

Der

Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 60 • 2/2015

Knochenschüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

60

DURALUMIN



Aluminium im Fahrradbau

Radartistenfamilie Klein

Wittkop & Co.

Fahrradproduktion SBZ

Kilos en moins
Kilomètres en plus

In dieser Jubiläums-Ausgabe:



Titelblatt einer französischen Broschüre
um 1935 Sammlung M. Zappe

**Leicht – nichtrostend – elegant!
Aber auch
dauerhaft stabil?**

Die Verwendung von Aluminium beim Fahrradbau geht tatsächlich bis ins 19. Jahrhundert zurück. Allerdings war der Weg ein schwieriger – unsere Autoren Michael Zappe und Martin Strubreiter haben ihn mit vielen Beispielen nachgezeichnet.

**Gut sechs Jahrzehnte auf den Bühnen
Deutschlands und Europas angesagt zu sein,
dass erfordert vollen Einsatz.**

Unser Gastautor Friedmar John berichtet von einer ganz besonderen Artistenfamilie, die Radartistik mit musikalischen Darbietungen kombinierte. Ein anschließendes Interview mit Arthur Klein gibt dessen persönliche Erinnerungen an die Zirkuswelt wieder.



Werbekarte um 1905
Stiftung Stadtmuseum Berlin



Titel des Jubiläumskataloges von 1923
Archiv Velo-Classic

**Zufällig bekam die KS-Redaktion Zugang zu
einer Materialsammlung über die
Fahrradsattelfabrik Wittkop & Co.**

Michael Mertins sichtete die bisher unveröffentlichten Dokumente, Objekte und Fotos. Außerdem ergab sich für ihn ein ausführliches Gespräch mit dem Sohn des Wittkop-Geschäftsführers Heinrich Orf.

**Erstmals aufgearbeitet: der Neustart der
ostdeutschen Fahrradindustrie nach dem
Zweiten Weltkrieg. Justus Haupt hat
gründlichst recherchiert.**

Liebe Leserinnen und Leser,

nun liegt sie vor Euch – die Jubiläumsausgabe des Knochenschüttlers. So ein besonderes Heft fällt nicht einfach vom Himmel, es wurde von der Redaktion in umfangreicher Kleinarbeit von langer Hand vorbereitet. Und doch hing sein Gelingen von besonderen Umständen und Zufällen ab. Daher möchte ich Euch heute einmal darlegen, was alles zusammenkommen musste, damit Ihr das Heft nun in dieser Form in den Händen haltet.

Man stelle sich nun also vor, dass da dieser Chefredakteur ist, der sich im Prozess der Hefterstellung mit den üblichen Herausforderungen befindet und mit der gesamten Redaktion daran arbeitet, das nächste Heft fertigzustellen. Um das im Falle dieses Jubiläumshäftes realitätsnah zu schildern, beginnen wir mit dem Hauptartikel über die Verwendung von Aluminium im Fahrradbau. Viele Jahre ging bereits das Gerücht um, dass sich im fernen Austria ein Autorenteam diesem Thema angenommen hätte. Im Verborgenen wurde dort tatsächlich schon lange Material gesammelt und recherchiert, wurden Vereinskollegen befragt und um Mithilfe gebeten. So häufte sich bei den Autoren bald Fakt auf Fakt, Bild auf Bild – es war nur eine Frage der Zeit, dass jenes Werk wohl endlich vollendet würde. „Gut Ding will Weile haben“, heißt es doch so treffend und die Autoren nahmen das wörtlich. So ergab es sich, dass der Artikel erst für den KS 60 fertig gestellt werden konnte. Dass der Chefredakteur dabei seine Finger im Spiel hatte, sei nur am Rande vermerkt. Dafür ist er ja schließlich auch da....

Das Verfassen des zweiten Hauptartikels über die grandiose Artistenfamilie Arthur Klein wollte der Chef eigentlich selbst übernehmen, jedoch mangelte es ihm an Zeit für die Recherche. Da es dieser unermüdliche Mensch aber doch nicht ganz lassen konnte, entdeckte er im Internet die Homepage der touristischen Region Schenkenland (südlich von Berlin gelegen) mit einem Örtchen namens Groß Körös. Dort, in einer längst vergangenen Künstlerkolonie, hatten die besagten Kleins gelebt und ein rühriger Orts-

chronist hatte sich dieser Familiengeschichte bereits angenommen. Auf telefonische Nachfrage war der Chronist bereit, seinen Text für den KS zur Verfügung zu stellen. Als er dann noch die Verbindung zu den Nachfahren der Kleins herstellte, war seine Glanztat perfekt. So konnte seinem Artikel weiteres privates Bildmaterial und ein Interview angefügt werden.



Foto: N. Tischer

Der dritte Hauptartikel ist ein Wunderding. Wenn der Bruder des Chefredakteurs 2014 - 50 Jahre nach seinem Schulabschluss – kein Klassentreffen gehabt hätte, wäre die wahre Geschichte der Wittkop-Sattelwerke wohl für immer in der Schublade verborgen geblieben. Der Sohn eines Geschäftsführers dieser allseits bekannten Fabrik weilte bei eben diesem Klassentreffen und suchte den Kontakt zum Chefredakteur: „Du, sag mal, der Fahrrad-Mertins, das ist doch Dein Bruder, oder? Der soll mich mal die Tage anrufen!“ Gesagt, getan! Eine bisher unveröffentlichte Werkschronik und private Fotos traten zu Tage, die Gespräche wurden in einem Interview zusammengefasst.

Ja, und der vierte Artikel? Der flatterte eines Tages der Redaktion auf den Tisch, heute muss es ja richtiger heißen „schoss der Redaktion mit Lichtgeschwindigkeit in den elektronischen Briefkasten“. Es ist ein bemerkenswertes Werk des forschenden Nachwuchses in der Altrad-Szene. Dem Thema geschuldet, kommt dieser Beitrag zwar etwas „trocken“ daher – behandelt jedoch erstmals einen wichtigen Abschnitt der ostdeutschen Fahrradindustrie in der Nachkriegszeit. Die restlichen Seiten füllten sich mit kleinen, aber feinen Berichten, die der Chef von den Redaktionskollegen einsammelte. Ein Vergleich mit den nektarsuchenden Flügeltierchen, von Blüte zu Blüte eilend, ist nicht ganz von der Hand zu weisen.

Nun erfreut Euch an diesem besonderen Heft!

Fuer Michael

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Martin Strubreiter und Michael Zappe: Leicht mit Anlauf	4
- Friedmar John: Klein & fein – Die Geschichte der Radartistenfamilie Klein	14
- Interview mit Arthur Klein	19
- Sättel, Taschen und mehr	21
- Interview mit Dieter Orf	29
- Justus Haupt: Die Aktivierung der Fahrradindustrie in der Sowjetischen Besatzungszone 1945/1946	32
Post aus ...	
- England und Amerika	43
Literatur	
- Lesetipps	44
Historisches Dokument	
- Werbemittel der Brennbabor-Werke	46
Knochenschüttler-Jubiläum	
- Im 20. Jahr – Der Knochenschüttler	48
Ausfahrten und Veranstaltungen	
- Luftlos-Tour 2015	51
- Velocipediade 2015 in Bad Segeberg	52
- Wintertreffen 2015	54
Mein Rad	56
Die Feder	57
Vereinsnachrichten	57
Termine / Kleinanzeigen / Zu guter Letzt	58
Impressum	58

*Titelbild: Titel einer Werbebroschüre der Société du Duralumin, um 1937;
Übersetzung: Weniger Kilo, mehr Kilometer;
Sammlung Michael Zappe*

Leicht mit Anlauf

Von Martin Strubreiter und Michael Zappe, Hennersdorf bzw. Wien (A)

Die Nutzung des Aluminiums im Fahrradbau war ein langer, harter, aber manchmal dennoch zu weicher Weg. Und er kannte auch so manchen Rahmenbruch. Das können unsere Autoren aus eigener Erfahrung bestätigen! Gemeinsam haben die beiden ihre Rechercheergebnisse in nächtelanger Arbeit zu diesem sehr informativen Beitrag zusammengefasst. Michael Zappe ist Insidern bekannt durch sein jahrzehntelanges Sammeln von Informationen über die Verwendung von Aluminium und Titan im Fahrradbau. Aber auch bei anderen Zweirad relevanten Themen wie Gangschaltungen macht ihm kaum jemand etwas vor. Martin Strubreiter arbeitet zwar beruflich für die Zeitschrift „Autorevue“, privat sammelt und fährt er jedoch lieber seine Velos – sowohl Rennrad-Oldtimer als auch moderne Fahrräder. Nach soviel Aluminium auf dem Papier hat er sich inzwischen zum Kauf von zwei klassischen Cannondale-Rahmen entschieden...

Zum ersten Mal am Mond war Aluminium im Jahr 1865, und die als Raumschiff verwendete Hohlkugel von 108 Zoll Durchmesser würde „den Seleniten eine recht hübsche Idee von uns Erdenbewohnern geben.“ Das alles spielte sich allerdings nur in der Literatur ab, in Jules Vernes „Von der Erde zum Mond“ (Originaltitel: De la Terre à la Lune), eine bemerkenswert weit in die Zukunft treffende Vision. Denn im Jahr 1865 war Aluminium erst in Gestalt winziger Kügelchen dingfest gemacht, und die waren teuer wie Gold, technisch aber noch völlig unbrauchbar. Der Science-Fiction-Autor hatte beim Aluminium eine Welt vorweggenommen, die allerdings kommen sollte, und auch bei der Raumfahrt war er erstaunlich treffsicher: Der ideale Ort für den Raketenstart wäre in Florida, nahe bei Cape Canaveral. Aluminium aber hatte 1865 noch einen weiten Weg vor sich, aber auch schon einen langen absolviert.

„Velocipede aus Aluminium herzustellen wird z. Z. mehrfach von englischen Fachblättern zur Sprache gebracht. Den deutschen Technikern wird jedoch diese Unmöglichkeit so klar sein, dass wir hierüber kein weiteres Wort verlieren wollen.“ (aus dem Radfahr-Humor Nr. 1 vom 1. Oktober 1888)

Im Jahr 1825 wurde es erstmals metallisch in Händen gehalten, was reichlich spät war für das häufigste Metall der Erdkruste und das dritthäufigste Element überhaupt: 7,57 Massenprozent der Erdkruste bestehen aus Aluminium, während Eisen nur zu 4,7 Prozent mitmischte. Die Schwierigkeiten: Alu aus seinen Verbindungen herauszuholen; und diese Verbindungen überhaupt erst zu identifizieren. Über den langen Weg vom rätselhaften Bestandteil der Erdkruste bis zur industriell herge-

stellten Leichtmetall-Legierung ist näheres im Info-Block nachzulesen (siehe S.5 u.6)

Ende der 1890er Jahre war Aluminium bisweilen an Möbeln, Geschirr, Ziergegenständen, Luftschiffen, Schmuck und in vielen Utopien zu finden. Damit war es auch bereit für seine ersten Auftritte am Fahrrad. Zumindest theoretisch. Aluminium war noch teuer. THE CYCLIST Nr. 167 widmete sich im Dezember 1882 dem neuen Metall mit nicht ganz hoffnungsfrohen Prognosen: Während der nächsten Jahre würde der Radfahrer kein Alurad besteigen können, und wenn Aluminium greifbar würde, dann wäre mit dem doppelten bis dreifachen Preis von stählernen Fahrrädern zu rechnen – und das, obwohl der Preis ohnedies nur mehr 100 Pfund pro Tonne betrage, ein Zehntel ursprünglich aufgerufener Summen. Dazu käme aber noch die Verarbeitung zu Rohren oder Drähten, Patentgebühren, Löhne. Falls also Fahrradteile aus



Eine plakative Darstellung der leichten Aluminiumräder – die Radlerin hebt mit links ihr Rad in die Höhe!

Alu gefertigt würden, dann am ehesten die Naben. Immerhin wären sie klein und verbrauchten nur wenig Material.

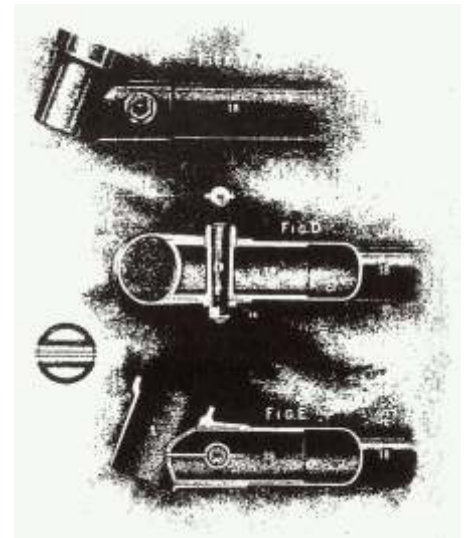
Das neue Metall wurde von vielen Fahrradherstellern dennoch euphorisch begrüßt. In den 1880er und 1890er Jahren wird Aluminium punktuell immer häufiger in der fahrradaffinen Literatur erwähnt, einige Beispiele sind im Info-Block „Alu-Späne“ (siehe S. 12 u. 13) erwähnt. Um die Vorteile des Aluminiums auszukosten, wollten natürlich große Komponenten daraus gefertigt werden. Neben dem Preis waren aber auch zahlreiche Kritiker dagegen. So war noch in den 1930er Jahren nicht selten die Meinung verbreitet, dass viele Teile eines Fahrrades aus Alu sein dürften, lediglich Rahmen und Vorbau aus Gründen der Festigkeit nicht. Wer jemals mit einem frühen Alu-Rad fahren durfte, kann diese Argumentation halbwegs nachvollziehen, allerdings darf das weiche Aluminium auch als ungleich komfortabler als

Stahl durchgehen. Sagen wir so: Leichte Fahrerinnen und Fahrer werden also die frühen Alurahmen durchaus freudig begrüßt haben, beleibtere Herrschaften saßen eher nur in der Werbung drauf, im Alltagsbetrieb eher nicht sehr lange. Denn heute wissen Sammler, dass historische Alurahmen deutlich öfter zur Rissbildung neigen als Stahlrahmen. Die folgenden Beispiele für Alu im Fahrradbau konzentrieren sich auf die Rahmen – und natürlich kann unsere Aufzählung niemals lückenlos sein, Ergänzungen sind höchst willkommen.

Humber Brazeless, 1895

Da Alu in den 1890er Jahren, von einigen Versuchen abgesehen, noch nicht verschweißt werden konnte, durfte der Ingenieursgeist allerlei Verbindungsmöglichkeiten ersinnen. Der Name des Humber Brazeless [brazeless (engl.) = ungelötet] weist den korrekten Weg. Natürlich war die Verbindung mechanisch, wobei

hier das typische Henne-Ei-Problem greift: Waren die Rohre nur deshalb aus Aluminium, weil ihre Verwendung mit dem Keilsystem möglich war? Oder wur-



Das Keilsystem von Humber als Schnittzeichnung

Aluminium? Unbrauchbar!

Das heute so vertraute Leichtmetall musste erst extrahiert und durch Legierungen verwendbar gemacht werden.

Verwendet wurden Aluminiumverbindungen schon früh, nämlich von den Keramikern der Frühkulturen: Denn verwittern Feldspäte, dann entstehen Tone. Sie bestehen hauptsächlich aus Aluminiumoxid, Siliziumdioxid und Wasser. Dass hier Alu enthalten war, war beim Töpfern natürlich egal.

Ebenfalls sehr früh verwendet wurde der Kali-Alaun, und zwar zum Gerben von Häuten und beim Färben von Geweben. Dabei blieb nicht verborgen, dass Alaun eine Tonerde enthielt, und zwar als Oxid eines noch unbekannten Metalls. Heute wissen wir, dass es sich um praktisch schon recht sauberes Al_2O_3 handelte. Auch wenn sich das Aluminium noch nicht wirklich herausholen ließ, war sein Name vor ihm auf der Welt: Aluminium, für jenes Metall, das im Alaun (lateinische Bezeichnung: Alumen) enthalten sein musste.

Aluminium in metallischer Form wurde erstmals von Hans Christian Oersted (1777-1851) extrahiert. Er übergab seine Versuchsanordnung an Friedrich Wöhler (1800-1882), ein von Wöhler selbst beschriftetes, zugeschmolzenes Röhrchen mit Alublättchen ist heute noch im Deutschen

Museum München erhalten. Wöhler hatte allerdings nur Alupulver erhalten, und er brauchte 18 Jahre, bis er 1845 erstmals ein stecknadelkopfgroßes Aluminiumkügelchen in Händen hielt. Das Kügelchen ermöglichte es auch, die Dichte des Metalls zu bestimmen. Und dass man es durch Hämmern verformen konnte, entdeckte Wöhler ebenso. Man ahnt: Dass Alu vorerst als Laborkuriosität gesehen wurde und nicht als Rohstoff für technisch hochstehende Konstruktionen, ist durchaus erklärbar.

Das Interesse ließ also nach, und Aluminium musste ein zweites Mal entdeckt werden, was schon 1854 quasi unabsichtlich geschah: Der französische Chemiker Henri Sainte-Claire Deville (1818-1881) hatte Wöhlers Versuchsanordnung mit reineren Ausgangsmaterialien wiederholt, dieses Mal waren die Alustücke deutlich größer. Deville änderte seine Lebensplanung und widmete sich fortan dem Aluminium. Dass er heute als Pionier der Aluminiumindustrie gesehen wird liegt daran, dass er es war, der wesentliche Eigenschaften des neuen Metalls entdeckte – nämlich das geringe spezifische Gewicht, die Verformbarkeit und Wärmeleitfähigkeit sowie seine Unempfindlichkeit gegen Sauerstoff und Luftfeuchtigkeit, die wir ja heute auch noch sehr zu schätzen wissen. Blankes Alu überzieht sich nämlich sekundenschnell mit einer Oxidschicht, die das darunter liegende Metall passiviert.

Der Streit zwischen Henri Sainte-

Claire Deville und Friedrich Wöhler, wer das Aluminium entdeckt hätte, wurde von Deville mit einer Alu-Medaille für Wöhler entschärft. Deville war allerdings vom Aluminium so fasziniert, dass er eine Methode zur industriellen Gewinnung entwickelte, die von 1857 bis 1889 die einzige bleiben sollte und obendrein horrend teuer war. Also fand Aluminium vorerst als Schmuck und für Kunstgegenstände Verwendung. So gab es gegen teures Geld Pokale, Schalen, Vasen, Leuchter, Kassetten und oftmals Gegenstände, die bislang aus Bronze hergestellt worden waren. Und natürlich war das Militär interessiert. Denn leichtere Ausrüstungsgegenstände versprachen Vorteile auf dem Schlachtfeld.

Dann kam die Luftfahrt. Tatsächlich blieb ein Luftschiff bei einem Leck der Gashülle leichter lenkbar, wenn ein integriertes Alugerippe die Form stabil hielt. Bei einer der ersten Versuchsflüge eines Alu-Luftschiffes war 1897 auch Graf Ferdinand von Zeppelin anwesend.

Zu dieser Zeit waren schon Alulegierungen im Einsatz, denn reines Aluminium war unbrauchbar, weil viel zu weich für technische Verwendungen. Erst die Zugabe anderer Metalle brachte die heute geschätzten Eigenschaften, und abermals war ein weites Feld an Möglichkeiten zu erforschen. Die frühen Zink-Aluminiumlegierungen beispiels-

de das Keilsystem von Humber eingeführt, um gezielt die Alurohre miteinander zu verbinden? Fest steht jedenfalls, dass Humber damals eine höchst respektable Firma war, der das Publikum allerlei Fehlgriffe (Boudard-Pervil-Gear 1894, Simpson lever chain 1895) verzieh, und fest steht auch, dass J. R. Trigwell seit 1895 mit „brazeless jointing“ von Rahmenrohren experimentierte. Offensichtlich reiheten maßgebliche Kritiker den Brazeless-Rahmen ohne Federlesens in die Reihe der Fehlgriffe./1/

Erstmals erwähnt wird die neue Technologie in der CYCLING vom 27. November 1897./2/ Für die CTC Gazette Dezember 1897 beschreibt C. W. Brown den Rahmen im Detail./3/ Kurzfassung: Die Muffen und die Alurohre sind durchbohrt, und zwecks Verbindung werden Keile eingeschlagen, die die Rohrenden aufweiten und damit von innen gegen die Muffen drücken, das System der Keil-Tretkurbeln ist sehr verwandt. Brown

spart nicht mit skeptischen Anmerkungen, seiner Meinung nach würde der Druck der Alurohre die Muffen allmählich aufweiten, auch öfteres Zerlegen und wieder Montieren des Rahmens müsse das Material zu sehr belasten und den Verschleiß über Gebühr fördern. Und dass der Rahmen zum Zerlegen gedacht war, bewies eine Werbung eines verreisenden Radfahrers mit seinem Humber Brazeless im Koffer – mit jeder Montage, schloss Mr. Brown, müssten die Keile tiefer eingeschlagen werden, außerdem würden sich besonders dort Schmutz und Feuchtigkeit sammeln und die Lackschicht anfällig sein für Beschädigungen.

Humber war überzeugt von der Neuerung, schließlich wurde die Keilverbin-



Ein stolzer Besitzer eines Humber Brazeless Rades. Hoffentlich erspart er sich die Mühe des Zerlegens!

dung den Rohren die Hitze durch Löten ersparen. Für den Modelljahrgang 1898 war das Brazeless-Verfahren Standard, nur auf Wunsch gab's konventionell gelö-

weise waren noch immer von eher zweifelhafter Festigkeit und obendrein wenig korrosionsbeständig - das erklärt, warum Alu-Fahrradrahmen aus dem späten 19. Jahrhundert heute beinahe ausgestorben sind.

Was wir heute salopp unter dem Namen Aluminium zusammenfassen, steht für eine Vielzahl von Alu-Legierungen mit unterschiedlicher Zusammensetzung. Manche tragen eigene Namen, bei anderen hat die Alltagssprache nie genau spezifiziert. Techniker allerdings unterscheiden sehr wohl eine unglaubliche Vielzahl von Alulegierungen anhand eines Zahlencodes.

Silumin

Bei Silumin ist der Siliziumanteil mit 13 Prozent hoch, Aluminium als zweiter Legierungsbestandteil ist zu 87 Prozent vertreten. Silumin wird hauptsächlich gegossen, die Legierung ist gut schweißbar und von guter Wärmeleitfähigkeit, obendrein ist sie mechanisch widerstandsfähig.

Duraluminium

Wirklich anheben konnte der Siegeszug der Aluminiumlegierungen mit der Herstellung des Duraluminiums: 1906 versuchte Alfred Wilm zur Steigerung der Härte des Aluminiums ähnliche Methoden wie in der Stahlerzeugung zu verwenden. Eher zufällig gelang auch

die Entdeckung, dass Aluproben einige Tage nach dem Abschrecken abermals eine erhöhte Festigkeit aufwiesen - die Moleküle hatten sich also noch umstrukturiert, das Phänomen ist als Ausscheidungshärtung bekannt. Alfred Wilms Legierung beinhaltete 3,5 bis 5,5 Prozent Kupfer, 0,5 bis 0,8 Prozent Magnesium, 0,6 Prozent Mangan, ein Prozent Silizium und 1,2 Prozent Eisen. Die Serienproduktion begann 1909 in den Dürener Metallwerken. Der Name Duraluminium war vom lateinischen durus für hart inspiriert, wiewohl bisweilen auch die Deutung kursiert, der Herstellungsort Düren wäre in den Namen der Legierung eingeflossen.

Hiduminium

Weil auch Duraluminium bei manchen Verwendungen schwächelte, wurde weitergeforcht. Durch die Legierung von Aluminium mit Nickel (Kupfer, Eisen, Silizium, Magnesium waren auch noch beteiligt) und mehrfache Wärmebehandlung wurde das Leichtmetall noch fester und bereit für Einsätze bei hohen Temperaturen. Zum Beispiel im Motorenbau, was natürlich kein Zufall war: Hiduminium wurde in der Zwischenkriegszeit von Rolls-Royce für Flugzeugmotoren entwickelt, daher stammt auch der zweite Name R.R. Alloy. Der erste, Hiduminium, kommt von **High Duty Aluminium**. Ab 1929 fertigte Rolls-Royce daraus Motoren, bald folgten andere Hersteller (Armstrong Siddeley 1933 beispielsweise), und im Zweiten Weltkrieg erleichterte

Hiduminium jedes britische Flugzeug. Ab 1934 fertigte die Reynolds Tube Co. Hiduminium-Rohre für die Luftfahrt, nach dem Krieg schwenkte die Produktion auch zu Fahrrädern: Hiduminium wurde für Lenker, Bremsen oder Kurbeln verwendet, aber auch zur Herstellung von Rahmenrohren.

Elektron

Schon sind wir in einem schmalen Seitenarm der Aluminiumgeschichte: Elektron ist eine Magnesiumlegierung, bei der neben anderen Metallen auch Aluminium mit knapp zehn Prozent mitmischt. Etwa 100 verschiedene Elektron-Zusammensetzungen sind bekannt, erste Erfolge bei der Herstellung datieren aus dem Jahr 1908: Gustav Pistor und Wilhelm Moschel entdeckten den neuen Werkstoff in der Chemischen Fabrik Griesheim mit der Zentrale in Bitterfeld. Und zumindest einmal durfte Elektron in die Herstellung von Fahrradrahmen einfließen: bei den Hainsberger Metallwerken 1951. Mehr darüber auf S.11.

Vergleiche auch:

- Aluminium. Das Metall der Moderne. Gestalt, Gebrauch, Geschichte, von Schäfke, Schleper, Tauch (Hg.), Köln 1991
- Wikipedia/Stichwort Duraluminium
- Wikipedia/Stichwort Hiduminium
- Wikipedia/Stichwort Elektron (alloy)
- <http://www.wissen.de/lexikon/silumin>

tete Rahmen – völlig durchkonstruiert war das Gedankengebäude allerdings nicht, denn nach wie vor wurden die Kettenstreben mit dem Tretlager (beide aus Stahl) verlötet, die Sattelmuffe mit dem Sattelrohr ebenso.

Ein weiterer Autor der CTC Gazette, Mr. Bidlake, war ebenso skeptisch wie C. W. Brown. Er schlug Gewichtsparsnis durch Romanium-Felgen vor und zweifelte so eindrucksvoll am brazeless frame, dass ihm Humber ein Exemplar zum Testen überließ. Bidlake zeigte sich vom Fahrverhalten beeindruckt, immerhin war der Rahmen stabil. Er kritisierte allerdings, dass acht Lötstellen lediglich fünf lösbaren Rohrverbindungen gegenüberstanden, ein eklatantes Missverhältnis, wenn Lötstellen vermieden werden sollten. Und den Versuch, den Rahmen daheim mit dem Lederhammer zu zerlegen, ließ er nach dem Lösen einer einzigen Verbindung bleiben. Zu kompliziert schien ihm das Trennen der Rohre vom Tretlager, immerhin standen dort Hinterrad und Kotflügel im Weg. Allerdings hatte Humber davor schon eingeräumt, dass das Zerlegen doch besser von einem offiziell befähigten Händler zu erledigen wäre.

Humber selbst antwortete mit dem Verweis auf zwei brazeless frames, die 3000 bzw. 5000 Meilen ohne Probleme absolviert hätten, und das bei drei bis fünf Pfund (1,4 bis 2,3 kg, da wird wohl der Rahmen alleine gemeint gewesen sein) geringeren Gewichts. Dass Humbers brazeless frame kein überschäumender Erfolg beschieden war, merkt man heute, fast 120 Jahre später: Er wird zwar bei der Reportage über die Stanley Show 1900 als Randerscheinung erwähnt, danach nicht mehr. Und die Zahl überlebender Exemplare dürfte gegen null tendieren./4/

Rupalley, 1896

Die Pariser Firma Rupalley wusste ihr Alu-Rad eindrucksvoll zu bewerben: M. Corre fuhr damit rund um Frankreich, eine Strecke von rund 5 000 km, und sie wurde pannenfrei absolviert – stand jedenfalls in der Werbung. Über die Konstruktion dieser Rahmen ist leider nichts bekannt, der zusätzlich verstreute Rahmen ist aber sicherlich sinnvoll. Angeblich wurden die Rahmen mittels eines Schweißverfahrens hergestellt, sicherlich die erste Anwendung in diesem Bereich (s. Abb. S. 4)./5/

Lu-Mi-Num, 1896

Rohrverbindungen waren beim Lu-mi-num-Fahrrad der Aluminium Joint-



Werbeanzeige in einer zeitgenössischen Fahrradzeitschrift

less Cycle Co. aus Manchester kein Thema, denn sein Rahmen war aus einem Stück: Der Alurahmen (20, 23 oder 25 Zoll hoch) wurde gegossen, anschließend die drei Hauptrohre auf der gesamten Länge ausgebohrt. Bei Sattel- und Steuerrohr waren die Bohrung am leichtesten auszuführen, das Oberrohr wurde durch das Steuerrohr gebohrt (und das dort entstandene Loch abgedeckt), das Unterrohr wurde durchs Tretlager gebohrt. Die Ketten- und Sattelstreben wiesen einen „D“-förmigen Querschnitt auf, die Gabel war ebenfalls aus einem Stück hergestellt. Dem Steuerrohr wurde eine damals gebräuchliche Steuerung aus Stahl eingepresst, während die Gewinde für die Tretlagerschalen mit einem Stahlzylinder eingebracht wurden. Es gab auch ein Damenmodell mit einem einzigen, im Katalog etwas dicker aussehenden Alurohr zwischen Tretlager und Steuerrohr. Rätselhaft allerdings ist die dezente Biegung dieses Rohres, die wohl dem nachträglichen Ausbohren sehr deutlich im Weg gestanden sein muss. Auch Lenker und Sattelstützen bestanden aus Lu-mi-num, letztere waren in dreierlei Ausführungen zu haben, nämlich gerade, nach vorne oder nach hinten gebogen./6/

Der 1896er Katalog zeigt die Lu-mi-num-Rahmen ohne augenscheinliche Versteifung im Bereich der Rohrverbindungen, während ein überlebendes, im Boneshaker von 1978 abgebildetes Exemplar muffenähnliche Verstärkungen aufweist. Die müssen freilich mitgegossen sein, zumal das Ausbohren innere Versteifungen an den Rohrenden unmöglich machte. Hergestellt wurde das Lu-mi-num von der französischen Firma M. M. Cycles sans Soudures en Lu-mi-num (6 Rue le Peletier, Paris), und freilich waren die Versprechen der Werbung zahlreich und zukunftsweisend: Ein Drittel weniger Gewicht bei Damenrädern, beispielsweise

se – 33 bis 36 lbs mit Stahlrahmen (15,0 bis 16,3 kg), aber lediglich 23 lbs (10,4 kg) bei Lu-mi-num.

Das für die Rahmen verwendete Lu-mi-num hätte mit Aluminium übrigens so viel gemeinsam wie Stahl mit Eisen, verrät der 1896er-Katalog, und die Veredelung geschehe durch mechanische und chemische Prozesse. Welche das wären, verrät der Katalogtext nicht, aber er verspricht, dass niemandem sonst der Prozess bekannt wäre. Immerhin erfährt man, dass Lu-mi-num aus 96 Prozent Alu bestünde und aus vier Prozent anderer Substanzen. So reiht er den Lu-mi-num-Rahmen in eine Reihe mit der Erfindung des Luftreifens und des Kugellagers. Ganz so ist es dann aber doch nicht gekommen.

Stabilität war natürlich ein wichtiges Thema, der Lu-mi-num-Katalog zeigte ein Rennrad mit 20 lbs (9,7 kg) Gewicht, dessen Fahrer aber weniger als 15 stones (95 kg) wiegen möge. Beim 24-lbs-Roadster entfiel das Gewichtslimit, und dass man dieser Empfehlung auch trauen könne, versprach ein anderes Kata-

Alu-Rahmen (er)tragen auch schwere Jungs von fast 130 kg

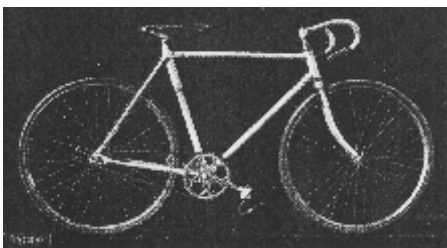
logfoto. Es zeigte einen sehr belebten Radfahrer, dessen Lu-mi-num jetzt schon einige Monate seinem Gewicht von 20 stone 3,5 lbs (rund 128 kg) standhalte.

In die Praxis wollte der Fortschritt nicht so reibungsfrei finden: Ein Test im britischen Magazin Engineering, der

ursprünglich in Bicycle Science Ergonomics and Mechanics erschienen war, zeigte, dass das Lu-mi-num weicher war und weniger Belastung vertrug als ein Stahlrahmen. /7/ So kollabierte der Stahlrahmen bei 5438 lbs, das Lu-mi-num jedoch schon bei 4344 lbs. Das Gewicht von 5 lbs 5 ozs (2,4 kg) klingt schon eher zukunftsweisend, aber die Fahrradgeschichte bog dann doch anders ab: Nach drei oder vier Jahren endete die Produktion, die Verkaufszahlen sollen eher lasch gewesen sein.

Diamant, 1924

Immer wieder hat Diamant Serien von Alurahmen aufgelegt, die frühesten lassen sich 1924 verorten. In DAS RAD 9/1951 war eine Zuschrift von Georg Damm abgedruckt, der sich als Betreuer der Elite-Diamant-Mannschaft von 1924 bis 1929 vorstellte und schrieb: „*Schon 1924 bauten die Elite-Diamant-Werke eine Serie von 300 Rennmaschinen aus Leichtmetall. Hier handelte es sich um echte Leichtmetallräder, bei denen nicht nur der Rahmen, sondern auch die Gabel, Vorbau, Lenkerbügel, Sattelstütze, Pedale, Naben, Kurbeln und Kettenrad aus Leichtmetall bestanden. Diese Maschinen wurden von bekannten aktiven Berufsfahrern damals zu Versuchszwecken gefahren, u. a. von Nebe, Seiffert, Nagel, Wolke usw. Fest steht jedenfalls, dass eine solche Maschine kaum wesentlich leichter war als eine solche mit Stahlrohrrahmen, da ja tatsächlich die Wandung der Rahmenrohre und Verbindungsstücke wesentlich dicker waren als aus Stahl, und das Gewicht dadurch fast wieder ausgeglichen wurde. Diese Räder aus Leichtmetall haben aber auch wirklich gehalten. Ich kenne heute noch einige Leute, welche solche Leichtmetall-Räder täglich fahren.*“

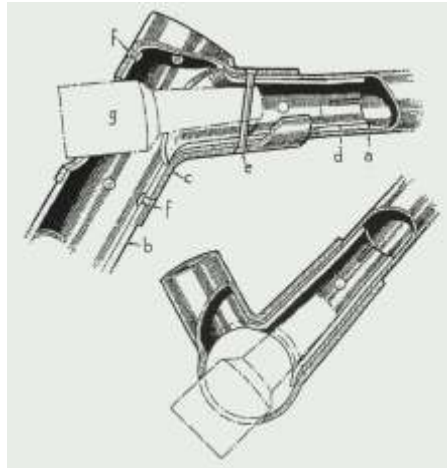


Diamant-Rennrad mit diversen Alu-Teilen

Delage, 1933

Konzipiert und patentiert ab 1927 von Gaetan Py und produziert durch die Pariser Firma Delage, war dieses System wohl das erste mit innenliegendem Keil. Beim 1933 präsentierten Rahmen wurden die Rohre zuerst in die Muffen gepresst, dann kam ein Keil durch die Löcher der Muf-

fen, der die Rohre verspreizte. Die Löcher in den Muffen wurden daraufhin mit Alu verschweißt, jedoch war das Verfahren zusätzlich mit weiteren Einsätzen gesichert. Man ahnt heute, dass Delage die Verbindungsstellen seiner Alurahmen wirklich für die Ewigkeit konstruieren wollte. /8/ Am 9. September 1933 stellte Marcel Berthet mit einem stromlinienförmig verkleideten Delage-Rad einen neuen Stundenweltrekord auf, der allerdings, wie so oft, von der UCI nicht anerkannt wurde.



Verspreizen der Alu-Rohre in den Muffen mittels Keilen bei Firma Delage

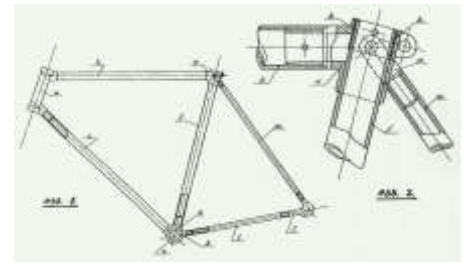
Pierre Colin, 1934

Der spanische Rennfahrer Vincente Trueba Perez fuhr damit bei der Tour de France 1934, so kam das Pierre Colin Modèle Tour de France Duralumin zu seinem Namen. Aus Aluminium waren daran nicht nur Naben, Pedale, Bremsen (von LAM), Lenker, Flügelmutter, Sattelstütze und Felgen, sondern auch der Rahmen. Der Rohrdurchmesser war identisch mit jenem von Stahlrohren. So erklärt sich das eher weiche Lenkverhalten, wiewohl das Tretlager erstaunlich stabil bleibt beim Fahren. /9/ Der Rahmen wog lediglich 2,4 lb (1,1 kg), das von Cycling Plus gefahrene Rad wog 6,8 kg (15 lbs), und es war deutlich teurer als das Topmodell von Hetchins aus feinstem Stahl, selbst eine durchaus noble und damit keinesfalls günstige Marke.

Hans Müller, 1934

Die Patentschrift geizt nicht mit schlüssigen Erklärungen. Ob allerdings Hans Müller aus Biel in der Schweiz wirklich jemals Alu-Fahrradrahmen nach seinem patentierten Verfahren herstellte, entzieht sich unserer Kenntnis. Müller zielte jedenfalls darauf ab, die Rohre mit den Muffen einfach zu verschrauben, da

das Verlöten von Alurohren (auch mit Muffen) noch immer nicht völlig zufriedenstellend möglich wäre. Zusätzliche Festigkeit sollte durch das Festfressen der Rohre in den Muffen erreicht werden, wie es bei Alu sowieso nach recht kurzer Zeit zu beobachten wäre, und das feine Gewinde der Müller'schen Rahmen sollte das Festfressen beschleunigen. Als perfekte Alulegierung schwebte Hans Müller jedenfalls Avional vor, eine „*Aluminiumlegierung hoher Festigkeit*“, bei den Muffen tendierte er zu Eisen, Temperguss oder Alu.



Die mit den Muffen verschraubten Alu-Rohre im Patent von Hans Müller

Barra (ab 1936)

Nicola Barra, ein Pariser Konstrukteur für feinste Randonneur- und Rennräder, begann nach zwei Jahren Stahlrahmenbau ab 1936 Räder aus geschweißten Aluminiumrohren herzustellen. Seine Tätigkeit in der Flugzeugindustrie machte ihm Mut, diese Art der Rohrverbindung als einer der Ersten auch für Fahrradrahmen anzuwenden. Die Alumag-Rohre der Barra-Rahmen waren an ihren Enden oft konifiziert und sogar ovalisiert – elegante Vorwegnahme eines Bauprinzips, das heutigen



Barra-Aluminiumrahmen weisen sauber geschweißte Nähte auf

Rahmen Steifigkeit verleiht. Während der von der Société du Duralumin promoteten Veranstaltungen „Grand Prix Duralumin“, die Ende der 30er Jahre und kurz nach dem Krieg veranstaltet wurden, um die Verwendung und Taug-



René Vietto vor dem Start zu einer Etappe der Tour de France 1949. Er fährt hier ein als „France Sport“ gelabeltes Barra.

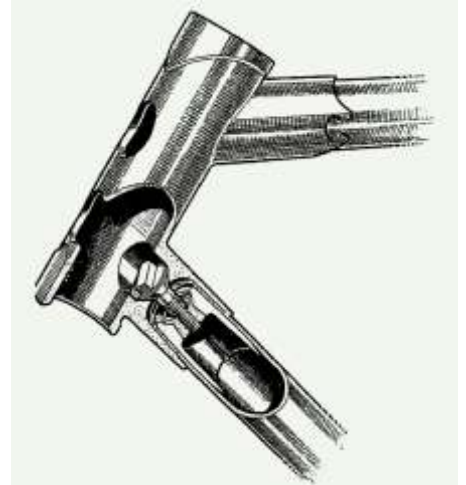
lichkeit des neuen Metalls am Fahrrad zu demonstrieren, erreichten Piloten auf von Nicola Barra gebauten Rahmen beeindruckende Leistungen. Aber auch Radrennfahrer verwendeten seine Rahmen, wie René Vietto und sein Teamkollege Apo Lazarides während der schwierigen Bergetappen der Tour de France 1949. Vietto, ein guter Freund von Lucien Juy, dem Hersteller der Simplex-Schaltungen, interessierte sich sehr für beste Materialien und war ein fanatischer Verfechter des Leichtbaus. Als sein Teamkollege Lazarides beispielsweise über Schmerzen an seinem kleinen Fußzeh klagte, schlug ihm Vietto kurzerhand vor, den Zeh einfach abzuschneiden! Leichtbau über alles!

Caminargent, 1936

Etwas später bereicherte Pierre Caminade durch sein Caminargent mit achteckigen Alurohren den Markt. Die Rohre waren in extra gefertigte Muffen mit Schraubenklammer fixiert, mit Vaseline getränkte Korken in den Verbindungsstellen dämpften Vibrationen, die Schönheit der Rahmen ist bis heute bestechend. Etwas günstigere Modelle waren auch mit runden Rohren, aber ebenso pittoresken Muffen wie bei den Versionen mit Achteck-Rohren zu haben. Gebaut wurden die Caminargent-Rahmen von 1936 bis rund 1952, Rennräder waren ebenso zu haben wie Randonneur-Räder. Das auf extremen Leichtbau zielende Rennmodell „Bordeaux-Paris“ (mit Starrlauf und somit schaltungslos und nur mit einer Bremse ausgestattet) wog 5,7 kg, die Randonneuse mit Ballonreifen, 3-Gang-Schaltung und zwei Bremsen lag mit 9,7 kg auf Augenhöhe mit damaligen Stahl-Rennrädern./10/

Meca Dural, Duralavia, Gnome-Rhone und Aviac, Ende 1930er Jahre

All die oben genannten Firmen stellten Aluminium-Räder mit runden Rohren in Muffenverbindungen her, wobei grob gesprochen nur die Art der Verbindung unterschiedlich war. Hinter Meca Dural (manchmal auch Meca Mercier)



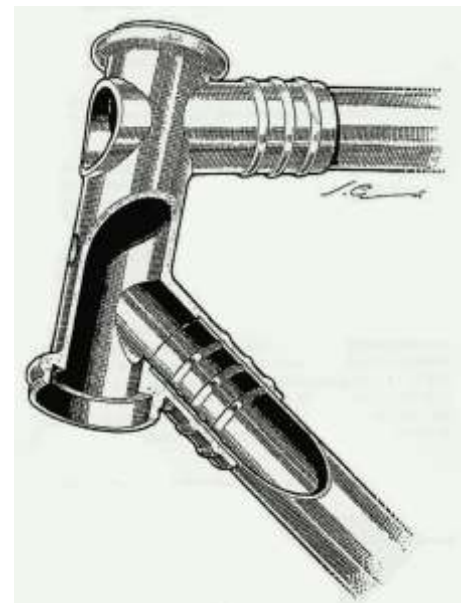
Steuerrohr von Meca Dural mit vereinfachter Keilverbindung

dürfte die Firma Mercier gesteckt haben. Diese Räder sind jedoch unter vielen verschiedenen Markennamen auf den Markt gekommen. Das Steuerrohr hatte zwei Bohrungen, die markant von zwei Schildern abgedeckt wurden. Darunter verbarg sich ein einfacheres System einer Keilverbindung, ähnlich wie bei den oben erwähnten Rädern von Delage.

Die Räder der Marke Duralavia gleichen den vorgenannten Meca Dural wie ein Ei dem anderen, hatten jedoch farblich eloxierte Muffen. Sie sind sicher in denselben Werkstätten entstanden.



Dieses frühe Caminargent ist mit der seltenen Rectiligne-Schaltung ausgestattet, die Pierre Caminade 1935 auf den Markt brachte.



Ringartige Verrippung der Alu-Muffen bei Aviac

Aviac Rahmen, eine Erfindung von Monsieur Bouhot, wurden im Norden von Paris produziert. Sie fallen sofort durch die ringartigen Verrippungen an den Alumuffen auf. Wie die Rohre in die Alumuffen gezwungen wurden, ist ein

wenig rätselhaft, Erwärmung dürfte dabei eine wesentliche Rolle gespielt haben. Diese Rahmen haben nur ein Loch am Steuerrohr, das ebenfalls durch ein Markenschild verdeckt ist.

**TARIF
DES BICYCLETTES DE LUXE**

CYCLES
GNOME & RHONE

S. A. R. L. au Capital de 3.500.000 Frs
80, RUE SAINT-LAZARE, PARIS
Téléphone : TRINITE 09-69
Télég. 09-43
Usine à FOULAIN (Haute-Marne)
R. C. 7306

BICYCLETTES EN
DURALUMIN

LÉGERES
RÉSISTANTES
INOXYDABLES
ELEGANTES



DESCRIPTION

Cadre duralumin
Plateau et manivelle duralumin
Pneumatiques Michelin (650 1/2 ballon)
Jantes en duralumin (650 1/2 ballon)
Garde-Boue en duralumin, avant enveloppant
Roue libre 3 dentures
Selle cuir croupon
Timbres en duralumin
Sacoche cuir
Dérailleur « Simplex » 3 vitesses
Chains « Brampton »
Porte-bagage breveté, 6 attaches duralumin,
Franco de port et d'emballage pour 4 bicyclettes
Plus résistantes que les bicyclettes en acier.

Die Beschreibung im Prospekt „Cadre (Rahmen) duralumin“ entsprach nicht den Tatsachen, nur einige der Rohre bestanden aus Duralumin

Beim Gnome-Rhone Rad, zu guter Letzt, lassen einige Hinweise darauf schließen, dass ebenfalls Gaetan Py hinter der Konstruktion steckt. Hier sind nur das Ober-, Unter- und Sitzrohr aus Aluminium, und diese Rohre stecken in verchromten Stahlmuffen. Ein undatiertes Prospektblatt ist vorhanden, darin wird aber tunlichst verschwiegen, dass der Rahmen eigentlich hauptsächlich aus Stahl besteht!

Presto, 1939

Im Jahr 1939 wird das Leichtmetall-Rad der Firma Presto aus Chemnitz in einer Zeitungsnotiz zur Frühjahrsmesse in Leipzig erwähnt: „Am Presto-Stand hängt eine Waage, an der das nur 7 1/2 kg schwere Leichtmetall-Presto-Fahrrad hängt. Es ist zum Unterschied von den sonstigen leichteren Rädern vollständig

aus Leichtmetall hergestellt und soll auf den von der Firma durchgeführten Prüfungsfahrten allen Beanspruchungen standgehalten haben. Es ist auf der Leipziger Frühjahrsmesse das einzige vollständige Leichtmetallrad, das wir gesehen haben. Für die Rahmenverbindungen mit Außenmuffen diente ein Spezial-Lötverfahren, das dem Chemnitzer Werk geschützt ist.“ Auch das Prospektblatt von 1939 kann dem nicht viel hinzufügen. Es erklärt abermals die Bauweise mit dem von Presto geschützten Spezial-Lötverfahren und lobt auch das fürs Fahrrad ermüdungsfreie Fahren. Das Gewicht von 7,5 kg wird sich wohl auf das leichtere Sportrad (180 RM) bezogen haben, das 140 RM teure Tourenrad trug ein paar feine Teile weniger.

BMW, 1940er Jahre

Nach dem Zweiten Weltkrieg beschäftigten sich auch die Bayrischen Motoren Werke mit der Entwicklung eines interessanten Fahrrades, das einen Aluminium-Gussrahmen aufwies, Trommelbremsen und ein 2-Gang Getriebe im Tretlager. Stahl war Mangelware, und so waren wohl auch die meisten Teile an diesem Rad aus Aluminium hergestellt. Leider ist es trotz guter Kontakte zur Versuchsabteilung von BMW nicht gelungen, mehr über dieses seinerzeit innovative Fahrrad zu erfahren.

Holdsworth Roi-de-Velo, Ende der 1940er Jahre

Reynolds, traditionell höchst kompetent beim Herstellen von Stahlrohren, führte auch Aluminiumrohre im Programm, sie sind heute fast vergessen. In den Jahren 1950/51 aber griff Holdsworth

“Roi-de-Velo”
ALL ALLOY FRAME



THE ALLOY CYCLE FRAME has won the admiration of Cycle Makers, both in this Country and on the Continent, for many years.

HOLDSWORTH, utilizing the experience gained in his welded steel frames, combined with the war-time advantages in the knowledge of alloys, has solved the problem.

THE ROI-DE-VELO ALL-ALLOY WELDED FRAME has been under actual road test for the past 18 months and has proved a success.

Light, Rigid, Lively - experienced riders have so described their test-frames.

The general design follows that of the normal frames but attractive 'webs' (as seen in the 'close-up' of the head) have been introduced to the rear joint to ensure absolute rigidity.

The assistance of Messrs. Reynolds Tube Co. Ltd., in supplying tubes of a new alloy is gratefully acknowledged and the result is that the 'Roi-de-Velo' can now be confidently recommended to a discerning public.

It will be realized that owing to the extremely high quality of specialized workmanship required the output is at present limited.

Angles 73-71. Forward drop-out. Brazed on 'gadgets'.

FRAME (ex. chains), £17-17-0 in attractive lustrous finish. Highly polished and clear varnished £1 extra.

THE HOUSE OF HOLDSWORTH
BIRMINGHAM KENT

Auszug aus dem Holdsworth Katalog, ca. 1950

zu den Alurohren, verschweißte sie muffenlos, wie es auch bei den hauseigenen Stahlrahmen des Modells „La Quelda“ geschah, und nutzte dabei auch die Erfahrungen, die sich in Kriegstagen bei der Verarbeitung von Aluminium eingestellt hatten.

So weit waren andere Hersteller allerdings auch, also legte Holdsworth noch eine Evolutionsstufe zu: An den Verbindungsstellen waren flache Verstärkungen eingeschweißt, in der Werbung „webs“ genannt, bei uns würde man sie wahrscheinlich mit Schwimmhäuten verglei-

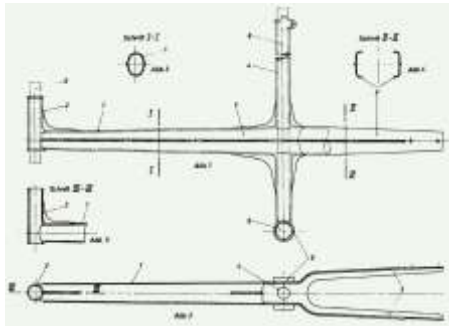


BMW-Rad aus Aluminium mit Tretlagerschaltung

chen. Diese Werbung versprach auch feinste Leichtigkeit bei besten Fahreigenschaften – heute, aus der Distanz von 55 Jahren, kann man doch ein paar Schwachpunkte benennen: Wie so viele andere Hersteller frönten auch Reynolds und Holdsworth dem Fehler, den Durchmesser von den Stahlrohren unhinterfragt zu übernehmen. Und kompliziert war der Herstellungsprozess obendrein, die Schweißstellen mussten langsam auskühlen, um das Material nicht zu überfordern. Circa 50 Rahmen wurden gebaut, kein überlebendes Exemplar ist bekannt.

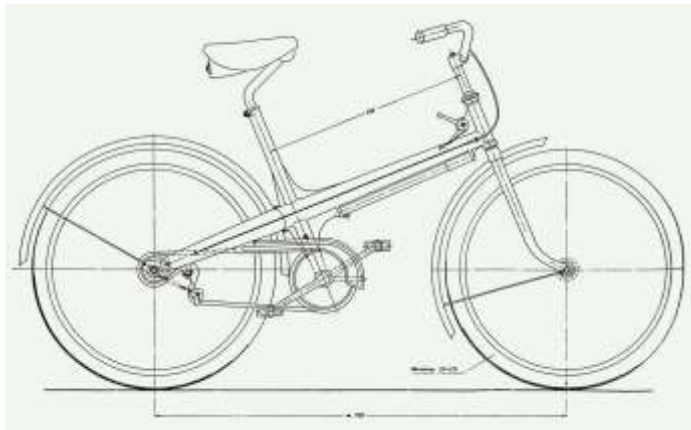
Hermann Klaue/Hercules 2000 HK, 1950/57

Von runden Rohren war Hermann Klaue bei der Konstruktion seines Kreuzrahmens abgekommen, die Stabilität hat davon profitiert: Was 1950 bei der Frankfurter Fahrradschau stand, war aus Silumin gefertigt, hatte speziell geformte Profilroh-

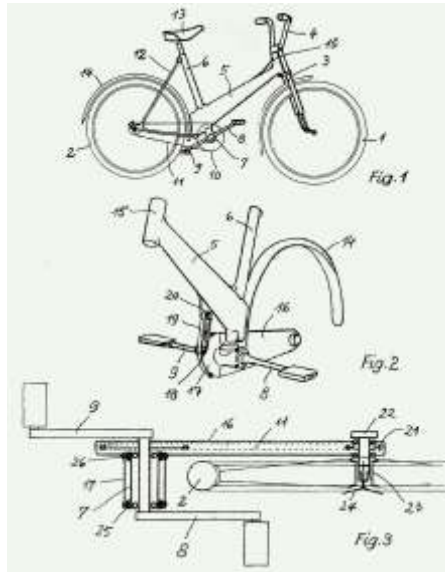


Der Klaue-Kreuzrahmen von 1951 in der Seiten- und Aufsicht

re mit an den Verbindungspunkten eingeschweißten Verstärkungsblechen, die jene des Holdsworth Roi-de-Velo wahrlich winzig aussehen ließen. Klaue lieferte eine kleine Sensation, die Serienfertigung ließ dann aber auf sich warten, bis die Firma Hercules 1957 die Konstruktion aufgriff. Sie passte dort perfekt zur eigenen Geschichte, immerhin gehorchten Hercu-



Konstruktionszeichnung des Klaue-Rades mit Leichtmetall-Gussrahmen und Dreigang-Kettenschaltung von 1950



Weitere Rahmen-Patentzeichnungen von Klaue

les-Fahrräder schon seit 1889 dem Kreuzrahmen-Prinzip, obendrein passte das Hercules HK 2000 damit Frauen, Kindern und Männern. Präsentiert wurde es als Fahrrad der Zukunft. Die lief dann auch ganz gut an, aber die große Revolution blieb aus.

Hainsberger Metallwerke, 1951

Wenn das Alufahrrad ins Straßenbild der DDR rollen sollte, dann durfte die zugehörige Propaganda nicht fehlen: Dass die Hainsberger Metallwerke im Jahr 1951 „das erste wirkliche Leichtmetall-Fahrrad der Welt“ erfunden hätten und bei der Leipziger Messe auszustellen gedachten, wurde so auch von der Zeitschrift DAS RAD bezweifelt. Darauf korrigierte das Leipziger Messeamt: Es handle sich um das „erste Leichtmetall-Fahrrad der Welt aus Magnesium-Legierung, das in Serie gebaut wird.“ Die Bauform war eher konventionell, abgesehen vom aus zwei gebogenen Rohren geformten Hinterbau – so waren keine Verbindungsstellen an den Ausfallenden nötig.

Stattdessen wurden die Ausfallenden einfach an der Rohrbiegung befestigt. Ingenieur Renner vom Elektrochemischen Kombinat Bitterfeld, der Konstrukteur des Fahrrades, erläuterte zur Bauweise: „Die Elektron-Rohre werden an ihren Enden vorbereitet in Kokillen und mit Magnesium-

legierung miteinander verbunden. Um jede Bruchgefahr von vornherein zu vermeiden, wurden an den Verbindungsstellen in das Innere der Rahmenrohre dünnere, geschlitzte Rohrstücke eingelegt.“ Felgen und Kotflügel bestanden übrigens auch aus Elektron./11/

Alan, 1972

Die italienische Marke Alan zählt zwar nicht zu den Alu-Pionieren, sie steht aber zweifelsohne am Beginn des modernen Alu-Zeitalters beim Fahrrad: 1972 entwarf Firmengründer Lodovico Falconi einen Rahmen, bei dem Alurohre und -muffen miteinander verklebt wurden. Der Außendurchmesser der Rohre gleicht jenem der Stahlrahmen, die Wandstärke war deutlich üppiger, das Gewicht blieb dennoch niedrig. Populär wurden die Alan-Renner durch die Erfolge des polnischen Nationalteams beim Milk Race in England, später griffen die Querfeldein-Fahrer zu.

Alan-Rahmen waren bis Ende der 1980er Jahre im Querfeldein-Sport dominierend, das weiche Fahrgefühl war als Komfort willkommen, und eifrige Fahrer wussten, dass die Rahmen nach einigen Jahren als zu instabil beiseite gestellt werden mussten: Totalschaden durch Benutzung war somit als systemimmanent akzeptiert.

Ende der 1980er Jahre schwenkte Alan in eine neue Welt: Die Muffen durften weiterhin aus Aluminium bestehen, die Rohre waren fortan aus Carbon, die Materialien wurden verklebt. Dass diese Technologie nicht für die Ewigkeit antreten konnte, leuchtet allen ein, die solche Rahmen jemals fuhren. Carbon hat dann den High-End-Bereich des Rahmenbaus übernommen, und Aluminium ist bis heute im mittleren Preissegment dominant.

Gary Klein und Cannondale, 1974 und 1983

Ihr heutiges Aussehen verdanken Alurahmen vor allem Gary Klein: Als Doktorarbeit am Massachusetts Institute of Technology entwarf er 1974/75 die Oversized-Rohre, bald danach startete seine Fertigung von Rennradrahmen. Die Durchmesser der Rohre wurden deutlich erhöht, gleichzeitig aber die Wandstärke reduziert – bei gleichem Gewicht waren somit die Probleme gelöst. Der eigentliche Start der Massenproduktion erfolgte 1983 bei Cannondale, Kunstwerke aus Rohren mit edel verschliffenen Schweißnähten für die Straße und später auch für Mountainbikes. Die Fahrradindustrie ist seither nicht wiederzuerkennen.

Alu-Späne

Frühe Erwähnungen von Aluminium im Fahrradbau – nicht immer wurde etwas daraus, aber so kam das neue Metall in Schwung.

- Die Vorschau zur Stanley-Show 1891 verspricht Interessantes von **Clement & Co** aus Paris, nämlich eine Rennmaschine mit 22 Pfund, deren geringes Gewicht von etlichen Aluteilen herrührt. Die waren auch separat ausgestellt, so konnten Felgen, Kotflügel, Kettenspanner etc. bewundert werden. Noch eindrucksvoller war die Ankündigung der Firma, an einem Voll-Alu-Safety von 14 Pfund Gewicht (6,4 kg) zu arbeiten. Die Vorschau endete jedenfalls mit der weitsichtigen Frage, ob Alu dem Stahl im Fahrradbau nachfolgen werde: „*Will Aluminium supersede steel in the manufacture of the cycle?*“ /12/

- **E. N. Higley** aus Boston erregt mit einem Einrad aus Aluminium Aufsehen, zumal es sich (wahrscheinlich nur von ihm) unfallfrei fahren lässt. Wer dabei an moderne Einräder denkt, zielt daneben, die Beschreibung erinnert eher an einen Vorläufer des Röhrrades: Der Fahrer sitzt in der Mitte des 7 Fuß 3 Zoll (also 2,20 m) hohen und 54 Pfund (immerhin 24,5 kg) schweren Einrades. /13/

- „**J. Gasterstaedt**, elektro-chemische Plattier-Anstalt in Wien, VII., Zieglergasse 69, beschäftigt sich hauptsächlich mit der galvanischen Vernickelung von Fahrrädern und deren Bestandteilen sowie mit der neuesten galvanischen Aluminium-Plattierung, welch' letztere das beste Rostschutzmittel ist.“ /14/



Eine Werbeanzeige von 1896 bietet Beschichtungen als Rostschutz an.

- Ein möglicherweise ähnliches Verfahren wurde bei einem Rad der Firma **Hengstenberg & Co.**, Baujahr ca. 1896, angewandt, das in dem Museum von



Aluminium-Schutzbekleidung eines Anker-Rades von 1896

Ivan Soic zu bewundern ist. Es hat seine Stahlrohre mit einem Alufolien-Überzug im Fischhaut-Dekor versehen!

- Die Alu-Legierung Romanium wird nach ihrem Erfinder, dem englischen Metallchemiker und Aluminiumtechniker **R. J. Roman** benannt. Roman legiert Aluminium mit Wolfram und Nickel, das Romanium „kann wie Stahl oder schmiedbares Eisen bearbeitet werden.“ Ein Fahrradrahmen mit Rohren aus Romanium wurde damals bei Humber



Werbeanzeige mit dem Versprechen, dass sich ein Rad mit ROMAN-Felgen in seinem wahren Wert über alle anderen Räder erhebt.

hergestellt, die Beschreibung („Diese Maschinen sind nicht gelöthet, sondern nach einem patentierten mechanischen Verfahren in den Muffen befestigt.“) deutet auf ein Humber Brazeless hin, ausführliche Beschreibung befindet sich im Haupttext. Weiters werden im selben Artikel aber auch Lenker, Naben, Muffen, Bremsstange, Kurbeln und Felgen aus dem gleichen Material erwähnt, eine Felge wog (auch heute noch sensationell geringe) 336 g, die komplette Tourenmaschine 9,5 kg, das Rennrad 7,5 kg. /15/

- Schon in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts wurden die Romanium-



Auch bei Aluminium-Pedalen wird mit jedem Gramm geegzt.

Felgen auf dem zeitlosen Pedersen verwendet, auch die Pedale in Form eines Blattes („leaf-pedals“) waren aus Aluminium, hergestellt von der Firma **Brampton** nach einem Patent von G.I. Francis.

- „Neuer Fortschritt in der Fahrrad-Technik. ... Es wurde nun schon vor ungefähr zwei Jahren der Vorschlag gemacht, das in letzter Zeit so viel besprochene, silberähnliche und überaus leichte Aluminium in der Fahrradtechnik zu verwenden, doch hielt der damals noch hohe Preis, wie auch die Schwierigkeit, das neue Metall dauerhaft zu löten, von der Anwendung desselben ab. - Als jedoch im heurigen Herbst der Preis des leichten Metalles beträchtlich fiel, und die Behandlungsweise desselben sich immer mehr vervollkommnete, wurden von der rührigen Firma **Joh. Puch & Comp.** in Graz

eingehende Versuche gemacht, Fahrräder aus diesem Metalle herzustellen, und wurden diese durch die inzwischen gemachte, epochemachende Erfindung, aus Aluminium leichte und widerstandsfähige Rohre, leichter als die feinsten Stahlrohre, zu erzeugen, erheblich gefördert, so dass, wie man uns mittheilt, schon nächster Tage das erste fast ganz aus Aluminium bestehende Fahrrad, wohl das erste derartige in der ganzen Welt, die Werkstätte genannter Firma verlassen wird. - Dieselbe Firma hat auch für ihre im Handelsmuseum in Tunis ausgestellten Erzeugnisse die große goldene Medaille und ein Diplom erhalten.“ /16/

- „Als sich jedoch im Laufe dieses Jahres der Preis des Metalles erheblich verbilligte und man mit der Verarbeitung desselben vertrauter zu werden begann, stellte im Laufe des Monats September die bekannte Firma **Joh. Puch & Comp.** in Graz weitgehende Versuche an, ob und wie ferne das Aluminium und dessen leichte Legierungen zum Fahrradbau verwendbar wären. Die mühseligen und kostspieligen Versuche haben ergeben, dass gewisse Theile, bei denen die Löthstellen nicht stark beansprucht werden sich ganz gut aus Aluminium ohne jegliche Schädigung der Festigkeit herstellen lassen und dass dadurch eine ganz bedeutende Gewichtsersparnis resultiert. Genannte Firma wird an ihren Rennmaschinen diese Teile aus Aluminium anfertigen und bedeutet dies gewiss einen großen Fortschritt in der Fahrradtechnik. Die erste solche Maschine, unseres Wissens die erste in der ganzen Welt, ist schon fertiggestellt und verlässt in wenigen Tagen die Werkstätte der Grazer Firma und wir hoffen in Kürze unseren Lesern ausführlich darüber berichten zu können.“ /17/

- Kurz vorgestellt sei der aus einem Stück gegossene Alurahmen von **A. G. Brown** aus Manchester (Schweizer Patent Nr. 12914). Seine Besonderheit: Der rohrförmige Querschnitt bleibt gewahrt, und wo die Rohre aufeinandertreffen, sind sie innen verstärkt – die genaue Herstellungsmethode bleibt unerwähnt./18/



Alu-Gussrahmen mit innenverstärkten Rohrenden

- **F. A. Ellis** in London erhielt 1897 zwei Schweizer Patente für die Gussvorrichtung von Fahrradrahmen aus Aluminiumlegierungen./19/

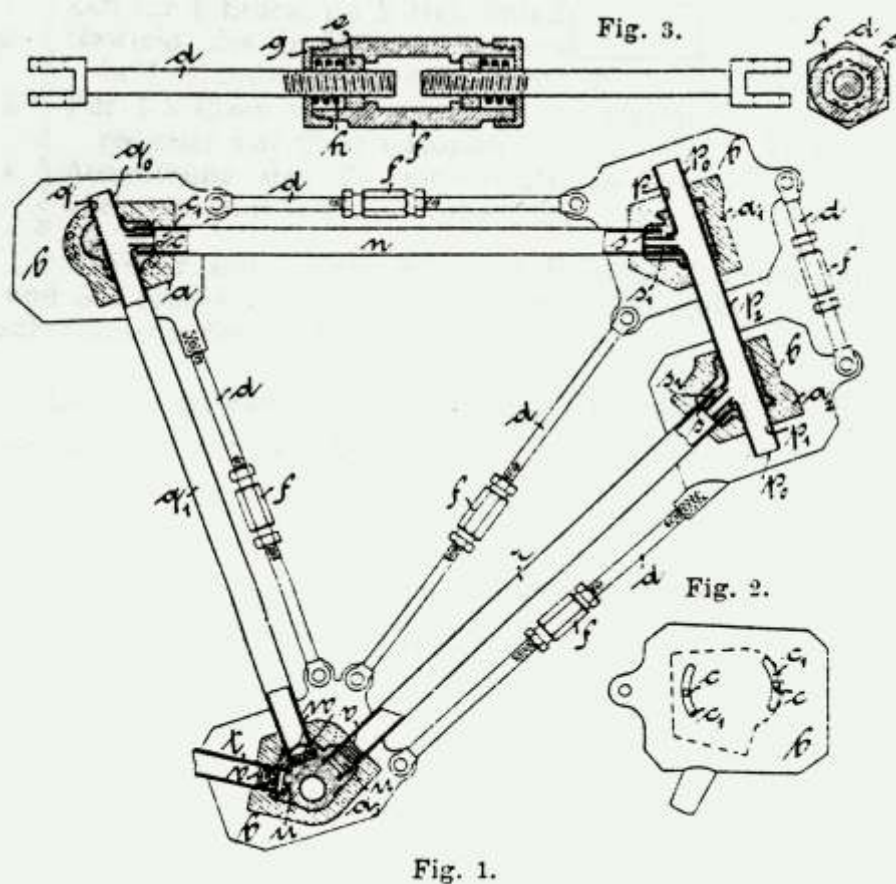
- „Kürzlich fand im Hotel Florian in Graz eine sehr gut besuchte Vortragsversammlung des steiermärkischen Gewerbevereines statt. Herr Professor **Doelter** hielt einen hochinteressanten Vortrag über das Aluminium, ... Hier auf besichtigten die Anwesenden die vom Professor **Miller v. Hauenfels** von der Firma **K. J. Huber** und der Firma **Puch** (Fahrradfabrik) ausgestellten Gegenstände aus Aluminium, so Schlüssel, Becher, Röhren, Stangen, Wagenbestandtheile, Bestandtheile von Fahrrädern, wobei insbesondere die Verlöthungen des Eisens mit Aluminium der Firma Puch große Aufmerksamkeit und allseitige Anerkennung fand.“ /20/

- „Ein Verfahren Aluminium zu löthen, ist in Erfurt erfunden worden. Die beiden Erfinder sind Schlosser **Josef Mandt** und Büchsenmacher **H. Huhnholz**. Die beiden haben seit October v. J. sich mit der Frage beschäftigt und es ist ihnen gelungen, endlich eine feste und widerstandsfähige Löthung herzustellen. Die Schwierigkeit Aluminium zu löthen, kann man schon daraus ermessen, dass gewöhnliches Zinnloth und Quecksilber auf dem zu löthenden Gegenstande hin und her läuft. Die gefundene Löthung verträgt das Hämmern und zwei Streifen Aluminiumblech mit 2 cm Breite und 5 mm Dicke übereinandergelöthet, halten die Belastung von 1 Centner aus. Die Erfinder gedenken, sich die Neuerung patentiren zu lassen.“ /21/

- „Aluminium Jointless Cycle von **France Syndicate** ... Es sind hauptsächlich Rahmen, die von der Firma ausgestellt werden. ... Die Rahmen werden zur Vermeidung von Löthstellen in einem Stück gegossen und dann die einzelnen Stangen zu Röhren ausgebohrt. Die Firma baut Rennmaschinen im Gewicht von nur $6 \frac{4}{5}$ kg. Ob ein solches Rad aber nicht beim ersten Spurt wie Papier unter dem Fahrer zusammenknicken wird, muss erst abgewartet werden.“ /22/

- Bericht über die Stanley-Show und den Salon du Cycle: „...**Michelin** mit den neuen Alufelgen...“ /23/

- „Ein Rad aus Aluminium hat die Firma **Janetschek und Stanzel** in Wien im Schaufenster ihres Geschäftes ausgestellt. Dieses Rad hat ein Gewicht von $8 \frac{1}{2}$ kg und kostet 295 fl. [Gulden, d. Verf.]. Ueber die Brauchbarkeit solcher Fahrräder, namentlich auf größeren Touren, ist bis jetzt kein Urtheil zu fällen.“ /24/



Patentzeichnung einer Gussvorrichtung für Fahrradrahmen aus Alu-Legierungen von F. A. Ellis

Für die Unterstützung bei der Recherche zu diesem umfangreichen Artikel bedanken sich die Autoren insbesondere bei Tilman Wagenknecht, Walter Ulreich, Nils Niemeyer, Walter Schmidl, Nicolas Zöchling, Ivan Soic, Jan Heine, Thomas Minder, Francois Caudey, Urs Schuler, Werner Mundschein und Michael Mertins.

Quellenangaben

- [1] [2] [3] The Boneshaker [TB] Nr. 76, autumn 1974
- [4] CTC Gazette / Bidlake
- [5] Raymond Henry: Nicola Barra, French Frame Builder, in: Proceedings, 12th International Cycling History Conference,
- [6] TB Nr. 89, autumn 1978
- [7] zitiert nach TB Nr. 89, autumn 1978
- [8] Light Metals, Vol. VIII, Nr. 91, August 1945, S. 367
- [9] Cycling Plus, December 1992
- [10] Cycling Handbook by A. L. Pullen, 1950
- [11] Das Rad, 7/1951, S. 55
- [12] Cycling, 28. 11. 1891, S. 297f
- [13] Dingler's Polytechnisches Journal [DPJ], 1896 Bd. 299, Heft 8, S. 175f
- [14] Österreichisch Ungarische Radfahrer Zeitung [ÖURZ], 16/1896, sowie: Centralblatt für Radsport und Athletik [CRA], 23/1896, S. 6
- [15] DPJ, 1897 Bd. 304, Heft 7, S. 160
- [16] ÖURZ, 24/1891, S. 236
- [17] Deutsch-österreichischer Radfahrer [DÖR], 23/1891, S. 310
- [18] [19] DPJ, 1897 Bd. 306, Heft 3, S. 54ff
- [20] DÖR, 4/1892, S. 49
- [21] DÖR, 21/1892, S. 346
- [22] aus einem Bericht über die Stanley-Show in: CRA, 25/1894, S. 6
- [23] Radfahr-Sport, 1/1895, S. 11
- [24] Wiener Nähmaschinen- und Velozipede-Zeitung, 4/1885, S. 4

Abbildungsnachweis

- S. 4 Faszination Fahrrad, Verlag Delius Klasing, Bielefeld 1997, S. 117
- S. 5 Auszug aus dem Katalog der Firma Humber 1896
- S. 6 Sammlung M. Zappe
- S. 7 oben: ÖURZ, 43/1897, S. 6
unten: Auszug aus dem Lu-Mi-Num Katalog, undatiert
- S. 8 links: aus Zeitschrift für Metallkunde, 19. Jg., 1927, S. 11-13
Mitte: aus Bicyclette Moderne [BM], 23. Jg., 120/1946, S. 83
rechts: Eidgenössisches Amt für geistiges Eigentum, Patent-Nr. 172 919
rechts: aus BM, 23. Jg., 120/1946, S. 86
- S. 9 oben links: Sammlung M. Zappe
unten: aus Werbebroschüre der Société du Duralumin, ca. 1937
rechts: aus BM, 23. Jg., 120/1946, S. 85
rechts: dito, S. 84
- S. 10 links: Sammlung Zappe
unten: Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte, AT Verlag, Aarau 1997, S. 99
rechts: keine Angabe möglich
- S. 11 oben: Deutsches Patentamt, Pat.-Nr. 810 848
unten: aus Radmarkt, 12/1957, S. 12
Mitte: Deutsches Patentamt, Pat.-Nr. 880 712
- S. 12 links: CRA, 23/1896, S. 6
Fotos: © M. Zappe
Mitte: Cycling vom 3. August 1910
- S. 13 DPJ, 1897 Bd. 306, Heft 3, S. 55

Klein & fein – Die Geschichte der Radartistenfamilie Klein

von Friedmar John, Groß Körös

Unser Gastautor Friedmar John, Ortschronist der kleinen Gemeinde Groß Körös im Landkreis Dahme-Spreewald, stieß bei seinen Forschungen auf eine Künstlerkolonie von drei Artistenfamilien: die Kremos, die Schäffers und die Kleins. Sie hatten sich kurz nach 1900 in der idyllischen Teupitzer Seenlandschaft südlich von Berlin niedergelassen, um fernab vom Tourneestress Ruhe und Erholung zu finden und ihre Freundschaft untereinander zu pflegen. /1/ John konnte nach langem Suchen eine Urenkelin Arthur Kleins ausfindig machen und bekam dadurch Informationen und Bilder aus erster Hand. Weiteres Bildmaterial für diesen KS-Beitrag stellten die Documenta Artistica der Stiftung Stadtmuseum Berlin, das Zirkusarchiv Winkler und Arthur Klein, ein Urenkel von Valentin Klein, bei. So entstand eine faszinierende Schilderung einer heute fast vergessenen Künstlerfamilie, die auf vielen Bühnen Europas große Triumphe feierte. Seitens der Redaktion wurde ein Interview hinzugefügt, das mit Arthur Klein geführt wurde.

Die Artisten- und Musikerfamilie Klein

Eine der drei Künstlerfamilien vom Karbuschsee, die ich heute vorstellen möchte, ist die Familie Klein. Die Artisten- und Musikerfamilie Klein umfasst drei Generationen: Für die erste Generation steht Valentin Klein, der Stammvater, für die zweite Generation seine zwei Söhne Arthur sen. und Werner sowie seine drei Töchter Hedwig, Martha jun. und Valentina. Die dritte Generation stellen dar: Arthur jun. und Heinz, also die Kinder von Arthur Klein sen. sowie Günter, der Sohn von Werner Klein.

Als Artistenfamilie sind die Kleins als Kunstradfahrer bekannt geworden und auf dem Gebiet der Musik als Kapellmeister und Komponisten. Nach Groß Körös kam die Familie 1902. Am Südufer des Karbuschsees kaufte Valentin Klein in diesem Jahr ein Grundstück mit Wohnhaus (heute am Karbuschsee 11). Angehörige der Familie haben bis 1952 dort gewohnt. Arthur Klein sen. kaufte 1923 ein Grundstück am kleinen Roßkardtsee (Motzener Straße 45). Angehörige der Familie haben bis 1971 in der Villa auf diesem Grundstück gewohnt. Von 1923 bis 1936 war Valentina Klein die Eigentümerin eines Grundstücks mit Villa am Guldensee.

Der kleine Arthur macht den Anfang

Valentin Klein (1854 - 1918) war Schlosser und verheiratet mit Martha Klein (1861 - 1934) aus Solingen. In der Zeit von 1882 bis 1892 wurden dem Ehepaar fünf Kinder geboren: Hedwig 1882, Arthur 1883, Martha jun. 1885, Valentina 1889 und Werner 1892. Als Entstehungsjahr der Artistenfamilie wird in den Familienunterlagen das Jahr 1890 angegeben. „Es begann damit, dass Papa Klein in

Nürnberg eine Stellung als Werkmeister einer Fahrradfabrik übernahm. In dieser Stellung wurde er auch Mitglied bei dem Nürnberger Fahrradverein und baute in seiner Freizeit für seinen Ältesten, Arthur, ein kleines Veloziped“, wie das Fahrrad früher hieß. Auf diesem Fahrrad lehrte er seinen Sohn einige Kunststücke. „Des Vaters Stolz lag nun darin, seinen Sohn auf



Eine waghalsige Übung: Sam Brown auf dem Kopf von Arthur Klein

einem Stiftungsfest des Fahrradvereins die gelernten Kunststücke zeigen zu lassen. Und hier begann das Schicksal einzugreifen.“ Unter den anwesenden Zuschauern befand sich auch der Direktor eines Nürnberger Varietés, der „Wolfsschlucht“ - ein seinerzeit kleines, aber beliebtes Lokal für Kleinkunstauftreibungen verschiedenster Art. Dieser Veranstalter interessierte sich für die Darbietungen des klei-



Im linken flachen Anbau der Villa Klein befand sich der Trainingssaal mit Dachterrasse

nen Arthur, und es kam zu einer Vereinbarung, nach der Arthur im Rahmen des Variétéprogramms auftreten sollte.

Bald kamen noch andere Interessenten, die ebenfalls Engagements vorschlugen. Als Valentin Klein merkte, dass sich die Darbietungen seines Sohnes kommerziell verwerten ließen, gab er seinen Posten als Werkmeister in der Fahrradfabrik auf, um sich ganz der Entwicklung seines Sohnes zu widmen. Da sich seine Tochter Valentina ebenfalls für das Kunstradfahren interessierte, ließ er die beiden Kinder als Duo auftreten, und zwar unter dem Namen „Arthur und Valentina“. Auch seine anderen Kinder trainierte Valentin Klein im Kunstradfahren. Entsprechend ihrer Fähigkeiten erweiterte er das Duo schrittweise zum Quintett. Auf diese Weise entstand das Unternehmen „Klein Familie“.

Die Klein Familie wird geformt

1897 bestand die Artistentruppe „Klein Familie“ aus den fünf Kindern von Valentin Klein: Hedwig (15 Jahre), Arthur (14 J.), Martha jun. (12 J.), Valentina (8 J.) und Werner (5 J.). Den Familienaufzeichnungen ist zu entnehmen, dass Valentin Klein selbst nicht als Artist aufgetreten ist. Er war der Trainer seiner Kinder und der Manager ihrer Auftritte. Mit väterlichem Ehrgeiz und kommerziellem Interesse hat er das Unternehmen geleitet. 1899 erhielt das Ensemble ein weiteres Mitglied. Sam Brown, von dunkler Hautfarbe, war etwa 10 Jahre alt, als er zur Klein Familie kam. Er wohnte und lebte zusammen mit der Familie und zählte als Familienmitglied. In den Auftritten übernahm er den so genannten „komischen Part“. Auf Fotos ist er meist mit einer großen Pauke zu sehen.

Sam Brown gehörte etwa zwei Jahrzehnte zur Klein Familie. Nach dem Ersten Weltkrieg machte er sich selbständig und gründete eine eigene Truppe mit dem Namen „Sam's-Express-Company“. Um 1902 kam die kleine Paula Schmidt hinzu und wurde in den Familienverband aufgenommen – sie blieb bis in die 1950er Jahre im Ensemble aktiv.

Um die Jahrhundertwende war die Klein Familie schon in ganz Deutschland bekannt. Auslandstourneen hatten sie

„The world's greatest Troupe of Cyclists“ avisiert.

Ein Ruhepunkt am Karbuschsee

1902 ließ sich Valentin Klein mit seiner Familie in Groß Körös nieder. Das Haus war ein zweistöckiges Gebäude, unmittelbar am Ufer des Sees. In ihm hatte sich vorher eine Gaststätte (Café Keck) befunden. Der ehemalige Gastraum, ein massiver Anbau am Haus, wurde nun von den Kleins als Turnhalle benutzt, wo sie sich körperlich fit hielten und ihre neuen Auftritte vorbereiteten. Auf dem Dach des Anbaues befand sich damals eine große Terrasse. Dort versammelte sich die Familie bei schönem Wetter zum Kaffeetrinken und zu Familienzusammenkünften. Von dem erhöhten Standort der Dachterrasse konnte man den gesamten See überblicken.

1910 machte die Klein Familie eine Tournee durch die USA. In den Jahren 1911 bis 1913 wechselten in rascher Folge Auftritte in Varietés und Zirkussen, so z.B. im Zirkus Busch in Berlin, im Zirkus Schumann in München, im Zirkus Sidoli in Italien und im Zirkus Beketow in Ungarn. Es ist anzunehmen, dass bei dem Engagement im Zirkus Beketow Valentina Klein den Zirkusdirektor Mathias Beketow näher kennenlernte, den sie kurz danach geheiratet hat. Im Zusammenhang mit ihrer Verheiratung ist sie aus dem Ensemble



Die Klein-Familie auf dekorativ verspiegelten Scheibenrädern ohne Sattel, um 1905

1899 nach Schweden, Norwegen und Dänemark geführt. 1901/02 hatte die Truppe Auftritte in England. Von einem Auftritt im Londoner „Hippodrom“ ist eine Programmankündigung erhalten geblieben. Dort wird die Klein Familie als

ble der Klein Familie ausgeschieden. Ihren Part übernahm Johanna Klein, die Ehefrau von Arthur. Sie, eine geborene Lorenz (1886 - 1971), stammte aus Groß Körös und war die Tochter des Gastwirts vom dortigen „Deutschen Haus“.

Neuorientierung nach dem Krieg

Der Ausbruch des Krieges 1914 war für die Kleins mit einer einschneidenden Veränderung verbunden. Werner Klein wurde zum Militär eingezogen und blieb bis 1918 Soldat. Dadurch fehlte der Truppe ein wichtiges Mitglied. Arthur blieb von der Einberufung verschont. Er galt als Ernährer der Familie und wurde „u.k.“ (unabkömmlich) gestellt. Dadurch konnte die Existenz der Truppe erhalten werden. Am 28. November 1918 verstarb Valentin Klein. Durch seinen Tod verlor die Klein Familie ihren Leiter und den väterlichen Berater. Dazu kam, dass Werner Klein nach dem Krieg nicht mehr als Kunstradfahrer, sondern ausschließlich auf dem Gebiet der Musik auftreten wollte. Zu berücksichtigen war ferner, dass Valentins Töchter Hedwig und Martha im Falle ihrer Verheiratung aus dem Artistenensemble ausscheiden würden. Das alles erforderte ein gründliches Nachdenken, wie das Unternehmen weitergeführt werden sollte.



Mit Fahnen-Dekor auf den Scheibenrädern: Sam, Werner, Valentina, Paula, Johanna, Martha und Arthur (v.l.), um 1910

Die Arthur Klein Familie

Nach dem Tod von Valentin Klein übernahm sein ältester Sohn Arthur sen.

die Leitung des Unternehmens, das nunmehr unter dem Namen „Arthur Klein Familie“ geführt wurde. Arthur Klein sen. war 35 Jahre alt, als er 1918 die Leitung übernahm. Mit seiner Frau Johanna hatte er wie von mir schon oben erwähnt zwei Söhne: Arthur jun., geb. 1905 und Heinz, geb. 1906. Beide waren vom Vater (vielleicht auch schon vom Großvater Valentin) auf den artistischen Beruf vorbereitet worden. Sie wurden nun ein fester Bestandteil des Familienunternehmens.

Meist trat das Ensemble in einer Besetzung von fünf oder sechs Artisten auf (in der Regel drei Männer und zwei oder drei Frauen). Der tragende Teil waren die drei Männer: Arthur Klein sen. und seine beiden Söhne. Den „komischen Part“, den bisher Sam Brown dargestellt hatte, übernahm nun Arthur sen. selbst. In dieser Rolle soll er weghalsige Kunststücke auf Kleinsträdern vorgeführt haben. Bald wurde von ihm ein neues, modernes Requisite in das Programm aufgenommen: ein Motorrad, das eigentlich ein pedalgetriebenes Fahrzeug war, ausgestattet mit allerlei Raffinessen wie Hupen, Pfeifen, Puderwerfern – alle steuerbar durch Pressluft, die mit Hilfe eines Blasebalg-Sattels erzeugt und in einer Zylinderattrappe gespeichert wurde. Mit lautem Gedröhn, sprühenden Funken und „Abgaswolken“ aus Puder preschte er damit über die Bühne. Die mit diesem „unechten“ Motorrad erzielte Atmosphäre beim Publikum bringt wohl der folgende Auszug aus einem Familienreim (den die Kleins selbst verfasst haben) zum Ausdruck:



Die beiden Söhne Arthur und Heinz ergänzten die Truppe nach dem Ausscheiden von Werner und Valentin, um 1920

*Und Familie Arthur Klein
tobt entfesselt raus und rein.
Stehen, stürzen, strampeln, steigen
nur ums Radfahr'n mal zu zeigen.
Dann kommt auch der alte Klein
noch mit dem Motorrad rein,
und das platzt in 1000 Stück –
Radfahr'n ist wohl doch bloß Glück.*

Die Nachfahren berichteten mir, dass „das in den letzten Jahren allzu bekannte explodierende Motorrad und diese Szene unvorhergesehenen Erfolg hatten“. Durch ein Patent, das Johanna Klein in den USA um 1925 erwirkte, schützten sich die Kleins erfolgreich gegen Nachahmer (US Patent Nr. 1 599 469). Etwa vier Jahrzehnte konnte mit dieser Motorradnummer, die immer wieder modifiziert und variiert wurde, das Publikum begeistert werden.

1923 erwarb Arthur Klein sen. ein großes Grundstück in Groß Körös am kleinen Roßkardtsee (heute Motzener Str. 45). Nur für kurze Zeit konnte er seine schöne Villa genießen. Ein Jahr nach dem Einzug in die Villa kam der Artist – 41jährig – bei einem Motorradunfall in der Nähe von Teupitz am 17. Juli 1924 ums Leben. „Auf einer kleinen Spazierfahrt verunglückte er tödlich“, schreibt rückblickend die SCALA vom 14. April 1958. Seine Ehefrau Johanna bewohnte die Villa bis zu ihrem Tod 1971.

Wochen seinen Vater in Maske und Gags so zu kopieren, dass die Nummer wieder stand und die September-Engagements und auch die danach bereits abgeschlossenen Verträge absolviert werden konnten“. Nach dem Tod von Arthur Klein sen. wurde das Unternehmen also unter der Regie seiner beiden Söhne Heinz und Arthur weitergeführt. Die Firmenbezeichnung „Arthur Klein Familie“ blieb erhalten, die hohe Qualität ihrer Auftritte konnte gehalten werden. 1956 erhielt die Künstlergruppe in Paris einen internationalen Artistenpreis für ihre Auftritte mit dem explodierenden „Motorrad“ als Höhepunkt.

Im Jahr 1959 starb Arthur Klein jun. Sein Bruder Heinz arbeitete zunächst „in kleiner Besetzung“ weiter. Insbesondere die Motorrad-Szene garantierte weiterhin Erfolg, sodass in den Jahren nach 1959 weitere Engagements abgeschlossen werden konnten. Bis 1964 war die Motorrad-



Die Klein-Familie war beim Circus-Williams eine der Zugnummern

Weltkrieg schied Werner aus der Artistengruppe aus und war ausschließlich auf dem Gebiet der Musik tätig. Insbesondere das Varieté, aber auch der Zirkus wurde sein Betätigungsfeld. In den 1930er Jahren war Werner Klein Kapellmeister in deutschen Varieté-Theatern, in den 1940er und 50er Jahren in bekannten Zirkussen. Er ist 1976 im Alter von 84 Jahren in Bad Tölz verstorben.

Auch Günter Klein verlebte seine Kindheit in Groß Körös. Seiner Biografie ist zu entnehmen, dass er seit 1926 vom Vater auf dem Gebiet der Musik unterrichtet wurde und ab 1934 Unterricht in Klavier- und Musiktheorie bekam. Von 1947 bis 1955 war er Pianist im Rundfunkunterhaltungsorchester des Senders Leipzig. Dann arbeitete Klein in Berlin beim Musikverlag „VEB Lied der Zeit“. Bis 1965 war er freischaffend tätig, u.a. für Radiosender, Filmproduktionen und Sportfeste und in den Jahren 1965 bis 1989 als Musikredakteur beliebter Sendungen des Rundfunks und Fernsehens der DDR bekannt geworden. Günter Klein ist 2010 mit 89 Jahren in Schildow gestorben.

Anmerkungen

[1] Die Familiengeschichten wurden erstveröffentlicht in den Teupitzer Nachrichten, die Geschichte der Kleins in der Ausgabe 1/2014 S. 31ff; für den KS wurde diese Version leicht überarbeitet und im Abschnitt „Die Musiker der Familie Klein“ stark gekürzt.

Abbildungsnachweis

S. 14, 15 u. 16 unten: Sammlg. Lobedank
S. 15 u. 16 oben: Stiftung Stadtmuseum Berlin
S. 17: Sammlg. Arthur Klein

Abbildungsnachweis für S. 18

Oben u. Mitte links: Stiftung Stadtmuseum Berlin, Mitte rechts: Zirkusarchiv Winkler, alle anderen: Sammlg. Arthur Klein



Ein Schnapsschuss nach der Preisverleihung in Paris 1956: Arthur und Heinz (rechts) feiern den Zirkus-Oskar mit Künstlerkollegen

Heinz Klein, der Retter

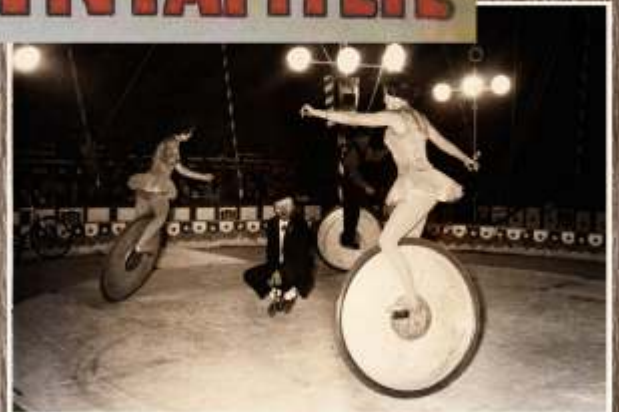
Der verunglückte Arthur Klein sen. war der künstlerische Mittelpunkt des Unternehmens gewesen. Mit dem „komischen Part“ und dem „modernen Vehikel“ (dem Motorrad) war er das Zugpferd der Truppe. Durch seinen Tod war die weitere Existenz des Ensembles in Frage gestellt. Als Retter des Unternehmens erwies sich in dieser Situation Heinz Klein, sein jüngerer Sohn. „Er brachte es fertig, in knappen 6

Die Musiker der Familie Klein

Aus dem Familienverband der Kleins sind auch zwei Musiker hervorgegangen: Werner Klein (der jüngere Sohn von Valentin) und sein Sohn Günter. Hier in der Künstlerkolonie lernte Werner Franziska Kremo (1890 bis 1968) kennen, die später seine Frau wurde. Nachdem sein Vater sein musikalisches Talent erkannt hatte, ließ er ihm eine musikalische Ausbildung zukommen. Nach dem Ersten



ARTHUR KLEIN FAMILIE



Interview mit Arthur Klein

Herr Klein, Sie sind der Enkel von Arthur Klein, dem Begründer der Artistengruppe „Arthur Klein Familie“. Wie stehen Sie denn heute zur Vergangenheit Ihrer Familie?

In der Rückschau kann ich vor der Leistung meiner Familie nur den Hut ziehen und mich verneigen. Über sechs Jahrzehnte auf den Bühnen des In- und Auslands präsent gewesen zu sein, das bedarf schon großer persönlicher Anstrengungen. Durch Schicksalsschläge musste die Besetzung der Nummern mehrfach umgestellt werden, allein das forderte die Familienmitglieder stark heraus. Dazu kamen die Zeitumstände und die Wandlung des Publikumsgeschmacks. Also, ich zolle meinen Vorfahren heute großen Respekt.

Ist die großartige künstlerische Vergangenheit der Kleins heute noch Thema in der Familie?

Nach so langer Zeit natürlich nicht ständig, schließlich liegen die letzten Auftritte

meiner Mutter und meines Onkels Heinz 50 Jahre zurück. Aber ab und zu ergeben sich Anknüpfungspunkte. Zum Beispiel hat meine künstlerisch tätige Frau nach historischen Fotos zwei Ölbilder gemalt. Sie zeigen meinen Onkel nach dem Auftritt in der Umkleide. Die Gemälde hängen in unserem Haus und so kommen doch manchmal die Gedanken auf die Verwandtschaft. Bei Familienfeiern wird auch schon mal über die Kleins gesprochen. Der Kontakt zu früheren



Rosa Klein zerlegt ihr Rad während der Fahrt in der Manege

Künstlerkollegen meiner Mutter ist leider abgerissen oder die Kollegen sind mittlerweile schon verstorben.

Ihre Mutter Rosa Kemmesies, verwitwete Klein, ist heute 86 Jahre alt. Sie war noch bis Ende der Fünfziger Jahre auf der Bühne und in der Manege aktiv?

Ja, das stimmt, allerdings kam sie erst recht spät auf das Rad. Mutter stammte ebenfalls aus einer Artistenfamilie, die am Trapez arbeitete. Mit Anfang 20 erlebte sie einen schweren Sturz vom Seiltrapez, erlitt dabei mehrere Knochenbrüche und konnte nicht mehr an diesem Gerät arbeiten. Als sie dann meinen Vater kennen und lieben lernte, wechselte sie ins Fach der

Radartistik. Das dürfte so 1956 gewesen sein. Da meine Mutter körperlich sehr fit war, kam sie schnell mit dem neuen Utensil zu recht. Während der Fahrt in der Manege wurde das Rad zerlegt bis sie nur noch auf dem Hinterrad ihre Kreise zog. Als ich in Oberhausen von einem Auto angefahren wurde, ich glaube das war so um 1960, musste mich meine Mutter lange Zeit gesund pflegen. Das bedeutete für sie das Ende ihrer Karriere.

Zu Beginn der Sechziger Jahre hatte Ihre Familie dann einiges zu verkraften?

In der Tat, mein Vater starb 1960 während einer Tournee in Zweibrücken unter tragischen Umständen. Ich war in die Untiefen eines Schwimmbeckens geraten und er versuchte mich zu retten. Bei den Tauchversuchen übernahm er sich und verstarb kurze Zeit danach im Krankenhaus. Zeit fürs Trauern blieb nicht, nach der Beerdigung ging es gleich nach Spanien zur nächsten Tournee. „The show must go on“, der Spruch trifft hier wohl in seiner ganzen Härte zu... Als die Mauer 1961 gebaut wurde, befand sich die Klein-Familie wieder mal auf Tournee, Onkel, Tante, Mutter und ich blieben im Westen. Die ältere Generation der Kleins, die schon nicht mehr auf Tournee ging,



Eine Requisite aus der Anfangszeit der Kleins: ein winziges Hochrad mit Nackensteuerung vor einem Ölgemälde

blieb in Groß Körös in der DDR. Onkel Heinz, der letzte aktive Artist der Kleins, ließ sich in West-Berlin nieder. Um sein Ensemble aufrecht zu erhalten, wurden zwei bis drei Künstler im Angestelltenverhältnis engagiert.

Haben Sie noch Erinnerungen an das Familiendomizil am Roßkardtsee?

Na sicher, so etwas vergisst man als Junge so schnell nicht. Die Kleins besaßen dort ein riesiges Grundstück von 50 000 m², in der Mitte der See und an seinem Ufer das Haus. Ich habe oft bei der Oma schöne Ferien verbracht. Nach dem Mauerbau bin ich manchmal mit meinem Onkel von West-Berlin nach Groß Körös gefahren. Ich erinnere mich noch gut an die langen Wartezeiten und nervigen Kontrollen an der Grenze.

Wie war das denn für Sie in einer Artistenfamilie aufzuwachsen?

Bis zu meinem 5. Lebensjahr bin ich mit auf Tournee gegangen. Immer auf Achse gab es jeden Monat neue Eindrücke, andere Städte, fremde Länder. Ich erinnere mich heute noch, dass wir in Marseille nicht in einem Zelt sondern in einer riesigen Halle aufgetreten sind. Oder während der Nordafrika-Tournee wurde in Algier von französischen Soldaten der Zugang kontrolliert. Ich fand das Abtasten des Körpers so lustig, dass die Grenzsoldaten mir gleich ein paar „Durchgänge“ zukommen ließen. Auch die Söldner hatten ihren Spaß damit – heute wäre so was ja undenkbar.



Ein besonderes Erinnerungsstück: Der Zirkus-Oscar präsentiert von Rosa Klein

war ich immer gut Freund, eine Scheu vor großen Tieren kam gar nicht erst auf. Vielleicht ein Grund, warum ich heute selbst ein paar Pferde besitze. Bei der Gelegenheit fällt mir eine lustige Geschichte ein. Alle Artisten stellten sich nach und nach in der Reihenfolge

Irgendwie war bei mir das Zirkusblut durchgekommen, Mutter war alles andere als begeistert, dass ich in die Manege entwischt war.

Die Auswahl des Vornamens Arthur machte Sie in Ihrer Jugend alles andere als glücklich, oder?

Ja, mir wäre tatsächlich ein aktueller Name wie Tim, Peter oder Michael lieber gewesen. Diese Abneigung hat sich mit dem Älter werden verflogen, heute bin ich stolz auf diesen Namen. In meinem Büro hängen ein paar gerahmte Original-Plakate der Arthur Klein Familie und mancher Besucher denkt, die Namensgleichheit wäre ein Gag. Sie sind dann immer ganz erstaunt, die wahren Zusammenhänge zu erfahren.

Gibt es in Ihrer Familie noch originale Requisiten und Erinnerungsstücke?

Ja natürlich! Prunkstück ist der in Paris 1955 verliehene Oskar der Zirkuswelt, nur ein schlichter Silberbecher aber von großer Bedeutung; daneben gibt es noch zwei originale Requisiten in Form von Miniaturfahrrädern und ein großes Scheibenrad, mit denen die Kleins in der Manege unterwegs waren. Das explodier-



Dieses Rad trug Arthur Klein viele Jahre über die Varietébühnen

ihrer Auftritte in einem Vorraum zur Manege auf. Vor dem Auftritt meiner

rende Motorrad, von dem ich die Patenturkunde besitze, existiert leider nicht mehr. Weiter habe ich viele Fotos und ein paar Plakate verwahrt.

Herr Klein, vielen Dank für die persönlichen Einblicke in das Artistenleben Ihrer Familie.

Alle Bilder: Sammlung Arthur Klein



Arthur Klein mit seinem Junior Arthur, um 1955
Freundschaften ergaben sich mit den Kindern anderer Künstler und mit den Mitarbeitern der Zirkusse. Die ganze Mannschaft war ja sowieso wie eine große Familie. Auch mit den Zirkustieren

Mutter gab es unerwarteten Spektakel in der Manege. Meine Mutter lugte durch einen Vorhangspalt und was sah sie: Ihr Jüngster produzierte sich im Zirkusrund mit einigen misslungenen Handständen und freute sich über den tosenden Beifall.

Sättel, Taschen und mehr

Diese Spinne im Netz kennt die ganze Fahrradsammlergemeinde in Deutschland, nämlich als Markenzeichen auf den Sätteln und Taschen der Wittkop-Werke aus Bielefeld. (Abb. 1) Die seinerzeit renommierte Fabrik ist in der Fachliteratur bisher nicht gewürdigt worden. Der folgende Beitrag beginnt mit einer Firmenchronik, geschrieben um 1959 von einem nicht genannten Verfasser. Der Text beeindruckt mit vielen bisher unbekannten Fakten und zeugt von einigem Insiderwissen des Schreibers, der in der Chefetage des Betriebs zu vermuten ist oder zumindest von dort mit den nötigen Details versorgt wurde. Der Abdruck erfolgt hier im Originalwortlaut, um den mit-schwingenden Zeitgeist nicht zu verfälschen. Notwendige Erläuterungen sind von der KS-Redaktion in eckigen Klammern hinzugefügt. Im Anschluss an die Chronik folgt ein Interview mit Dieter Orf, dem Sohn des Wittkop-Geschäftsführer Heinrich Orf, der von 1948 bis 1963 die Geschicke der Firma lenkte. Die Abbildungen sowohl zur Chronik als auch im Interview hat die Redaktion zur Illustration ergänzt.

Vorwort

Die Chronik der Firma Wittkop soll nicht geschrieben werden, ohne das Jahr 1817 und den badischen Forstmeister Karl v. Drais zu erwähnen. Er erfand in diesem Jahr das Laufrad, nach ihm auch Draisine genannt. Zwei hintereinander stehende Räder waren mit einem Gestänge verbunden, auf dem ein Sitz angebracht war. Durch Laufbewegungen im Sitzen wurde eine schnellere Fortbewegung als beim Gehen erzielt. Etwa 50 Jahre später ist aus dem „Lauf-Rad“ bereits ein „Fahr-Rad“ entstanden. Die Fortbewegung erfolgt nicht mehr durch Abstoßen der Füße von der Erde, sondern durch Übertragung der Beinkraft mittels Kurbel auf das Rad. Damit und durch die folgende stürmische Weiterentwicklung ist für diese segensreiche Erfindung der Weg frei zum volkstümlichen Fortbewegungsmittel.

Die industrielle, serienmäßige Fertigung von Fahrrädern setzte in Deutschland etwa um 1880 ein. Wie auch in anderen Industriezweigen bildeten sich bald Spezialfirmen für Einzelteile heraus. So kam es auch zur Gründung der wohl ältesten Sattelfabrik Deutschlands, R. Nagel & Co. in Bielefeld. Bei dieser Firma trat Herr Richard Ziegler, späterer

Alleininhaber der Firma Wittkop, am 2.1.1890 als kaufmännischer Lehrling ein. Hier konnte er sich seine umfassenden Branchenkenntnisse aneignen, die bei seinem Eintritt als Teilhaber in die Firma Wittkop dieser zu ihrem Weltruf verhelfen sollten.

Gründung der Firma Wittkop

Am 11. Mai 1898 wurde die Firma Wittkop & Co. in das Handelsregister des Amtsgerichts Bielefeld eingetragen. (Abb. 2) Gesellschafter waren die Herren Franz Wittkop und Fritz Luce. Am gleichen Tag wurde die Firma Wittkop & Sack im Handelsregister gelöscht. Diese Firma war am 27.9.1897 in das Handelsregister eingetragen worden. (Abb. 3) Die Geschäftsräume beider Firmen befanden sich in der Waldeckstraße 4 [heute Münzstraße] auf dem Grundstück der Versand-schachtelfabrik des Herrn Fritz Luce.

Hier hatte in den Jahren um 1890 ein Herr August Sack einige Räume gemietet und darin die Fertigung von Fahrradsätteln und Fahrradtaschen aufgezogen. Dieser Herr Sack wird als ein eifriger und guter Handwerker geschildert, der aber für die Einrichtung einer solchen Fabrikation nicht die nötigen Mittel zur Verfügung hatte. Er interessierte Herrn Luce

für sich, der sich anfangs durch Darlehenshergabe beteiligte. Diese Darlehen erreichten mit der Zeit eine derartige Höhe, dass Herr Luce sich veranlasst sah, zur Sicherstellung seines Geldes dem in kaufmännischen Dingen sehr unbewanderten Herrn Sack seinen Schwager, Franz Wittkop, als Teilha-



Abb. 1 Das bekannte Warenzeichen, die Kreuzspinne im Netz, in den Firmenfarben

ber zur Seite zu stellen. Dadurch kam es zur Eintragung der Firma Wittkop & Sack in das Handelsregister. Kurze Zeit darauf schied Herr Sack aus und die Firma wurde am 11.5.1898 aufgelöst. Am selben Tag wurde die Firma Wittkop & Co. mit den Teilhabern Franz Wittkop und Fritz Luce gegründet und in das Handelsregister eingetragen.



Abb. 3 Die Zusammenarbeit mit dem Sattlermeister August Sack war nur vor ganz kurzer Dauer

Die ersten Jahre

Recht bald nach der Gründung konnte die Firma aus den Kinderschuhen herauswachsen. Schon um die Jahrhundertwende stand die Firma Wittkop in bestem Ruf für Qualitätserzeugnisse. Der Kreis der Abnehmer war inzwischen so groß geworden, dass die Räume in der Waldeckstraße nicht mehr ausreichten. Als Zwischenlösung wurde auf dem Gelände der „Neuen Dampfmühle“ in der Herforder Straße 61 ein Gebäude mit Erd- und Obergeschoss gemietet. Der Betrieb wurde im Erdgeschoss untergebracht und das Büro befand sich im Obergeschoss, das nur durch eine außerhalb des Gebäudes angebrachte Treppe zu erreichen war.



Abb. 2 Franz Wittkop holte sich als Kompagnon seinen Schwager Fritz Luce – dieser Neustart wurde durch einen Lotteriegewinn von 100 000 (!) Mark begünstigt.

Es war also alles noch behelfsmäßig und die Planungen für eine eigene Fabrik auf eigenem Gelände liefen schon.

Entwicklung 1902 - 1914

Während die Firma in den ersten Jahren mehr oder weniger als Anhängsel der Versandschachtelfabrik von Herrn Luce mitlief, wurde dieser Zustand, insbesondere durch die Verlegung aus der Waldeckstraße, untragbar. Die Herren Luce und Wittkop waren in der Versandschachtelfabrik voll in Anspruch genommen. Es musste daher eine Persönlichkeit gesucht werden, die befähigt und in der Lage war, die Leitung der Sattelfabrik zu übernehmen. Im Frühjahr 1902 kam es zu Verhandlungen mit Herrn Richard Ziegler, der inzwischen bei der Sattelfabrik R. Nagel & Co. als Prokurist eine leitende Stellung innehatte. (Abb. 4) Es zeugt für das Vertrauen, welches ihm die derzeitigen Inhaber der Firma Wittkop entgegen brachten, dass man ihm die Teilhaberschaft anbot. So trat Herr Ziegler am 1.10.1902 als Prokurist in die Firma ein und wurde am 19.2.1904 als Teilhaber in das Handelsregister eingetragen. Ein sich



Abb. 4 Richard Ziegler kam zu Wittkop vom Konkurrenten R. Nagel & Co., weil ihm dort eine Gehaltserhöhung versagt wurde

über 45 Jahre erstreckendes Aufbauwerk hatte damit für diesen unermüdlich und rastlos schaffenden, späteren Alleinhaber begonnen. Während Herr Wittkop seine Reisen für die Versandschachtelfabrik mit Besuchen der Inlandskunden von Wittkop verband, war Herrn Ziegler das Auslandsgeschäft sehr am Herzen gelegen. Er reiste oft ins Ausland, um Beziehungen anzuknüpfen und zu vertiefen. Damit konnte er den Grundstock legen für die weltweite Bedeutung, die sich die Firma im Laufe der Jahre erwarb.

Seine besondere Aufmerksamkeit widmete Herr Ziegler auch der Ausweitung der Produktion durch Aufnahme der Fertigung neuer Artikel. So wurde im Jahre 1905 auf sein Betreiben hin die Fertigung von Schmutzfängern für Fahrräder, Ledergamaschen und Schulranzen aufgenommen. Ein Herr Meier wurde als Reisender für diese Artikel eingestellt. Bald darauf ging auch noch ein junger Angestellter, Herr Heinrich Becker, zusätzlich mit auf die Reise. Diesem Herrn Becker, der noch im Jahre 1958 mit über 70 Jahren für die 1927 als Tochterfir-

Herforder Straße wurde im Januar 1905 fertig. Gleichzeitig erstand in der Mitte dieses Winkels der Pferdestall mit Kutscherwohnung.

Im Jahre 1911 reichten die bis zu diesem Zeitpunkt errichteten Baulichkeiten wieder nicht mehr für die ständig steigende Produktion aus. Ein weiterer Flügel mit Stirnseite zum Lehmstich wurde gebaut. Damit war der gesamte hintere Grundstücksteil U-förmig mit Öffnung zum Lehmstich bebaut. Die noch freie, zur Herforder Straße gelegene Grund-

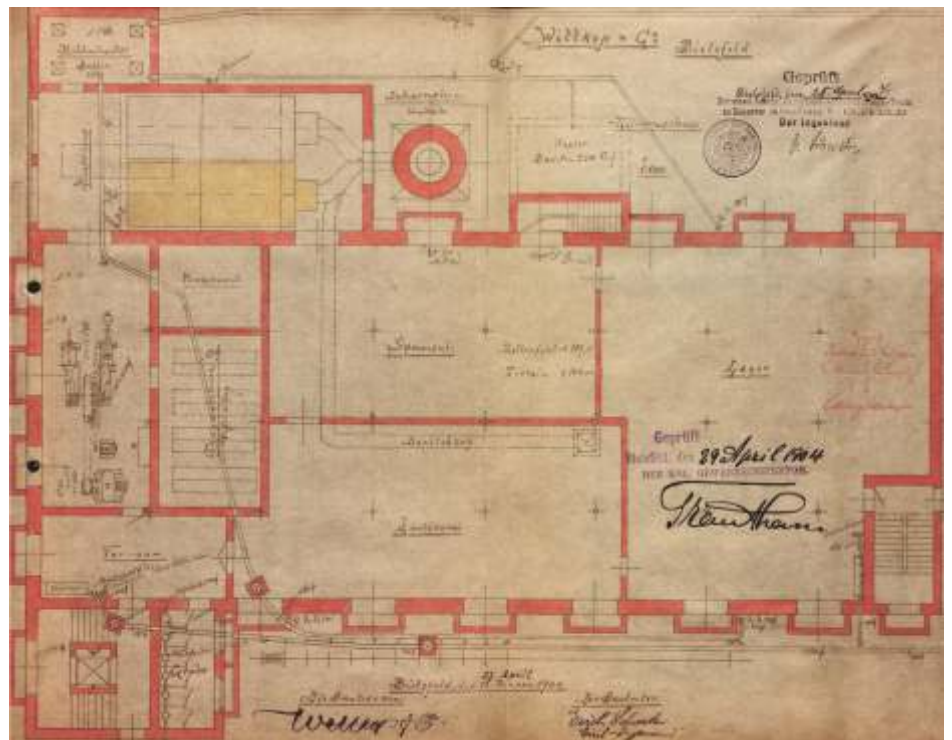


Abb. 5 Erst der Neubau an der Herforder Straße gab Platz für notwendige Erweiterungen

ma gegründete „WIKO“ reiste, ist es mit zu verdanken, dass die Chronik über die erste Entwicklung der Firma Wittkop einiges aussagen kann. Auch ein weiterer alter Mitstreiter, Herr Friedrich Westermelle, soll in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben. Von 1904 bis 1958, also 54 Jahre, hat er der Firma treu gedient, zuletzt als Werkmeister in der Lederdecken-Abteilung. Ihm verdanken wir ebenfalls wertvolle Hinweise auf die Gründungszeit der Firma.

Im Jahre 1904 konnten die ersten eigenen Fabrikräume auf dem Herrn Luce gehörenden Gelände Herforder Straße 155 a bezogen werden. Der Grundstein für das erste Gebäude wurde im März 1904 gelegt. Dieser Bau wurde im November 1904 fertig. (Abb. 5) Es war der am Bahndamm gelegene Flügel. Der anschließende Flügel mit Stirnseite zur

stücksfläche blieb noch lange Zeit nach dem drei Jahre später beginnenden Ersten Weltkrieg unbebaut.

Der Erste Weltkrieg 1914 – 1918

Die Schüsse von Sarajewo am 28. Juni 1914, denen das österreichische Thronfolgerpaar zum Opfer fiel, waren das Fanal zur Schicksalswende für das deutsche Volk. Durch einen Beistandspakt gebunden stand es in dem nun beginnenden mörderischen Ringen der Mächte an der Seite des österreichischen Brudervolks. Durch die von den Kriegsgegnern verhängte Blockade waren sowohl der Export als auch die dringend benötigten Rohstoff- und Nahrungsmiteinfuhren abgeschnitten.

Die personellen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges bekam auch

die Firma Wittkop sofort zu spüren. Der Export, der bei Kriegsbeginn etwa ein Drittel der Gesamtproduktion ausmachte, kam sofort zum Erliegen. Aber auch der Inlandsbedarf an Sätteln konnte nicht mehr befriedigt werden, da die vorhandenen Rohstoffe größtenteils nur für Kriegszwecke freigegeben wurden.

In dieser Situation erwies sich die 1905 aufgezugene Lederwaren-Abteilung von großem Wert und sie erlebte in den Kriegsjahren sogar noch einen besonderen Aufschwung. (Abb. 6) Den Bemühungen der Geschäftsleitung war es gelungen, sich in die Heereslieferungen für Tornister, Koppel und Patronentaschen usw. einzuschalten. Damit waren die Arbeitsplätze des nicht zum Wehrdienst eingezogenen Teiles der Belegschaft gesichert und der Betrieb konnte, wenn auch im kleinen Rahmen, weiterlaufen.



Abb. 6 Mit der Produktion von Sportartikeln schuf sich Wittkop ein weiteres Standbein – eine gute Voraussetzung für spätere Heereslieferungen

Zwischen zwei Weltkriegen 1918 – 1939

Der verlorene Krieg hinterließ in Deutschland ein ausgehungertes Volk, eine schwer um ihre Existenz ringende Wirtschaft und eine unermessliche Höhe von Reparationsschulden. Die Kaufkraft der Deutschen Mark sank während der erst langsam und dann immer schneller einsetzenden Inflation bis auf 4,2 Billion für einen US-Dollar. Der Geldwert der Ware, die das Werk verließ, deckte bei der Bezahlung durch den Kunden nur noch einen Bruchteil der Rohstoffkosten. In dieser Zeit konnte Herr Ziegler die Früchte seiner Bemühungen um die Auslandsmärkte ernten. Die unterbrochenen Geschäftsverbindungen konnten auf Grund des guten Namens der Firma Wittkop in aller Welt bald wieder hergestellt werden. Dadurch standen der Firma in dieser turbulenten Zeit durch den Export wertbeständige Devisen zur Verfügung und so konnten die Auswirkungen des Krieges recht bald überwunden werden



Abb. 7 Nach dem Ersten Weltkrieg gab die Fabrik nicht nur auf dem Briefkopf ein gutes Bild ab

und ein neuer Aufschwung setzte ein. (Abb. 7)

Bis zum Jahre 1921 war auf dem Grundstück Herforder Straße auch noch ein Teil der Versandschachtelfabrik von Herrn Luce untergebracht. Im Jahre 1921 wurde diese ins Johannistal [in die Gebäude der alten Weberei von Piderit] verlegt. Damit stand das gesamte Gelände und die Baulichkeiten an der Herforder Straße der Firma Wittkop zur Verfügung. Die stürmische Entwicklung

der Firma in den Jahren nach der Währungsreform 1924 erforderte wieder Maßnahmen zur Erweiterung der Produktionsstätten. 1926 wurde der Ostflügel bis an die Herforder Straße in 3-geschossiger Bauweise herangezogen. Hier wurden Sattlerei und Näherei in den Obergeschossen untergebracht. Die Lederwaren-Abteilung wurde vorübergehend in gemietete Räume in der Theesener Straße [heute Johannistalstraße] verlegt. 1927 konnte sie unter der Firma „WIKO – Lederwaren-Fabrikation mbH.“ in eigene Räume [aufgegeben von der Plüschfabrik Meyer & Sternberg an der heutigen Braker Straße] in Brake verlegt werden. (Abb. 8)

Trotz dieser ständigen Raumnot wurden auch die Sozialeinrichtungen nicht vergessen. (Abb. 9) Eine Garderobe, ein Waschraum und ein Speisesaal wurden eingerichtet. Im Jahre 1929 wurde auf der noch unbebauten Fläche an der Herforder Straße die Stanzerei eingeschossig

errichtet und damit das Bauprogramm vorläufig abgeschlossen. Neben der Produktion von Sätteln, Taschen und Lederwaren war inzwischen die Fertigung von



Abb. 8 Schon vor der Ausgliederung der Lederwarenfabrikation wurde der Markenname WIKO verwendet



Abb. 9 Auch Betriebsausflüge wie hier 1928 zur Porta Westfalica förderten den Zusammenhalt

Kinderrollern aufgenommen worden. Unter dem Namen Wipp!-Roller brachte Wittkop einen neuen Rollertyp, bei dem das Kind eine auf dem Rollerbrett befindliche Wippe betätigte, die mittels einer Zahnstange das Hinterrad des Rollers antrieb [Patent siehe unter Depatisnet Nr. 601 101]. Später wurden auch Laufroller in verschiedenen Größen mit aufgenommen. Diese Roller-Abteilung war hauptsächlich als Ausgleich für die Wintersaison gedacht, in der das Sattengeschäft allgemein stark zurückging. Diese Funktion hat sie lange Jahre hindurch gut erfüllt. Auch die Produktion eines Heim-Sportgerätes wurde zu diesem Zweck aufgenommen. Diese Fertigung hat aber nie große Bedeutung gehabt und schief bald wieder ein.



Abb. 10 Ein aus Sattelstützen geformter Schriftzug als Blickfang – auch eine Novität

Der lebhafteste Aufschwung auf dem Motorradsektor in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg gab dem Schaffensgeist der Wittkop-Leute neue Impulse. (Abb. 10) Neben den üblichen Motorradsätteln wurde ein Motorrad-Schwingsattel mit Parallelfederung konstruiert, während die bekannten Schwingsättel beim Durchfedern nach hinten wegsackten. Auch mit dieser Neukonstruktion wurden beachtliche Erfolge erzielt. Nachdem das Motorrad von 1953 an durch andere Fahrzeugarten mehr und mehr verdrängt wurde, ist dieser Produktionszweig wieder aufgegeben worden.

Im Jahre 1928 wurde in Beckenried/Schweiz eine Tochterfirma gegründet. (Abb. 11) Zu diesem Zweck wurde ein Fabrikgelände gepachtet und die Maschinen aus dem Stammwerk in Bielefeld geliefert. Die Geschäftsführung übernahm der damalige Vertreter in der Schweiz, Herr Reinecke.

Am 7.9.1934 starb der Mitgründer und Namensgeber der Firma, Herr Franz



Abb. 11 Das Deckblatt einer Prospektmappe aus den 1930er Jahren

Wittkop. Die Erben wurden abgefunden und die Herren Fritz Luce und Richard Ziegler waren jetzt alleinige Inhaber. Das Unternehmen gehörte damals schon zu den bedeutendsten der Zweirad-Teileindustrie. Wittkop-Fabrikate sind in aller Welt ein Qualitätsbegriff.

Der 2. Weltkrieg 1939 – 1945

Österreich war inzwischen Bestandteil des Deutschen Reiches geworden. Deutschland stand in diesem Krieg allein mit dem verbündeten Italien, dem sich später Japan zugesellte, einer ganzen Welt gegenüber. Das brachte für die deutsche Industrie wieder die gleichen Probleme wie vor 25 Jahren beim Beginn des Ersten Weltkrieges. Die Firma Wittkop war wieder in die Kriegsproduktion eingeschaltet.

Wenn aber unser Vaterland im vorhergehenden Krieg von den direkten Kriegshandlungen im Wesentlichen verschont geblieben war, so wirkten sich jetzt die Luftangriffe auf die Heimat in zunehmendem Maße in verheerenden Zerstörungen aus. So wurde auch die Aufbauarbeit

von über 40 Jahren der Pioniere von Wittkop ein Opfer des Bombenkrieges. 1943 bis 1944 wurde das Werk bei mehreren Luftangriffen zu ca. 70 % zerstört. Schon bald nach Kriegsbeginn waren in Borgholzhausen vorsorglich Räume in einer leerstehenden Fabrik gemietet und Teile der [Leder-] Deckenfertigung nach dort verlagert worden. Nach der Ausbombung stellte ein alter Geschäftsfreund und Drahtlieferant, Herr Hahn der Fa. Hahn & Co., uns Räume in seiner Fabrik in Lemgo zur Verfügung. So konnte die Produktion, wenn auch mit großen Schwierigkeiten, trotz der Zerstörungen in bescheidenem Maße aufrechterhalten werden.

Im Jahre 1941 schied Herr Fritz Luce in hohem Alter als persönlich haftender Gesellschafter aus. Seinen Geschäftsanteil ließ er in der Firma als stille Einlage stehen. Der Vertrag hierüber wurde am 7.5.1941 unter der Nr. 141 in die Urkundenrolle des Notars Dr. jur. Otto Cramer zu Bielefeld eingetragen. Herr Richard Ziegler war nun einziger, persönlich haftender Gesellschafter. Am 7.12.1944 starb Herr Luce und damit war vertraglich die stille Gesellschaft aufgehoben. (Abb. 12) Der Geschäftsanteil musste nach dem derzeitigen Stande in Raten zuzüglich Zinsen an die Erben ausgezahlt werden. Das wurde bis zum Jahre 1952 geschafft. Wenn man bedenkt, dass die ansehnliche Restschuld am 20.6.1948, dem Tage der Währungsreform im Ver-



Abb. 12 Der ansprechend gestaltete Grabstein der Familien Luce/Wittkop auf dem Bielefelder Johannisfriedhof

hältnis 1:1 umgestellt wurde, mag man erlauben, welche Anstrengungen erforderlich waren, um eine solche Belastung neben dem Wiederaufbau des Werkes abzutragen.

Entwicklung ab 1945

Der 8. Mai 1945 brachte den Abschluss des Zweiten Weltkrieges. Deutschland war ein Trümmerfeld, von den Siegern besetzt und hatte, ohne eigene Regierung, zu existieren aufgehört. Nach Abtrennung von Gebieten, die angrenzende Länder für sich beanspruchten, wurde der Rest aufgeteilt in vier Besatzungszonen, die Englische, die Amerikanische, die Französische und die Russische Zone. In diesen Zonen wurde die Regierungsgewalt jeweils von der Besatzungsmacht ausgeübt. Jegliche wirtschaftliche Betätigung war von der Genehmigung der Besatzungsmächte abhängig, wie auch die Zuteilung von Rohstoffen. Millionen von Deutschen waren auf den Schlachtfeldern des Krieges geblieben oder befanden sich in Gefangenschaft. Und doch regte sich, was kaum ein Mensch geglaubt hatte, der Lebenswille dieses Volkes trotz unsagbarer Entbehrungen bald wieder.

Auch bei Wittkop stellten sich bald wieder die ersten Getreuen ein, um den Aufbau in Angriff zu nehmen. Aber wie sah dieser Aufbau aus! Das Fabrikgelände an der Herforder Straße war ein Trümmerhaufen. Baustoffe für die Wiedererrichtung der Gebäude, Maschinen und Rohstoffe für die Fertigung, aber auch Arbeitskräfte waren kaum zu bekommen. Der Schwarze Markt regierte die Stunde. Und doch wurden alle Schwierigkeiten in gemeinsamen Anstrengungen der Wittkop-Gemeinschaft überwunden. Jetzt spielte es keine Rolle mehr, ob einer früher an der Presse gestanden hatte oder ob er im Büro gewesen war. Alle packten an, wo es nötig war. So wurden Trümmer beseitigt, Werksräume neu ausgebaut und ausgebrannte Maschinen wieder hergerichtet. Die Produktion litt trotz eines unvorstellbaren Nachholbedarfs bis zur Währungsreform stark unter der Rohstoffknappheit. Diese wurden nur in geringen Mengen von den Besatzungsmächten zugeteilt oder mussten zu unerschwinglichen Preisen auf dem Schwarzen Markt beschafft werden. Das deut-

sche Geld war international als Währung nicht mehr anerkannt und hatte auch im Inland seinen Wert als Tauschmittel verloren.

Der neue Aufschwung setzte erst am 21.6.1948 mit der von den Besatzungsmächten durchgeführten Währungsreform ein. Alle Geldforderungen Deut-

(Urk.-Rolle Nr. 288/53 des Notars Hans Vogt) auf die Erben von Frau Margarete Kaselowsky, der verstorbenen Tochter von Herrn Richard Ziegler über. Die Tochterfirma „Wittkop Schweiz“ wurde an die Familie Reinecke, die dieses Geschäftsvermögen bis dahin verwaltet hatte, verkauft.

Zu Geschäftsführern der neu gegründeten Firma Wittkop & Co. GmbH wurden Frau Marianne König und Herr Heinrich Orf bestellt. Damit steht an der Spitze des Unternehmens wieder ein Mann, dessen Name in der gesamten Zweiradwirtschaft ein Begriff ist. Im Jahre 1925 als kleiner Angestellter bei Wittkop eingetreten, wurde er bald deren Reisedirektor. Ein ausgesprochenes Verkaufstalent, verbunden mit einer robusten Frohnatur, wurde er Herrn Ziegler in den langen Jahren der Zusammenarbeit eine wertvolle Stütze. Durch seine Verkaufserfolge hatte er einen wesentlichen Anteil an der Entwicklung der Firma. (Abb. 14)

Auch die Einführung des Wipp-Rollers ist eng mit seinem Namen verbunden. (Abb. 15) So war es kein Zufall, dass ihm 1947 die Leitung des verwaisten Unternehmens anvertraut wurde. Ihm und seinen treuen Mitarbeitern ist es zu verdanken, dass das schwierige



Abb. 13 Titel der eher bescheiden ausgefallenen Jubiläumsfestschrift 1948

scher in deutscher Währung wurden um 90 % abgewertet und alles private Vermögen wurde mit einer Lastenausgleichsabgabe von 50 % seines Wertes belastet. Dieser Aderlass des Deutschen Volkes gab der neu geschaffenen „Deutschen Mark“ ihre Stabilität und damit den Grundstein für den neuen Aufbau. (Abb. 13)

In dieser Zeit des Wiederaufbaues wurde die Firma durch einen besonders schmerzlichen Verlust betroffen. Am 12.6.1947 starb Herr Richard Ziegler im Alter von 75 Jahren. Mit ihm verlor Wittkop den letzten Inhaber aus den Gründungsjahren, dessen Lebenswerk sie war.

Im Zuge der Erbaueinandersetzung wurde am 19.6.1948 (Urk.-Rolle Nr. 222/48 des Notars Westerhausen) die Umwandlung der Firma in eine GmbH vollzogen. Gesellschafter sind nunmehr Frau Marianne König als Tochter des verstorbenen Herrn Ziegler und deren Kinder Henrich Christof, Anita-Marianne, Lutz-Johann und Marlene-Margarete König. Die 1927 gegründete „WIKO“ in Brake ging durch Erbvertrag

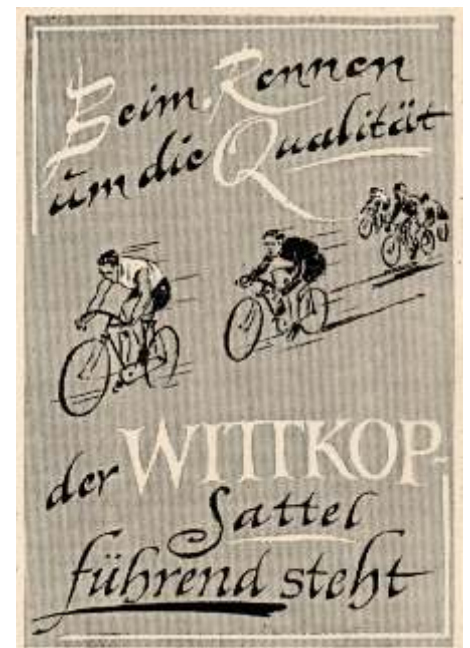


Abb. 14 Nach dem Zweiten Weltkrieg kam Wittkop schnell wieder in die Spur

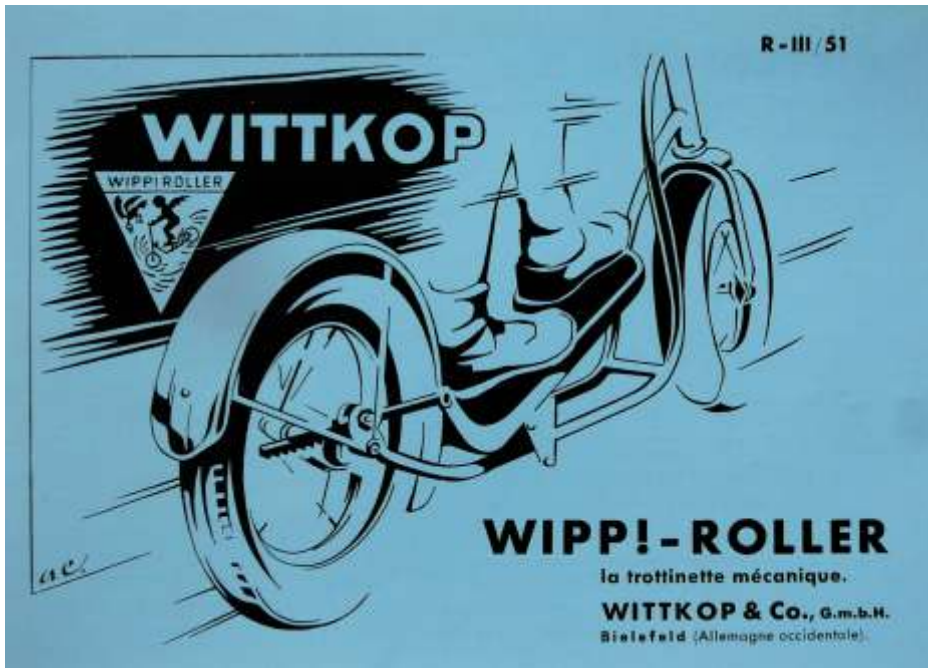


Abb. 15 Ein seltener Werbeprospekt für den Export des Wipp!-Rollers

Aufbauwerk geschaffen wurde und die Firma sich ihren Ruf als führende Sattelfabrik des Kontinents erhalten konnte.

Im Zuge der Vermögensumwertung durch die Währungsreform wurden im Jahre 1949 bei der Firma Wittkop die verschiedenen, bereits länger bestehenden Unterstützungseinrichtungen im „Richard Ziegler Unterstützungsverein“ zusammengefasst. In die Vermögensverwaltung dieser Sozialeinrichtung fielen auch die durch Vermächtnis des Herrn Fritz Luce anfallenden Zuwendungen für betrieblich soziale Zwecke. Der Verein wird weiter, soweit es die Ertragslage gestattet, aus Mitteln der Firma Wittkop unterhalten und hat die Aufgabe, den langjährigen Betriebsangehörigen eine zusätzliche Altersrente und in dringenden Fällen eine finanzielle Hilfe zu gewähren. Als äußerer Ausdruck der Verbundenheit zwischen Betrieb und Betriebsangehörigen wurde im Jahre 1954 das Treue-Abzeichen, die Wittkop-Spinne als Anstecknadel, geschaffen. Sie wurde erstmals in diesem Jahre an Herrn Friedrich Westerwelle, Werkmeister der Sattlerei, für 50-jährige Betriebszugehörigkeit in Gold verliehen. Aus Anlass des 60-jährigen Geburtstages und 30-jähriger Betriebszugehörigkeit von Herrn Orf im Jahre 1955 wurde sie allen bis dahin länger als 25 Jahre dem Werk dienenden Betriebsangehörigen verliehen. Im Jahre 1959 sind bereits 70 Werksangehörige im Besitz dieser Nadel. (Abb. 16)

Wenn auch in den ersten Nachkriegsjahren ein erheblicher Nachholbedarf in Fahrrädern und damit auch Sätteln vorhanden war, so war dieser inzwischen längst aufgeholt und ein harter Konkurrenzkampf hatte auf dem Sattelsektor eingesetzt. Die Folge hiervon war in den Jahren 1956 und 1957 das Ausscheiden der Firmen Gebr. Isringhausen, Lohmann-Werke, Brüninghaus und Carl vom Feld als bedeutende Sattlerhersteller. Doch bei Wittkop wurde wie eh und je gesonnen und gearbeitet, um an der Spitze zu bleiben.



Abb. 16 Die silberne Jubiläumsnadel im Etui für 25 Jahre Betriebszugehörigkeit

Der Betrieb wurde rationalisiert und neue Satteltypen wurden geschaffen. (Abb. 17) Als in den Jahren nach 1953 das

Moped seinen rasanten Aufstieg erlebte, war es die Firma Wittkop, die als erste einen diesem neuartigen Zweiradfahrzeug angepassten Sattel herausbrachte. Dieser Sattel wurde bis zu seiner teilweisen Ablösung durch die Sitzbank von ca. 80 % aller Mopedhersteller eingebaut. So wurden immer wieder Mittel und Wege gefunden, um bei der schwierigen Wettbewerbsslage das Werk leistungsfähig und gesund zu erhalten.

Auch im Export war bald wieder die führende Stellung unter den deutschen Sattelfabriken erreicht. Eines der größten Abnahmeländer für unsere Sättel war in den ersten Nachkriegsjahren Indien. Dort war es die Firma Sen & Pandit, die die alten freundschaftlichen Beziehungen zu Wittkop bald nach dem Kriege wieder aufnahm und Wittkop auch dort wieder zu den bekanntesten Namen in der Zweiradindustrie machte. Mit der Herauslösung dieses Landes aus dem britischen Weltreich setzte in Indien unter der Führung von Pandit Nehru ein gigantischer, industrieller Aufbau ein. Im Zuge dieser Industrialisierung bauten die Herren Sen in Gemeinschaft mit der englischen Fahrradfabrik Raleigh die Firma Sen-Raleigh Industries of India Ltd. als Fahrradfabrik auf. Die Herren Sen, von denen der Senior, Mr. Sudhir Kumar Sen, noch mit Herrn Ziegler gut befreundet war, interessierten auch die Union in Fröndenberg und Wittkop für diesen Plan. In der Erkenntnis, dass ein Export nach Indien infolge der Industrialisierung dieses Landes mehr und mehr unmöglich wurde, erklärten beide deutschen Firmen sich einverstanden. So wurde also die Produktion von Wittkop-Sätteln in Indien aufgenommen. Der Lizenzvertrag mit uns wurde im Jahre 1954 abgeschlossen. Die Einrichtung dieses Fabrikationszweiges wurde in unserer Regie durchgeführt und indisches Führungspersonal in Bielefeld ausgebildet.

Das Jahr 1955 brachte für Wittkop wieder einen schönen Aufstiegserfolg. Insbesondere durch den Mopedsattel wurde in diesem Jahr erstmals die Produktionsziffer von 1 Million Sätteln überschritten. Wieder einmal wurden die vorhandenen Werksräume zu eng. So wurde das in der Mitte des Grundstücks stehende, von der Ausbombung noch stark mitgenommene, einstöckige Gebäude abgerissen, um einem 3-stöckigen Neubau Platz zu machen. In diesem wurden neben Garagen die Umkleide- und Waschräume für die männlichen Betriebsangehörigen in



Abb. 17 Ein erfolgreiches Dreigestirn zeigt sich mit dem neuen Polstersitz

großen, sauberen und freundlichen Räumen untergebracht. Dadurch konnte die viel zu eng gewordene Gestellmontage wieder Raum gewinnen. Die Rollerfabrikation war inzwischen wegen Unrentabilität durch Preisverfall und mit Rücksicht auf unsere Roller herstellenden Sattellkunden aufgegeben worden. Auch hierdurch wurden wieder Fertigungsstätten für die so stark angestiegene Sattelproduktion frei. Immer aber blieb der Wunsch und die Ausschau der Geschäftsleitung nach einem Ausweichartikel bestehen, um das Werk noch krisenfester

zu machen. Einige weitere Versuche in dieser Richtung schlugen fehl und mussten wieder aufgegeben werden.

Nachwort

Sechs Jahrzehnte Aufbau sind inzwischen vergangen. Es waren Jahre zäher Arbeit und unerschütterlichen Glaubens an das Werk. Die ersten Pioniere sind nicht mehr unter uns. Ihr Werk aber lebt und ist leuchtender Zeuge von ihrem Wirken. Vieles ist geschaffen worden, doch immer wieder neue Aufgaben sind

zu lösen. Im siebten Jahrzehnt des Bestehens der Firma sind die Probleme zum Teil andere als in den Jahren des Aufbaues. Eine Devise aber steht heute wie am Beginn im Vordergrund: „Wittkop, ein Qualitätsbegriff in aller Welt!“ Die Spinne im Netz ist unser Firmenzeichen. Es ist nicht mehr festzustellen, wie es gerade zu diesem Zeichen kam. Als Sinnbild für emsige und gediegene Arbeit wird es immer über Allen stehen, die diesem Werk dienen.

Hier endet das bisher unveröffentlichte maschinenschriftliche Manuskript der Wittkop-Chronik. Vielen Dank an die Familie Orf, die eine Digitalisierung des Textes vornahm. Um den Werdegang der Firma bis in die 1960er Jahre weiterzuführen, folgt auf den nächsten Seiten ein Interview mit Dieter Orf. Der Info-Block auf S. 31 beschreibt die Entwicklungen der 1980er und 1990er Jahre.

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 Jubiläumskatalog 1923, Sammlung (Slg.) Velo-Classic
- Abb. 2 Adressbuch für Fahrräder und Nähmaschinen C. Regenhardt (Hg.) 2. Aufl. 1901
- Abb. 3 Radmarkt 1898, Slg. M. Mertins
- Abb. 4 Radmarkt 1927 Nr. 1897, S. 23, Slg. M. Mertins
- Abb. 5 Plan zur Errichtung einer Dampfkesselanlage 1904, Stadtarchiv Bielefeld (StA Bi) Magistrats-Baupolizei 108,3
- Abb. 6 Werbeanzeige 1914, Historisches Museum Bielefeld, Anzeigensammlung
- Abb. 7 Geschäftsbrief 1919, StA Bi Briefköpfe 300,2
- Abb. 8 Radmarkt 1919 Nr. 1454, S. 36, Slg. M. Mertins
- Abb. 9 Foto Betriebsausflug 1928, StA Bi 300,7 Kleine Erwerbungen 892
- Abb. 10 Radmarkt 1927 Nr. 1880 Slg. Mertins
- Abb. 11 Prospektmappe Deckblatt, Slg. Gerhard Reinecke
- Abb. 12 Foto Grabstätte: M. Mertins 2015
- Abb. 13 Festschrift 1948, Slg. H. D. Orf
- Abb. 14 Das Rad 15/1951, Slg. M. Mertins
- Abb. 15 Exportprospekt Wipp! Roller, StA Bi 300,4 Firmenschriften
- Abb. 16 Jubiläumsnadel Slg. H. D. Orf, Foto: M. Mertins
- Abb. 17 Neujahrskarte für 1953, Slg. H. D. Orf
- Abb. 18 Neujahrskarte für 1951, Slg. H. D. Orf

Abbildungsnachweis für S. 28

- oben links: Radmarkt und Reichsmechaniker Nr. 2470, 1938
- oben rechts: Das RAD Nr. 10, 1953
- unten links: Das RAD Nr. 23, 1955
- unten rechts: Radmarkt Nr. 10, 1950

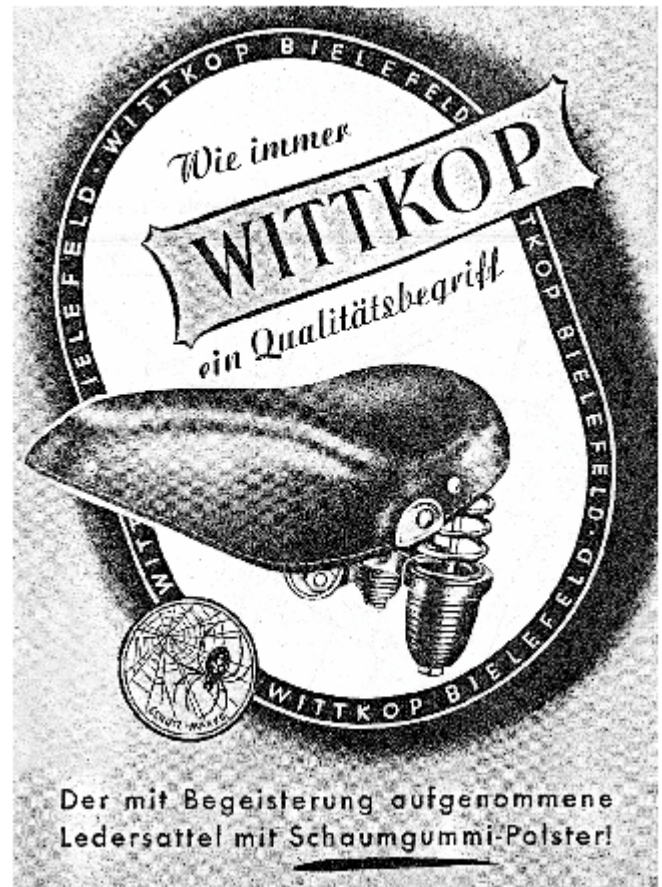


Abb. 18 Durch die Verbindung zur Wacholderbrennerei H. C. König in Steinhagen ergaben sich neue Möglichkeiten der Werbung (siehe auch S. 29), die in dieser Kombination heute undenkbar wären

Wittkop-Werbeanzeigen 1938 bis 1955



WITTKOP
Elastic
mit gepresster Lederdecke



Wie immer
WITTKOP
ein Qualitätsbegriff

Der mit Begeisterung aufgenommene
Ledersattel mit Schaumgummi-Polster!



1 Million

Unsere Leistung
in den ersten
10 Monaten 1955

WITTKOP

Ein Qualitätsbegriff in aller Welt



WITTKOP
NR. 700

NAHTLOS
MIT FORMGEBRANNTER GUMMIDECKE
UND KUNSTLEDERÜBERZUG
D.R.P.a.

DIE VORZÜGE

- ① Größte Haltbarkeit
- ② Unbedingte Formstabilität
- ③ Kein Zerreißen der Naht mehr
- ④ Wasserundurchlässig, kein Abfärben
- ⑤ Kein Kaltsitzen im Winter,
kein Heißsitzen im Sommer

WITTKOP & CO GMBH BIELEFELD

Interview mit Dieter Orf

Im Frühjahr dieses Jahres ergab sich für die KS-Redaktion die Gelegenheit zu einem ausführlichen Gespräch mit Dieter Orf, dem Sohn des langjährigen Geschäftsführers der Wittkop-Werke Heinrich Orf. Michael Mertins nahm sich der Sache an und stellte ihm ein paar persönliche Fragen zu Firma und Familie. Alle historischen Abbildungen stammen aus dem Privatarchiv der Familie Orf, die aktuellen Fotos machte Michael Mertins. Die technischen Zeichnungen wurden dem Internetportal DEPATISNET entnommen.

Ihr Vater Heinrich Orf kam als sogenannter Reisender in die Dienste der Firma Wittkop?

Ja, das war schon 1925 als Außendienstler, er selbst bezeichnete diesen Beruf selbst als „Chausseereferendar“, weil er die meiste Zeit auf Achse war. Gemessen wurde ein Reisender an der Höhe der Geschäftsabschlüsse, die er nach wochenlangen Reisen heimbrachte. Dazu gehörte eine exakte Spesenabrechnung über Kost und Logis. Für dies Metier war es normal, zum Beispiel zwischen Ostern und Pfingsten nicht nach Hause zu kommen. Wenn mein Vater von früher erzählte, dann kam er immer wieder auf diese Zeit in der Firma. So ein Reisender war auch Überbringer von Neuigkeiten! Wenn Vatern nach Berlin Firmen im schlesischen Breslau besuchte, musste er erstmal ein Stündchen lang berichten, was es Neues in der Hauptstadt oder in der Branche gab. Ich glaube, er hat diese Tätigkeit sehr gemocht, weil sie seinem Naturel entgegen kam.

Wie gegenwärtig war denn die Firma zuhause Ihrer Erinnerung nach? Gab es auch ande-

re Themen neben Sätteln?

Mein Vater konnte gut abschalten, die Firma war zuhause bis auf wenige Ausnahmen tabu. Ausnahmen waren zum Beispiel seine Geburtstagsfeiern und Jubiläen, da waren alle Meister des Betriebs eingeladen. Ich erinnere mich auch an einen besonderen Geschäftsbesuch von drei Indern, der seinerzeit exotische Besuch stand 1955 im Zusammenhang mit der Errichtung einer lizenzierten Sattelfabrik in Indien. (Abb. 1) Trotz der großen Verantwortung, die mein Vater ab 1947 als Geschäftsführer trug, war er ein geselliger Mensch, hatte viele Freunde, war ein begeisterter Briefmarkensammler und Kegler, außerdem spielte er gerne Skat. Am Wochenende hatte er oft Zeit für die Familie. Seinen Grundsatz „Wer schaffen will, muss fröhlich sein!“ hat er jedenfalls selbst gelebt.

Ihr Vater war ja wohl nicht nur wegen seines Vorstandspostens im Fahrradteile-Verband eine Art „Kultfigur“? Er fiel schon wegen seiner wohlbeleibten

ingeheiratet. Der gute Wacholder aus dem Hause H. C. König im Glasschrank des Chefbüros wurde neben der Spinne im Netz zum zweiten Markenzeichen der



Abb. 3 Das Foto vom Nürburgring diente als Vorlage für das Flaschenetikett des Urquell-Wacholders

Firma. Vertragsabschlüsse, Vertreterbesuche und andere Anlässe wurden früher eben gern begossen. Und das nicht zum Leidwesen der Branche – in einer führenden Fachzeitschrift steht in diesem Zusammenhang tatsächlich der Satz: „Schließlich gibt es keine sympathischere Seite als die Schlagseite.“ Auch eine nicht so beachtete Facette des deutschen Wirtschaftswunders!

In der Zeitschrift „Das RAD“ ist im Zusammenhang mit Wittkop immer wieder von einer eingeschworenen Gemeinschaft der Beschäftigten zu lesen. Können Sie das bestätigen?

Ja, das kann ich bestätigen, das waren die „Wittköpfer“, die hielten zusammen, nach dem Krieg haben sie die Firma, die in Schutt und Asche

lag, wieder aufgebaut. Jeder war für den anderen da! Für langjährige Zugehörigkeit gab es Prämien und Geschenke. „Berüchtigt“ waren auch die Betriebsausflüge zur Porta Westfalica, an den Rhein oder nach Cuxhaven mit an die 300 Personen. Da wurde in den Werkferien ein einwöchiger Nordseeurlaub vom Betrieb organisiert, jeder Arbeiter bzw. Arbeiterin zahlte einen Betrag in die Urlaubskasse, den mein Vater auf das Doppelte aufstockte. Natürlich gab es Miesmacher in der gewerkschaftlich organisierten Belegschaft, die behauptete-



Abb. 2 Für jeden Spaß zu haben: Heinrich Orf beim Jux-Rennen auf dem Nürburgring anlässlich einer Tagung der Fahrradteile-Fabrikanten

Statur auf, sein Markenzeichen, eine gute Zigarre, war auch meistens dabei. Bei einer Verbands-Tagung am Nürburgring 1950 trat er sogar ein Spaß-Radrennen mit Zigarre an, man munkelte hinterher, er habe nicht gewonnen, weil er unterwegs seine Zigarre verloren hätte. (Abb. 2) Zu dieser Zeit kam mein Vater auch auf die Idee, kleine Schnapsflaschen mit seinem Konterfei (Abb. 3) zu produzieren – was nahe lag, denn die Besitzerin der Firma Wittkop, Marianne König, eine geborene Ziegler, hatte in die bekannte Steinhagener Schnapsbrenner-Dynastie



Abb. 1 Herr und Frau Sen mit zwei Begleitern auf der Terrasse der Familie Orf



Abb. 4 Hier zieht die ganze Wittkop-Korona durch Cuxhaven zu ihren Quartieren, im hellgrauen Anzug mit Mappe der Chef Heinrich Orf

ten, der Chef wolle nur Abhängigkeiten schaffen. Diese Leute blieben zuhause, ärgerten sich aber nachher über den entgangenen Aufenthalt am Meer. Übrigens ging es in Cuxhaven richtig rund – die „Wittköpper“ wurden mit einer Musikkapelle am Bahnhof empfangen und bei einem Marsch durch den Ort auf die Quartiere verteilt. (Abb. 4)

Auch die besonderen Sozialleistungen finden häufig Erwähnung. Haben Sie Beispiele dafür parat?

Bei 30-jähriger Firmenzugehörigkeit zum Beispiel gab es 25 Prozent des letzten Lohns als Betriebsrente. Es gab auch den Richard-Ziegler-Unterstützungsverein. Ausschließlicher Zweck dieses

Vereins war die Unterstützung von Betriebsangehörigen bei Unglücksfällen, Krankheit, Tod oder sonstigen besonderen Anlässen wie Geburten oder Hochzeiten. Sozialen Hintergrund hatten auch die familiären Weihnachtsfeiern in der Firmenkantine, dazu wurden auch die alten „Wittköpper“ eingeladen, die sich lange Jahre in den Dienst der Firma gestellt hatten. Die Betriebsleitung handelte Gratifikationen aus und verteilte Päckchen – dabei wurden auch die Kinder nicht vergessen. Weihnachten 1952 löste das eine oder andere Pfund Bohnenkaffee oder Butter noch Freudentränen aus – das ist heute ja so nicht mehr vorstellbar.



Abb. 5 Zum 40. Firmenjubiläum der Verkaufsleiterin durfte es schon mal ein Glas Sekt sein, im Hintergrund der Chef, rechts der kaufmännische Leiter Kurt Bunte

Haben Sie besondere Personen der Belegschaft in Erinnerung?

Frau Biermann, Herr Bunte und mein Vater bildeten wohl ein besonderes und zugleich erfolgreiches Trio. Es gibt ein Foto (Abb. 5), wo sich die Drei auf Frau Biermanns Jubiläum ein Sektchen gönnen, da schwingt doch eine gewisse Einigkeit mit. Damals war ja der persönliche Kontakt in der Führungsriege untereinander viel prägender als heute. Verkaufsleiterin Anna Biermann beging am 1. August 1956 ihr 40-jähriges Firmenjubiläum und wurde mit einem Gedicht gefeiert, das ich mal rausgesucht habe. Hier ein Auszug:

„Weißt Du wieviel Sternlein stehen
An dem blauen Himmelszelt?
Weißt Du wie viel Sättel gingen
Schon hinaus in alle Welt?
Niemand kann sie heut' noch zählen
Die versandt man hat ins Land,
Doch ein großer Teil von ihnen
Ging bestimmt durch Deine Hand.
So manchen Sattel prüft' Dein Blick,
Ob er dem Kunden wohl behage,
Denn jeder Podex ist nicht gleich,
Das steht ganz außer Frage!
Seit 40 Jahren hängt Dein Herz
An Sätteln mit und ohne Leder –
Ein Jubiläum dieser Art
Erlebt gewiß noch längst nicht jeder.“

Engagierte sich die Firma Wittkop auch im Radsport?

Es gab wohl in den Dreißiger Jahren eine Unterstützung von Motorradrennfahrern. Soweit ich weiß, hat sich die Firma aber nicht groß in den Radsport eingebracht. Später war Wittkop einer der kleinen Gesellschafter der Radrennbahn GmbH in Bielefeld mit einer Beteiligung von 500 DM. Es gibt Fotos von der Bandenwerbung, das war aber nichts Besonderes, das machten Lepper und Isringhausen auch. Beim Bergrennen 1958 um den „Toplin-Preis der Hemdenfabrik Seidensticker“ trat mein Vater als Sponsor eines Sachpreises auf, die Heinrich-Orf-Prämie für den Führenden in der 58. Runde war ein Camping-Set von Wittkop.

Welche innovativen Produkte gab es von Wittkop?

Neben dem Wipp-Roller entwickelte die Firma einen Schwingsattel, später den Medicus-Sattel mit einer dicken Satteldecke aus PU-Schaum. In der Datenbank des Patentamts sind über 60 Patente und Gebrauchsmuster zu Sätteln etc. zu finden. Die damals angesagten roten Pieker für die Cocktail-Kirsche im Puschkin-Wodka will ich mal nicht zu den Innovationen rechnen. Auch so etwas wurde tatsächlich mal bei Wittkop produziert.

Wie kam es schließlich zum Niedergang der Firma?

Das war ein schleichender Prozess, natürlich hatte die Geschäftsleitung bestehend aus meinem Vater und Frau König die Probleme im Blick. Schon in den 1960er Jahren suchte man das Heil in der Aufnahme der Fertigung von branchenfremden Kunststoffteilen und -produkten. Auch bei Bastert oder Görcke wurde dieser Weg mit Plastikdosen oder Margarinebechern beschritten. Mit Stahl-



Abb. 6 Ein Geschenk der Belegschaft zum Jubiläum: Eine Deckenlampe mit dem Markenzeichen und den Initialen HO für Heinrich Orf

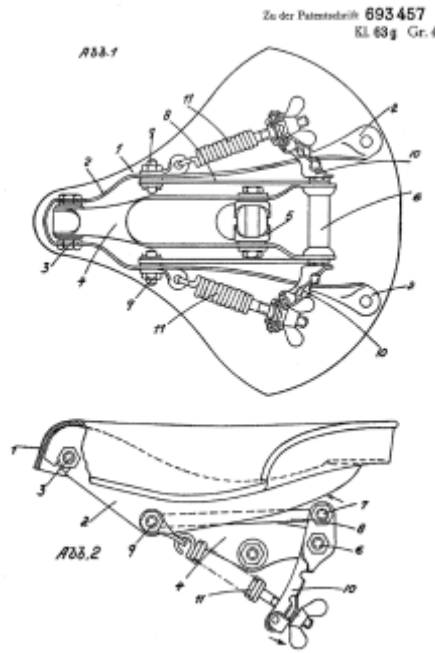


Abb. 7 Der Schwingsattel in der Fassung der Patentschrift 693 457 von 1937

rohrmöbeln für den Campingbedarf wurde ebenso experimentiert. Am 30. Juni 1963, nach 38-jähriger Tätigkeit im Hause Wittkop – seit 1947 als Geschäfts-

führer – gab mein Vater die Leitung der Firma an Herrn Kurt Dassdorf ab. Wie es mit der Firma bis zum Konkurs 1986 weiter ging, entzieht sich meiner genauen Kenntnis.

Wie gegenwärtig ist denn die Firma bei Ihnen heute noch?

So einige Erinnerungsstücke kann man bei mir zuhause noch finden, zum Beispiel einen blau-gelben Wipp-Roller, eine silberne Jubiläumsnadel und eine Deckenlampe in Form des Firmenlogos – übrigens eine Bastelarbeit der Belegschaft als Geburtstagsgeschenk an meinen Vater (Abb. 6). Der 1 000 000. Schwingsattel, den die Belegschaft 1955 stolz meinem Vater überreichte, hat auch einen Ehrenplatz in einer Vitrine. Die Idee zu diesem Sattel geht übrigens bis in die Dreißiger Jahre zurück. (Abb. 7) Alle Geschenke, die mein Vater als Vorstandsmitglied des Fahrradteile-Verbandes oder von Geschäftspartnern bekam, konnte ich allerdings nicht aufheben.

Herr Orf, vielen Dank für den umfassenden Einblick in das Leben der Wittköpfer!

Wie ging es mit der Firma Wittkop in Bielefeld zu Ende? Was wurde aus der Marke Wittkop? Um diese Frage beantworten zu können, recherchierte Michael Mertins in den Aktenbeständen des Bielefelder Stadtarchivs und in den dort aufbewahrten Zeitungsausschnitten.

In den 1970er Jahren hat es Verkaufsabsichten an die Sattelfabrik Mertens & Co in Gütersloh gegeben, aber daraus wurde nichts. Schon in dieser Zeit muss die finanzielle Lage angespannt gewesen sein, denn der Betriebsrat stimmte einem Darlehen auf die Gelder der Ziegler-Unterstützungskasse zu. Im November 1986 kam es zum Vergleich. Knackpunkt war, dass die meisten Investitionen für Modernisierung und Produktionserweiterungen nur über Kredite finanziert worden waren. Es ging durchaus um größere Summen, z. B. um 850 000 DM für eine PU-Schaum-Formanlage.

Die Banken kündigten die Kredite auf. Durch den hohen Konkurrenzdruck waren größere Gewinne nicht mehr möglich. Auf den Regionalseiten der BILD-Zeitung wurde der Grund

genannt, dass Billiganbieter aus Italien den deutschen Markt überschwemmt hätten.

Als es zum Vergleich kam, hatte der Betrieb Warenbestände im Wert von 1,1 Millionen DM, die aber für einen Vergleich nicht ausreichten. Die Firma WECO aus Werther wollte Wittkop noch in letzter Minute übernehmen, aber den Banken war der gebotene Betrag zu gering. So blieb nur der Konkurs am 29. Dezember 1986.

Die Metall-Gewerkschaft spielte eine große Rolle beim Konkurs. Der Betriebsrat erreichte nach langem Hin- und Her einen Sozialplan, der mit 200 000 DM aus der Konkursmasse ausgestattet wurde. Nach Lohngruppe und Dauer der Betriebszugehörigkeit wurde ein Teil der Arbeitnehmer abgefunden. Ein anderer Teil der Belegschaft machte in einer Art Auffanggesellschaft noch bis zum 30. Juni 1987 weiter, denn es lagen genügend Aufträge vor.

Ein Teil der Belegschaft, so ca. 20 Mann, machte unter dem Dach der R. L. Sattelfabrik GmbH in Schoetmar bis Ende 1994 weiter. Eigner waren Eberhard Büchel (Fulda) und Hugo Görner

(Aalen). Sie verwendeten weiterhin den Markennamen Wittkop, später wurde die Produktion in Büchels Werk nach Thüringen verlegt, wo bis heute Sattel unter dem Namen Wittkop das Werk verlassen. (mm)



Das Titelbild des RADMARKT vom August 1987

Die Aktivierung der Fahrradindustrie in der Sowjetischen Besatzungszone 1945/1946

Von Justus Haupt, Fürstenwalde

Diese Arbeit entstand im Rahmen der Forschungen für das Online-Lexikon „DDR-FahrradWiki“. Die Wiederaufnahme der Fahrradproduktion nach 1945 in der Sowjetischen Besatzungszone ist ein bislang noch unerforschtes Feld. Anhand einer Akte aus dem Nachlass des VEB Robur-Werks Zittau (bis 1956: VEB Kraftfahrzeugwerk Phänomen Zittau) können die ersten Schritte zur Aktivierung der Fahrradindustrie in der SBZ für die Jahre 1945 und 1946 nun detailliert nachvollzogen werden.

Ausgangslage 1945

Auf dem Gebiet der späteren Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) lag zum Kriegsende auch die Fahrradindustrie danieder. Etliche Hersteller hatten im Laufe des Krieges - manche bereits vor 1939 - die Produktion eingestellt. Hergestellt wurden Fahrräder in den letzten Kriegsjahren hauptsächlich für das Militär; auf dem Gebiet der späteren SBZ produzierten die Firmen Brennabor und Wanderer spezielle Militärräder. /1/ Die Fahrradproduktion für den zivilen Gebrauch war im Laufe des Krieges stark reduziert worden. /2/ Dennoch existierten 1945 in Mitteldeutschland - zumindest auf dem Papier - immer noch zahlreiche Fahrradhersteller. /3/

Bereits im Mai 1945 begann die erste von mehreren Demontagewellen in der SBZ. /4/ Bis 1948 wurde eine Vielzahl an Industriebetrieben demontiert, darunter auch Fahrradproduzenten und Zulieferbetriebe, vor allem aber auch Unternehmen, die für die Fahrradindustrie Rohstoffe und Halbzeuge lieferten. /5/ /6/ Die Wiederaufnahme einer Produktion war nur mit einer entsprechenden Produktionsgenehmigung durch die Besatzer möglich; demontierte Betriebe mussten nach der Ausräumung zudem erst wieder von der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) freigegeben werden.

Sofern Materiallage und Demontagen es zuließen, begannen auch einige Fahrradhersteller schon kurz nach Kriegsende wieder zu produzieren – zuerst oft nur einfache Gegenstände und Geräte für Haushalt und Landwirtschaft etc. oder als Fahrrad-Reparaturwerk. Schon bald aber stellten mehrere Unternehmen wieder komplette Fahrräder her, fast ausschließlich jedoch als Reparationsleistung und für Behörden in der SBZ.

Trotz aller Schwierigkeiten in dieser Umbruchszeit planten viele Fahrradhersteller und ihre Zulieferbetriebe kurz nach Ende, teilweise wohl bereits wäh-

rend des Krieges, eine „Friedensproduktion“ für den Binnenmarkt. Auch die Landesverwaltungen und die Deutsche Zentralverwaltung der Industrie in der SBZ strebten den zügigen Wiederaufbau der Fahrradindustrie und die Aufnahme einer Fahrradproduktion größeren Umfangs bereits für das Jahr 1946 an.

Auftrag zur Aktivierung der Fahrradindustrie

Um die Fahrradproduktion in Sachsen „wieder in Gang zu bringen“, wurde Dipl.-Ing. Rudolf Hiller, Direktor der Phänomen-Werke Gustav Hiller AG und Sohn des Firmengründers mit Schreiben vom 22.9.45 von der Landesverwaltung Sachsen, Wirtschaft und Arbeit, Staatssekretär Dr. Lang gebeten, zur „Aktivierung der sächsischen Fahrrad- und Kraftfahrzeugindustrie“ einen entsprechenden Produktionsvorschlag für das Jahr 1946 auszuarbeiten und dazu die notwendigen Untersuchungen anzustellen. /7/ Hiller nahm diese Aufgabe an und schlug

dem Staatssekretär bereits Ende September 1945 in seinem Antwortschreiben die „für die Fahrraderzeugung in Frage kommenden Firmen [...] in alphabetischer Reihenfolge [vor]“:

- Elite-Diamant-Werke A. G., Sigmarschönau
- NAG-Presto-Werke, Chemnitz
- Phänomen-Werke Gustav Hiller A. G., Zittau
- Wanderer-Werke A. G., Sigmarschönau

Ebenso nannte er als weitere mögliche Hersteller „die weniger bedeutenden Firmen“

- Dromoswerk Richard Stölzel G.m.b.H., Leipzig C.1
- Hainsberger Metallwerke Kom.Ges., Hainsberg

Zur Feststellung des „gegenwärtige[n] Status[us]“ der Fahrradproduzenten empfahl Hiller die Beantwortung von Fragen zu Zustand, Demontage, Produktionsplänen, Lieferanten etc. durch die Firmen. Für die Phänomen-Werke selbst hatte er „alle diese Fragen soweit durchgearbeitet, daß ich die notwendigen Feststellungen genau kenne. Ich wäre also in der Lage, an die genannten Firmen der Fahrrad- und

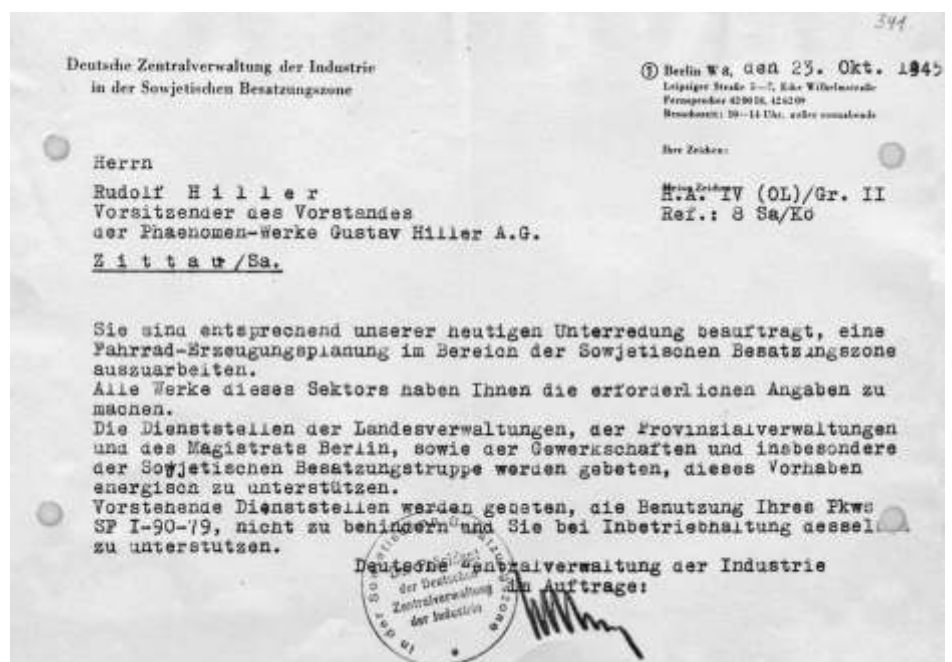


Abb.1 Beauftragung Rudolf Hillers für „eine Fahrraderzeugungsplanung im Bereich der Sowjetischen Besatzungszone“ durch die Deutsche Zentralverwaltung der Industrie in der Sowjetischen Besatzungszone, Berlin, vom 23.10.1945. Dieses Schreiben wurde auch in russischer Sprache ausgestellt.

Fahrzeugherstellung heranzugehen, genaue Feststellungen zu treffen und diese mit meinen Vorschlägen Ihnen vorzulegen.“ /8/ Staatssekretär Lang stimmte den Vorschlägen Hillers zu, und dieser erhielt mit Schreiben vom 4.10.1945 von der Landesverwaltung Sachsen den offiziellen Auftrag, „*einen Organisationsplan über die Aktivierung der Fahrraderzeugung im Bundesland [sic!] Sachsen selbstständig auszuarbeiten*“ und „*bei allen einschlägigen Firmen Ermittlungen anzustellen*“ (Lang).

In seinem Brief vom 28.9.1945 an Dr. Lang vermutete Hiller außerdem bereits eine mögliche Anfrage der Zentralverwaltung zur Aktivierung der Fahrradindustrie in der gesamten SBZ. Diese Beauftragung erfolgte dann am 23.10.45 schriftlich. (Abb. 1) Grundlage war ein persönliches Gespräch Hillers mit Oberingenieur Salomon von der „Deutschen Zentralverwaltung der Industrie in der SBZ“ am selben Tag in Berlin.

Kontakt mit den Fahrradproduzenten

Hiller entwarf ein Musterschreiben sowie einen ausführlichen Fragebogen [im Original nachzulesen unter www.ddr-fahrradwiki.de, d. Red.]. Zunächst schrieb er nur die sächsischen Fahrradproduzenten an. Diese Schreiben sind auf Anfang Oktober 1945 datiert und gingen an:

- Wanderer-Werke A.-G., Sigmar-Schönau (am 8.10.1945)
- NAG-Presto-Werke, Chemnitz (am 9.10.1945)
- Dromoswerk Richard Stölzel G.m.b.H., Leipzig (am 9.10.1945)
- Elite-Diamant-Werke A.G., Sigmar-Schönau (am 8.10.1945)
- Hainsberger Metallwerke Kom.Ges., Hainsberg (am 9.10.1945)

Nachdem Hiller Ende Oktober 1945 den Auftrag für die Aktivierung der Fahrradindustrie in der gesamten SBZ erhalten hatte, kontaktierte er Anfang November 1945 auch die folgenden Fahrradhersteller:

- Brandenburger Fahrrad- und Motorenwerke Excelsior G.m.b.H., Brandenburg (am 2.11.1945)
- Brennabor-Werke A.G., Brandenburg (am 5.11.1945)
- Elsterwerdaer Fahrradfabrik E. W. Reichenbach G.m.b.H., Elsterwerda (am 5.11.1945)
- Gustloff-Werke, Suhl (am 8.11.1945)
- C. G. Haenel, Suhl (am 6.11.1945)
- Metallindustrie Schönebeck A.G., Schönebeck/Elbe (am 6.11.1945)

- „Mifa“ Mitteldeutsche Fahrradwerke GmbH., Berlin-Wilmersdorf (am 6.11.1945)
- Niederlausitzer Fahrradwerke Prochnow & Bergemann, Finsterwalde (am 8.11.1945)
- Urania-Fahrrad-Werke Paul Tanner, Cottbus (am 8.11.1945)
- Walter & Co., Mühlhausen/Thür. (am 8.11.1945)

Schließlich schrieb Hiller Ende 1945/Anfang 1946, und zwar nachdem er seinen Produktionsvorschlag bereits erarbeitet und eingereicht hatte, noch an die (teilweise sehr kleinen) Hersteller

- Thüringer Fahrradwerk G.m.b.H., Suhl (am 4.12.1945)
- Langenhan Gewehr- und Fahrradfabrik, Suhl (am 4.12.1945)
- Atlantis Fahrradfabrik, vorm. Hartwich & Petrack, Finsterwalde (am 16.2.1946)
- Seidel & Naumann, Dresden (am 16.2.1946)

Damit hatte Hiller mit insgesamt 19 Fahrradproduzenten Verbindung aufgenommen. Die Reaktion der angeschriebenen Firmen fiel sehr unterschiedlich aus. Einige reagierten überhaupt nicht oder nur auf erneute Anfrage. So wandte sich Hiller, da Antworten zunächst ausblieben, abermals an Brennabor und Gustloff; mit Brennabor ist jedoch weiterer Schriftverkehr nicht belegt, ebenso nicht mit den Thüringer Fahrradwerken, Walter & Co. und Haenel. Die in ihrem Schreiben noch unter dem alten Firmennamen firmierenden Gustloff-Werke teilten Hiller Ende November mit, dass durch den Erhalt des Räumungsbefehls des Betriebes „die Beantwortung [des] Fragebogens für gegenstandslos“ gehalten würde. /9/ Die Firma Seidel & Naumann gab an, die Fahrradproduktion bereits vor Kriegsbeginn aufgegeben zu haben und nicht wieder aufnehmen zu wollen bzw. zu können. Der Großteil der übrigen Hersteller aber zeigte - teilweise sehr starkes - Interesse an der Wiederaufnahme ihrer Fahrradproduktion und schickte die Fragebögen beantwortet an Hiller zurück.

Eine weitere (undatierte) Liste Hillers über „Fahrrad- und Fahrradrahmenfabriken im sowjet. Besatzungsgebiet aussch. Sachsen“ nennt weitere Fahrradhersteller, mit denen er jedoch keinen Kontakt aufnahm:

- Anhaltische Fahrzeugfabrik Robert Krause, Dessau
- Berlin-Aachener Motorenwerk GmbH, Berlin N

- Branberger Fahrradfabrik G.m.b.H., Branberg [sic!]
- Oskar Heise, Nordhausen
- Adolf Lofmann, Eisen- und Metallwarenfabrik, Berlin-Köpenick
- Todtenhöfer Aktiengesellschaft, Berlin W 35

Warum er diese Firmen im vornherein von einer zukünftigen Produktion ausschloss, ist nicht ersichtlich. Entweder wusste er bereits von deren Zerstörung oder Demontage oder aber waren die (vermuteten oder ihm bekannten) Produktionskapazitäten zu gering, um einen wesentlichen Anteil zu einer zukünftigen Gesamtproduktion beizutragen. Die Berlin-Aachener Motorenwerke GmbH und die Todtenhöfer AG hatten ihren Sitz bzw. Produktionsstätte in den Besatzungszonen der westlichen Alliierten und dürften somit keine Option gewesen sein.

Produktionsvorschlag für 1946

Obwohl Hiller am 23.10.1945 von seinem Gespräch mit Ing. Salomon von der Zentralverwaltung in Berlin mit einem „*häßlichen Gelbsuchtsanfall zurückgekehrt*“ war, stand er in den folgenden Wochen im regen Schriftverkehr mit Fahrradherstellern und Zulieferbetrieben.

Auf Grundlage der ihm zurückgesandten Fragebögen erarbeitete Hiller den geforderten Produktionsvorschlag für das Jahr 1946 – ein „*Gesamtvorschlag über die Art und Höhe der Produktion [und] den Bedarf in der sowjetischen Besatzungszone, der sich an Fahrrädern für die deutsche arbeitende Bevölkerung ergibt, und über die Engpässe, die zur Erreichung dieses Zieles beseitigt werden müssen [...]*“, so Hiller noch Anfang November 1945. /10/ Sein Plan enthielt auch eine „*bis auf die Fertigteile wie Sättel und Naben vollständig und außerordentlich aufschlussreich[e]*“ (Salomon) Darstellung möglicher Zulieferbetriebe für Fahrradkomponenten. Für die Fahrradproduktion sah Hiller zunächst nur Herren- und Damenräder vor. Zwar würden „*früher oder später andere Modelle, z.B. Geschäftsräder wieder aufzunehmen sein, auch können ähnliche Artikel wie Fahrradanhänger von Interesse sein; aber um das Vorgehen gegenüber deutschen und insbes. sowjetischen Behörden nicht zu erschweren*“ bat Hiller die Fahrradproduzenten in seinem Fragebogen, „*den Produktionsvorschlag für 1946 auf diese beiden Haupttypen zu beschränken.*“

Die Zentralverwaltung erwartete den Produktionsvorschlag bereits Anfang Dezember, aber aufgrund der „*schwie-*

rigen Post- und Telefonverbindungen, von den Verkehrsverhältnissen ganz zu schweigen, [hatten sich] die nötigen Feststellungen verzögern müssen“ (Hiller). Die für eine genaue Planung entscheidenden „Verhältnisse, wie sie bei den Vor- und Zulieferanten vorliegen“, veranlassten Hiller zudem noch Anfang Dezember „die Berge von Unterlagenmaterial zu sichten“ um „mit [dem] Plan eine Klarstellung zu geben, die die Situation eindeutig aufzeichnet.“

Nachdem Hiller am 8. Dezember an Ing. Salomon telegraphiert hatte, dass „alle Erhebungen über Fabrikation, Konstruktion und Bezug soweit sie erhältlich waren trotz schwerer Gelbsucht abgeschlossen [seien]“, ließ er am 15. Dezember den Produktionsvorschlag durch einen Kurier persönlich an Salomon (Zentralverwaltung in Berlin) sowie an Staatssekretär Dr. Lang (Landesverwaltung Sachsen) übergeben.

Zu Beginn des Jahres 1946 übermittelte Hiller seinen Produktionsvorschlag außerdem an hohe Ebenen ziviler Verwaltungen: Am 25. Januar an den Präsidenten der Provinz Sachsen, Dr. Hübener (auf Wunsch der Landesverwaltung), und am 4. Januar durch einen Kurier an den Direktor der Deutschen Zentralverwaltung der Industrie, Herrn Skriposinsky. Das unterstreicht die Bedeutung, die Hiller, vor allem aber die zivile politische und wirtschaftliche Führung, einem Wiederaufbau der Fahrradindustrie offensichtlich beimaßen. Dass der Produktionsvorschlag von Hiller oder den zivilen Verwaltungen auch an sowjetische Stellen übergeben wurde, ist nicht nachgewiesen.

Zwischen Landesverwaltung und Zentralverwaltung fand nun ein Austausch über den vorgelegten Produktionsvorschlag statt. Hiller schlug gemeinsame Gespräche auch mit ihm als Teilnehmer vor und plante, Anfang März 1946 nach Berlin zu fahren, um dort mit Salomon von der Zentralverwaltung über die Produktionsplanung zu sprechen. Ein Gespräch zwischen beiden fand am 5.3.1946 statt, über dessen Inhalt und Ergebnis jedoch nichts bekannt ist.

Ende Januar 1946 schickte Hiller den schriftlichen Teil seines Produktionsplanes zudem an den Verband der Fahrradindustrie der britischen Zone mit Sitz in Bielefeld, nachdem sich dieser mit ihm in Verbindung gesetzt hatte. Zudem hatte er mit dem früheren Geschäftsführer des Verein Deutscher Fahrradindustrieller (VDI), Dr. Timpe, „einen regen Meinungsaustausch begonnen“ und „gleich-

falls beiliegende Unterlagen übersandt“. /11/ Er bat Timpe, „daß doch von der Fahrradindustrie der amerikanischen und der britischen Besatzungszone ein Meinungsaustausch vorgenommen werden soll, um einen gemeinsamen Plan zu fassen“ und war der Ansicht, „daß es unsere Pflicht ist, unseren Besatzungsbehörden einen klaren Plan vorzulegen, welche Voraussetzungen für die Ingangsetzung der Fahrradindustrie in allen Zonen gegeben sind.“

lagen dazu. Hinweise auf die angestrebten Produktionszahlen existieren dennoch: In einer auf den 14.1.1946 datierten Übersicht (Tab. 1), die zwischen demontierten und nicht demontierten Betrieben unterscheidet, wurde für elf Fahrradproduzenten deren maximale Kapazität und eine mögliche Stückzahl angegeben. Dabei kam man für das Jahr 1946 auf eine gesamte maximale Kapazität von 407 000 Fahrrädern und eine mögliche

Tabelle 1

A) Nicht demonitierte Betriebe	Maximale Kapazität	Mögliche Fertigung
Metallindustrie Schönebeck AG, Schönebeck/Elbe, Friedrichstraße 27-28	60.000	40.000
Elite-Diamantwerke AG, Sigmar-Schönau	120.000	100.000
Urania-Fahrrad-Werke Paul Tanner, Cottbus, Berliner Straße 22	--	10.000
Mifa Mitteldeutsche Fahrradwerke GmbH, Sangerhausen, Kyselhäuser Straße 23	35.000 (in 2 Schichten)	30.000
Summe A)	215.000	180.000
B) Demonitierte Betriebe	Maximale Kapazität	Mögliche Fertigung
Hainsberger Metallwerke KG, Rudolph Fickler, Hainsberg/Sa.	--	20.000
Phänomenwerke Gustav Hiller A.G., Zittau	35.000	30.000
Elsterwerdaer Fahrradfabrik E.W. Reichenbach G.m.b.H., Elsterwerda-Biehla	--	10.000
Wanderer-Werke AG, Sigmar-Schönau	50.000	20.000
Nationale Automobilgesellschaft AG, Abteilung Prestowerke, Chemnitz, Dorfstraße 52	--	20.000
Brandenburger Fahrrad- und Motorradwerke Excelsior GmbH, Brandenburg/Havel	12.000	10.000
Brennabor-Werke AG Brandenburg/Havel	35.000	20.000
Summe B)	182.000	130.000
Summe A+B	407.000	310.000

Produktionszahlen

Der Produktionsvorschlag selbst ist durch die dem Autor vorliegenden oder andere Akten des Sächsischen Staatsarchivs nicht überliefert. Auch im Bundesarchiv finden sich keine weiteren Unter-

Fertigung von 310 000 Fahrrädern. Ob diese Übersicht von Hiller oder der Zentralverwaltung erstellt wurde, ist nicht zu erkennen.

Ende Januar 1946 erhielt Hiller ein Schreiben der Zentralverwaltung der

Industrie aus Berlin, dem eine (weitere) Übersicht der für 1946 beabsichtigten Produktion beigelegt war. (Tab. 2) Diese Liste unterschied ebenfalls zwischen demontierten und nicht demontierten Betrieben und enthielt eine von Hiller ermittelte Summe von insgesamt 323 000 Fahrrädern sowie von 310 000 Fahrrädern, die von der Zentralverwaltung für möglich oder notwendig erachtet wurden (diese Summe deckt sich mit der „Möglichen Fertigung“ aus der zuerst genannten Übersicht).

Hiller ging mit diesen ihm vorgelegten Zahlen konform, die geringen Differenzen schienen für ihn unerheblich, wenn er gegenüber der Zentralverwaltung äußerte, dass „[ü]ber die Produktionskapazitäten [...] ja wohl im Moment nicht diskutiert zu werden [braucht]. [...] Es wird ja in der Praxis abzuwarten sein, wer, wenn es wirklich einmal zur Produktion kommt, nachhinkt und sein Produktionssoll nicht erreicht, und auf der anderen Seite, wer so tüchtig ist, daß er mehr schafft, als ihm ursprünglich zugeteilt worden ist. Daraus werden sich auch in der Frage der Materialzuteilung Schritte ergreifen lassen, die einen Ausgleich herbeiführen.“ Dass die angestrebte Größenordnung der Produktion in etwa erreicht werden würde, schien für Hiller indes nicht in Frage zu stehen.

Neben den o. g. Übersichten zu den Fahrradproduzenten ist außerdem eine 10-seitige Tabelle erhalten, die offenbar von Hiller stammt und einen detaillierten Überblick über Betriebe, deren Produkte (Fahrradteile, Rohstoffe/Halbzeug) und Lieferfähigkeit gibt. Aufgeführt sind sowohl Betriebe aus der SBZ als auch aus den westlichen Besatzungszonen, die also ebenso als potentielle Zulieferer vorgesehen waren. Sehr wahrscheinlich war auch diese Darstellung Grundlage für den Produktionsvorschlag bzw. dessen unmittelbarer Bestandteil, denn Hiller war von Lang im Dezember 1945 auch beauftragt worden, für „Fahrradteile, Kupplungen und Motoren einen Produktionsplan [...] auszuarbeiten [...]“. Diesen Plan wollte Hiller „nach folgenden Gesichtspunkten unterteilen:

1. Voraussichtlicher Bedarf der Fahrrad-Industrie in der russischen Besatzungszone,
2. Voraussichtlicher Bedarf des Grosshandels, geschätzt an Hand der bei uns vorliegenden Bestellungen.
3. Reparationslieferungen an die UdSSR.
4. Kompensationsgeschäfte.
5. Exportmöglichkeiten und deren Befriedigung.

Tabelle 2

A) Nicht demontierte Betriebe	Produktionsplan Hiller	Zentralverwaltung
Metallindustrie Schönebeck	40.000	40.000
Elite-Diamant	80.000	100.000
Urania-Fahrradwerke	15.000	10.000
Mifa	30.000	30.000
Summe A)	165.000	180.000
B) Demontierte Betriebe	Produktionsplan Hiller	Zentralverwaltung
Hainsberger Metallwerke	20.000	20.000
Phänomen	40.000	30.000
Elsterwerdaer Fahrradfabrik	8.000	10.000
Wandererwerke	50.000	20.000
Prestowerke	20.000	20.000
Excelsior Brandenburg	20.000	10.000
Brennaborwerke	--	20.000
Summe B)	158.000	130.000
Summe A+B Planung Hiller = 323.000 Stück		
Summe A+B Planung Zentralverwaltung = 310.000 Stück		

[...] Der Produktionsplan selbst steht und fällt mit der Bereitstellung der benötigten Rohmaterialien und Energien.“

Konstruktion – das Einheitsrad

Ein Aspekt in Hillers Fragebogen war die Frage nach der Konstruktion, d. h. nach Maßen und Normen der zukünftig zu produzierenden Fahrräder: „Grundsätzlich ist der Unterschied zu machen zwischen eigener Fahrradkonstruktion des Herstellerwerkes und der Normkonstruktion, wie sie im vergangenen Kriege aufzustellen versucht wurde. Welches ist Ihr Standpunkt? Wollen Sie die Normkonstruktion übernehmen und warum? Falls Sie eine eigene Konstruktion vorschlagen, bezeichnen Sie diese bitte näher, insbes. Rohrstärke, Art der Muffenverbindung, Rahmenhöhe, deutsches oder BSA-Lager, Bremsnabe oder Felgenbremse usw. Erblicken Sie in Zukunft in der Herstellung einer Normkonstruktion Vorteile?“

Eine Produktion des Einheitsrad strebten fünf Fahrradproduzenten an. /12/ Weitere fünf wollten (zunächst) Fahrräder nach eigener Konstruktion fertigen. /13/ Für die Gründe pro Einheitsrad kann die Antwort der Hainsberger Metallwerke beispielhaft stehen: „Wir wollen die

genormte Fahrrad-Konstruktion herstellen. Bereits im Kriege haben wir bei den Planungen für die Friedensfertigung den Entschluss gefasst, uns auf die genormte Ausführung umzustellen, da wir hierin eine grosse Erleichterung erblicken. Vor allen Dingen wird dadurch die Lagerhaltung von Ersatzteilen bei den Fahrradhändlern ganz wesentlich vereinfacht, wodurch eine grosse Materialersparnis eintritt. Es könnten sich ferner auch die Herstellerfirmen bei etwa eintretenden Materialschwierigkeiten, mit den evtl. gerechnet werden muss, durch Austausch oder Lieferung von Roh- oder fertigen Zubehörteilen, gegenseitig unterstützen.“ Ein wesentlicher Grund der Entscheidungen contra Einheitsrad war v. a. die aufwändige Umstellung der Produktionsanlagen. So schrieben die Prestowerke, dass sie „der Ansicht [seien], dass es für den möglichst schnellen Anlauf der Fahrradproduktion vorteilhaft ist, vorläufig bei der bisherigen Presto-Konstruktion zu bleiben. Die angestrebte Normkonstruktion ist zur Zeit nicht durchführbar, da 1.) das dazu erforderliche techn. Personal fehlt und 2.) die notwendigen Werkzeuge und Vorrichtungen nicht vorhanden sind. Der Neuanfertigung von Vorrichtungen und Werkzeugen stehen gegenwärtig techn. Schwierigkeiten entgegen.“

Die Normkonstruktion für Fahrräder („Einheitsrad“) war bereits 1942 erarbeitet und zum 1. April 1943 verbindlich eingeführt worden, um den Fahrradbau kriegsbedingt zu vereinheitlichen und rationalisieren. Das betraf neben Komponenten vor allem wesentliche Maße wie Rohrlängen, -durchmesser und Passungen, die in entsprechenden DIN-Normen festgelegt wurden. Einen ausführlichen Überblick über Maße und Konstruktion der Einheitsräder (Damen- und Herrenaufbau) gibt die handschriftliche Aufstellung „Unterschiede zwischen Phänomen-Modellen F1 u. F2 und Einheitsfahrrad“ der Phänomen-Werke vom 23.11.1945. (Tab.3)

Die Übersicht verdeutlicht, dass die Umsetzung genormter Maße bei der Rahmenproduktion auch für die Zulieferer von Halbzeug vorteilhaft sein musste, da von den Fahrradherstellern nur noch wenige verschiedene Rohrdurchmesser- und -stärken, entsprechend genormte Muffen etc. benötigt würden. Das bedeutete letztlich Materialeinsparungen und auch die herstellerunabhängige Verwendung von Anbauteilen wie Getriebe, Steuersatz etc. Hiller nannte es bereits im November 1945 in einer Aktennotiz eine „*prinzipielle Entscheidung* [...], ob wir in der Fahrradindustrie auf unsere Einzelkonstruktionen oder auf die 1942 geschaffene Normkonstruktion zukommen werden.“ Im Produktionsvorschlag wurde dann schließlich die Normkonstruktion „für die Fahrradproduktion in der sowjetischen Zone [...] zugrunde gelegt“. Dazu stand Hiller ab Ende November 1945 auch mit dem „Fachnormenausschuss der Kraftfahrzeugindustrie im Deutschen Normenausschuss“ (Berlin-Charlottenburg) in Verbindung. Im Hinblick auf eine zukünftige zentral gesteuerte und möglichst effizient produzierende Fahrradindustrie war eine

Tabelle 3

	Ph [Phänomen-Modelle]		EF [Einheitsfahrrad-Modelle]	
	HR	DR	HR	DR
1.) Radstand mm	~ 1205	1190	1200 G.M.*	1200 G.M.*
			1170 Kl.M.*	1170 Kl.M.*
2.) Neigung des Steuerkopfes	66°	66°	67°	67°
3.) Nachlauf mm	49	43	70	70
4.) Tretlagermitte über Straße [mm]	306,5	300,5	296,5	296,5
5.) Rahmenhöhe Mitte Tretlager bis Oberrohr bzw. Sitzmuffe [mm]	500	500	502	502
6.) Steuerkopflänge [mm]	135	170	130	130
7.) Rahmenausführung	--	gebogen	--	gerade
Muffenanzahl	9	9	7	7
Rohrabmessungen [mm]				
Oberes R[ahmen]-Rohr	25,4 x 1	25,4 x 1	25 x 1,2	25 x 1,2
Unteres R[ahmen]-Rohr	25,4 x 1,3	28,6 x 1,2	28 x 1,2	28 x 1,2
Sitzrohr	25,4 x 1	28,6 x 1,6	28 x 1,2	28 x 1,8
Lötringe und Lötbügel	?	?	ja	ja
8.) Sattelstütze [mm]	22 Ø		22 auf 24 abges.	
9.) Vorderradgabel [mm]				
Schaftrohr	25,4 x 1,6		26 x 1,9	
Gabelkopfhöhe	28		22	
Gabelscheide	1,4		1,5	
10.) Tretlager				
Kettenrad	aufgeschraubt		aufgenietet	
Tretkurbellänge [mm]	170		170	
Abziehwende	nein		ja	
mit Staubkappen	nein		ja	
11.) Schutzblechbefestigung	Rohrsteg		einfache Flacheisen	
	*G.M. = Großes Maß, *Kl.M. = Kleines Maß			



Modell EH, 1946

Abb. 2 Diamant Modell EH, 1946. Quelle: Aidn, Werner: Diamant – Fahrräder, Motorräder, Radsport, Leipzig 2010

Vereinheitlichung von Fahrrädern und Komponenten letztlich unumgänglich.

Als Beispiel für die Fortführung des Baues von Einheitsrädern können das „Modell EH“ für Herren (Abb. 2) und das „Modell ED“ für Damen (Abb. 3) von Elite-Diamant gelten /14/. Ein Vergleich der Konstruktion des Modells EH mit der Normkonstruktion verdeutlicht die Gemeinsamkeiten. (Tab.4)

Ein umfassender Vergleich des Einheitsfahrrades mit Tourenfahrrädern anderer DDR-Fahrradhersteller ist noch erforderlich. Schon jetzt aber lassen sich Gemeinsamkeiten erkennen: Sattelstützen mit 24 mm Durchmesser wurden für

Tabelle 4

	Einheitsfahrrad Herrenausführung (Normkonstruktion)	Elite-Diamant Modell EH, Baujahr 1951
1.) Radstand mm	1200 G.M.	1200 max.
	1170 K.L.M.	1170 min.
2.) Neigung des Steuerkopfes	67°	67°
3.) Nachlauf mm	70	70
4.) Tretlagermitte über Straße [mm]	296,5	297 (mit zeitgenössischer Bereifung der Marke T.S.G., 28x1.75)
5.) Rahmenhöhe Mitte Tretlager bis Oberrohr bzw. Sitzmuffe [mm]	502	502
6.) Steuerkopflänge [mm]	130	130
7.) Rahmenausführung		
Muffenanzahl	7	7 (unter Einbeziehung von Gabelkopf und Rohrstege am Hinterbau)
Rohrabmessungen [mm]		
Oberes R[ahmen]-Rohr	25 x 1,2	25 x ??
Unteres R[ahmen]-Rohr	28 x 1,2	28 x ??
Sitzrohr	28 x 1,2	28 x ??
Lötringe und Lötbügel	ja	??
8.) Sattelstütze [mm]	22 auf 24 abges.	24 auf 22
9.) Vorderradgabel [mm]		
Schaftrohr	26 x 1,9	26 x 1,9
Gabelkopfhöhe	22	22
Gabelscheide	1,5	??
10.) Tretlager		
Kettenrad	aufgenietet	verzahnt und verpresst
Tretkurbellänge [mm]	170	170
Abziehgewinde	ja	ja
mit Staubkappen [Glocken]	ja	ja
11.) Schutzblechbefestigung [Stege im Hinterbau]	einfache Flacheisen	gelötete Rohrstege (bis 1951 teilweise auch Flacheisen)

Touren- und Sporträder verwendet (ausgenommen die Hersteller VEB Möve-Werk Mühlhausen, VEB Fahrradwerk Hainsberg und VEB Fahrradwerk Crinitz mit 25 mm Sattelstützen). Das Gabelschaftsgewinde mit den Maßen M26 x 1 wurde ebenfalls von der Einheitskonstruktion übernommen und zum Standard in der DDR-Fahrradindustrie (Ausnahme war wiederum das Fahrradwerk Hainsberg, das noch bis 1951/52 das Ein-Zoll-Gewinde verwendete). Auch das seit den frühen 1940er Jahren verbauten Einheitskettenblatt (6-Loch) für Glockengetriebe wurde nach dem Krieg weiter gefertigt. (siehe Abb. 2 u. 3) Es war noch bis 1955 eines der an DDR-Tourenfahrrädern verbauten Standard-

Kettenblätter. Einen Steuerkopf mit 130 mm Länge besaßen u. a. Herrentourenräder (28“) des VEB Elite-Diamant, von Möve (Modell 10, spätestens ab 1951) und Mifa sowie Sporträder von Diamant (ab 1954) und Mifa (ab 1969). Die Rahmenform des Einheits-Damenrades mit parallel verlaufendem Ober- und Unterrohr bauten Diamant (bis etwa 1959), Mifa (bis etwa 1953) und Möve (bis etwa 1959). Bereits diese Übereinstimmungen deuten darauf hin, dass die Fahrrad-Normkonstruktion von 1942 merklichen Einfluss auf den Fahrradbau in der DDR hatte.

Fahrradproduktion 1946

Die Menge der im Jahr 1946 tatsächlich produzierten Fahrräder reichte mit nur 33 700 Stück nicht annähernd an eine der zum Produktionsvorschlag überlieferten Summen. /15/ Es ist davon auszugehen, dass die errechneten Stückzahlen nicht vor 1950 erreicht wurden (tatsächliche Produktion 1948: 165 800, 1950: 338 300 Fahrräder; für 1947 und 1949 liegen keine Angaben vor). /16/ Der Großteil der Produktion musste seit 1945 als Reparationsleistung an die Sowjetunion geliefert werden. Die Abgabe von Fahrrädern innerhalb der SBZ wurde zunächst durch die Versorgungsbefehle der SMAD bzw. durch Verteilungspläne geregelt. Der Bedarf bei Reichsbahn, Post, Gesundheitswesen etc. war groß, so dass die wenigen freigegebenen Fahrräder vor allem an Behörden gingen beziehungsweise von diesen nach Freigabe eines für sie bestimmten Kontingents direkt beim Hersteller gekauft wurden. Selbst diese Fahrräder zu beschaffen, stellte die Käufer nicht selten vor Schwierigkeiten, denn die zugeteilten Kontingente waren nicht groß. So waren etwa für das Land Sachsen im 1. Quartal 1947 „100 Fahrräder vorgesehen, die, falls ihre Freigabe erfolgen



Modell ED, 1946

Abb. 3 Diamant Modell ED, 1946. Quelle: Aidn, Werner: Diamant – Fahrräder, Motorräder, Radsport, Leipzig 2010

sollte, in der Hauptsache für den vordringlichen Bedarf bei der Post bestimmt [waren].“ /17/ Dass vor 1948 Fahrräder in größerem Umfang für die Bevölkerung bereitgestellt werden konnten, ist nicht nachweisbar. Die BERLINER ZEITUNG meldete im August 1947, dass, neben der Abgabe von insgesamt 300 Fahrrädern an Bergarbeiter, auch 500 Räder (mit Bereifung!) an Berliner Konsumvereine ausgegeben würden. /18/ Und die NEUE ZEIT berichtete Anfang Oktober desselben Jahres, dass „[a]n neuen Fahrrädern [...] in den Monaten Juli und August ganze 605 Stück nach Berlin [kamen].“/19/ Ein mengenmäßig bedeutsames, frei verkäufliches Angebot an Fahrrädern entstand erst mit der Währungsreform und der Einrichtung sogenannter „Freier Läden“ durch die HO (staatliche Handelsorganisation, gegründet am 3.11.1948). Die BERLINER ZEITUNG schrieb im März 1949 von 5 000 Fahrrädern, die im November 1948 von Mifa an die „Freien Läden“ nach Berlin geliefert worden seien./20/,/21/

Die Materialfrage

Wesentlicher Grund für die in den ersten Jahren nach 1945 geringen Mengen produzierter Fahrräder war der allgegenwärtige Material- und Rohstoffmangel. Entsprechende Hinweise und Bedenken finden sich in beinahe allen Antwortschreiben der Fahrradhersteller, die eine Fortführung bzw. Wiederaufnahme ihrer Produktion ins Auge fassten. Fehlten dem einen Rohre für den Rahmenbau, so kamen andere nicht an wichtige Zulieferteile wie Felgen, Schutzbleche, Speichen usw. Auch die Hersteller von Halbzeug, das wiederum von den Zulieferbetrieben dringend benötigt wurde, hatten Probleme bei der Produktion von ausreichenden Mengen an Rohren, Bandstahl, Draht etc. Viele Zulieferteile waren von den Fahrradproduzenten vor 1945 aus dem Westen Deutschlands bezogen worden und konnten nun nur teilweise oder gar nicht durch solche aus der SBZ ersetzt werden. So berichtete die BERLINER ZEITUNG am 12. Mai 1946 über die Fahrradproduktion in den Elite-Diamant-Werken, dass, „[s]obald das aus dem Westen erwartete Roh- und Halbzeugmaterial an Röhren, Felgen, Pedalen, Speichen und anderen Fahrradteilen geliefert werden kann, [...] die Möglichkeit [besteht], auch den zivilen Sektor mit diesem preiswerten Fahrrad [Einheitsmodelle ED und EH, Anm. d. Verf.] zu versorgen.“ /22/

Um die für die ostdeutsche Fahrradindustrie existentiellen Materialfragen zu

Tabelle 5 (oberer Teil)

Artikel	Sowjetische Zone	Westliche Zonen
1.) Vorderradgabeln	Eine Liefermöglichkeit für 150 Stück könnte nur bei den Thüringer Grossisten oder den Fahrradfabrikanten gesucht werden.	Unser bisheriger Lieferant Reiche & Co. hat für die Herstellung der früher von ihm bezogenen Vorderradgabeln keine Herstellergenehmigung. Eine entsprechende Anfrage bei den übrigen Herstellern läuft z. Zt. Verhandlungen wurden bisher noch nicht aufgenommen.
2.) Tretlager	Bei der Firma Hermann Weihrauch, Zella-Mehlis wurden 5.000 Stück bestellt. Trotz laufenden Anmahnungen wurde entgegen der ursprünglich gemachten Zusage, im März zu liefern, noch nicht geliefert. Letzter Bescheid vom 19.3. war wieder hinhaltender Natur.	
3.) Pedale	Für Ersatzbedarf wurde versucht, bei der Firma Luck & Wagner in Suhl in Thüringen 500 Pr. zu bekommen (Auftrag v. 13.2.46 Nr. 301). Die Firma Luck & Wagner kann infolge Fehlens von Material, was, wie wir festgestellt haben, auch wir nicht besitzen, z. Zt. nicht liefern.	Unser Serienauftrag auf 5 000 Paar bei der Firma Wippermann kann infolge Beschlagnahme der Produktion für die britischen Besatzungstruppen ebenfalls z. Zt. nicht erledigt werden.
4.) Ketten	Die Hersteller in der russ. Zone, die Firmen Pallas-Werke Reum & Börner-Sachs, Barchfeld a. d. Werra und Hempel in Hirschfeld Post Voigtstgrün i. Vogtl. können lt. den jetzt zugewandten Bescheiden nicht liefern.	Siehe Pedale!
5.) Vorderradbremsen	Die Lieferanten Metallwarenfabrik H. Wißner, Zella-Mehlis und Karl Büchel, Zella-Mehlis können infolge Materialmangels nicht liefern. Die Firma Büchel hat uns vorgeschlagen, ihr Automatenstahl 12 – 16, Bandstahl 46 x 1 – 122 x 1,3 mm, sowie Rohre 16 x 1 zur Verfügung zu stellen. Dann wäre evtl. eine Lieferung von 500 St. Fahrradbremsen (und ebensoviel Pedale) möglich.	Siehe Pedale!
6.) Vorderrad-Schutzbleche	Diese könnten z. Zt. Nicht in der russ. Zone beschafft werden. Hier besteht die Möglichkeit, durch teilen der vorhandenen Hinterrad-Schutzbleche die vorgenannten 150 Räder mit Vorderrad-Schutzblechen zu versehen.	Die Firma Mayweg, Mühlenrahmede/Westf. ist z. Zt. nicht lieferfähig, da kein Rohmaterial.

klären, stand Hiller seit Herbst 1945 bis ins Frühjahr 1946 mit vielen Zulieferbetrieben in Kontakt /23/, und zwar nachweislich mit:

- Metallindustrie Schönebeck (Schutz-

bleche und Felgen aus Leichtmetall)
 - Pallas-Werke, Barchfeld (Ketten, Speichen)
 - Ferdinand Borch, Abwickler der Hugo Schneider A.G. (HASAG), Altenburg („Garnituren“, „Massenartikel“,

Tabelle 5 (unterer Teil)

7.) Klemmspindeln	Nicht beschaffbar, Ausweichmöglichkeit evtl. Selbstherstellung, indem entsprechenden 6-kant-Muttern aufgeschweißt werden.	Bei der Firma Emil Niggeloh in Voerde bestellt, über Liefermöglichkeit steht Bescheid bis zur Stunde noch aus.
8.) 2mm-Nippel	Speichen für Hinterrad in 1,8 mm Stärke nicht vorhanden, dafür jedoch in 2 mm Stärke, hierzu fehlen uns Speichennippel, nicht beschaffbar.	Es wurde der Versuch unternommen über den Vertreter Baldamus, Leipzig von Wippermann per Musterpost die Nippel zu erhalten. Der gleiche Versuch wurde heute bei den Firmen Union, Fröndenberg und Rheinische Nadelabriken in Aachen unternommen.
9.) Bereifung	Nicht beschaffbar.	Bei der Firma Conti, Hannover und Dunlop Hanau Interzonenpapiere angefordert, um Freigabe zu erwirken.
10.) Luftpumpen	Die Firmen Trebbiner Metallwarenfabrik in Trebbin bei Berlin und Bley & Co., Schwarzenberg i. Erzgeb. Haben uns Lieferung per Ende März zugesagt. Es wurde gemahnt.	Auftrag bei der Firma Scheffer-Kluthe, Sundern/Westf. wurde unter dem Hinweis, daß kein Material vorhanden, bestätigt. Weitere Nachricht soll folgen.
11.) Taschen m. Werkzeug	Die notwendigen Taschen werden von der Firma Stecher, Freiberg zu erhalten sein. Auftrag und Lieferzusage sind erteilt bzw. liegen vor. Der Tascheninhalt kann z.Zt. nicht beschafft werden.	
12.) Beleuchtungen	Von Scheinwerfern und Rücklichtern sind 200 Garnituren an uns unterwegs, Dynamos sollen in Kürze folgen.	

fallend ist, dass Hiller vor allem von Zulieferbetrieben mitunter als Vermittler und „Problemlöser“ bei der Beschaffung von Material, aber auch von Produktionsaufträgen gesehen wurde. Auch Bitten, sich bei den Behörden für die Wiederbeschaffung von Produktionsmitteln einzusetzen, erreichten Hiller. Um eine Produktion bei den Zulieferern zu ermöglichen, wurden alle denkbaren Möglichkeiten zur Materialbeschaffung in Betracht gezogen. Das reichte soweit, dass auch überlegt wurde, Restbestände an Material (Bandstahl, Draht etc.) von Fahrradherstellern an Komponentenhersteller zu übergeben, um daraus benötigte Komponenten fertigen zu lassen.

Das Problem des fehlenden Materials erörterte Hiller auch mit der Zentralverwaltung in Berlin, die „*lebhaft bemüht* [war], *den gesamten Eisen- und Stahlbedarf aus neuen Quellen zu decken*“. Für den Fahrradbau war man auf Materiallieferungen aus den westlichen Zonen angewiesen, weshalb Hiller anstrebte, in seinem Plan den entsprechenden „*Bedarfan Zulieferungen für die gesamte Fahrradindustrie in der sowjetischen Zone aufzuzeigen*“. Aber auch Lieferungen aus dem Ausland wurden als Option betrachtet; so verhandelte die Zentralverwaltung mit „*tschechischen Stahlwerken über die geschlossene Lieferung des Eisen- und Stahlbedarfs für die Fahrradindustrie*“. Ob und in welchem Umfang es zu solchen Lieferungen aus dem nahen Ausland kam, ist nicht belegt. Für einen genauen Überblick über die benötigten Materialmengen hatte Hiller Ende 1945 außerdem „*in großer Eile und mit größten Anstrengungen eine genaue Spezifikation der Ausgangsgrundstoffe, unterteilt nach Qualität, Dimensionen und Verwendungszweck, für das Fahrrad vorgenommen und gemeldet*.“

Vor allem die Beschaffung von Gummibereifung stellte ein Problem für die Fahrradfertigung und die Ersatzteilversorgung in der SBZ dar. /24/ Hersteller von Fahrradbereifung existierten 1945/46 nur in den westlichen Besatzungszonen. Zur Lösung dieses Problems stand Hiller auch mit den Reifenherstellern Continental (Hannover) und Dunlop (Hanau) im Briefwechsel. Diese Firmen hatten jedoch ebenfalls stark mit Materialmangel zu kämpfen - Dunlop etwa wollte Fahrradreifen nur gegen Bereitstellung der doppelten Menge Buna (synthetischer Kautschuk) liefern. „[Ü]ber die Situation in der [westdeutschen] Reifenindustrie“ informierte Hiller auch Staatssekretär Lang und hielt zur Lösung der fehlenden Fahrradbereifung

- „Fahrradkleinteile“)
- Langbein & Pfannhauser Werke, Leipzig (offenbar Galvanotechnik)
- Continental, Hannover (Fahrrad- und Motorradbereifung)
- Hermann Weihrauch Waffen- und Fahrradteilefabrik, Zella-Mehlis (Tretlager)
- DEKA Pneumatik, Berlin (Fahrradbereifung)
- Mitteldeutsche Stahlwerke, Riesa (Rahmenrohre, Stangenmaterial)
- Dr. Hesse & Cie, Heidenau (offenbar Galvanotechnik)
- Sächsische Gußstahlwerke, Freital (Stangenmaterial)
- PRÄWAK, Klingenthal (Speichen und Nippel)
- Nirona-Werke, Beierfeld/Erzgeb. (Felgen)
- Faradit AG, Chemnitz (nahtlose Rohre, möglicherw. auch Bandmaterial)

- Göhring & Hebenstreit Maschinenfabrik, Radebeul

Obwohl sich deutlich abzeichnete, dass eine Produktion und damit die Verfügbarkeit etlicher Fahrradkomponenten zunächst nur in geringen Mengen, teilweise überhaupt nicht möglich sein würde, schätzte Hiller anfangs die „*Fahrradherstellung in der sowjetischen Zone auch bezüglich der Belieferung durch Zulieferanten nicht so schlecht* [...]“ ein, jedoch bestand „*eine starke Abhängigkeit aller Hersteller in der Rohmaterialfrage insbes. vom Westen*“. Er konnte im Zuge seiner Bemühungen um eine Aufnahme der Fahrradproduktion die Probleme bei den Material- und Fahrradteile-Lieferungen jedoch nicht lösen, die vorliegende Akte gibt über die Ergebnisse seiner Bemühungen jedenfalls keine Auskünfte. Auf-

eine „zentrale Behandlung“ für notwendig./25/

In einer zweiseitigen, auf Anfang/Mitte April 1946 zu datierenden Kurzübersicht (Tab. 5, S. 38 u. 39) stellte Hiller die Verfügbarkeit von Fahrradbestandteilen von Lieferanten aus der sowjetischen und aus westlichen Besatzungszonen gegenüber. Die Übersicht diente offenbar zur Realisierung der angeordneten Fahrradproduktion der Phänomen-Werke und verdeutlicht exemplarisch die Probleme bei der Zulieferindustrie (auch in den westdeutschen Zonen!), auf deren Produkte die Fahrradhersteller dringend angewiesen waren.

Der gravierende Rohstoff- und Materialmangel ließ Hiller Ende Januar 1946 zu dem Schluss kommen, dass das „Gesamtbild [...] deshalb so überaus traurig [ist], weil ja nicht nur wir als Fahrradfabrikanten sondern auch die ganze Zulieferindustrie letzten Endes das Rohmaterial brauchen, und dieses ist an keiner Stelle vorhanden. Die Herstellerwerke in der sowj. Zone berichten durchweg von der Unmöglichkeit ihrer Lieferung, und die Zonengrenzen sind bis heute nicht gefallen, so daß die Belieferung mit Rohmaterial aus dem Westen praktisch auch noch nicht durchführbar ist. Solange wir aber keine Rohstoffe haben, wird jede Planung zum Scheitern verurteilt sein.“

Entwicklungen nach Abgabe des Produktionsvorschlages

Nach Abgabe des Produktionsvorschlages Mitte Februar 1946 wurde Hiller von Ing. Salomon gebeten „die Ihnen am 23. Oktober 1945 ausgestellte Bescheinigung zur Durchführung dieser Aufgaben mit einem kurzen Tätigkeitsbericht zurückzureichen, da der Vorgang vorerst bei uns abgeschlossen ist.“

Zur Koordinierung der Fahrradproduktion hatte Hiller in seinem Plan und in Gesprächen mit der Zentralverwaltung die Einsetzung von Produktionsbeauftragten vorgeschlagen, „und zwar je einen für die Fahrradfertigung und einen für die Fahrradteilefertigung, [...] und diese sowohl in der sowjetischen als auch in der englischen und amerikanischen Zone, so daß die erheblichen bestehenden Schwierigkeiten durch eine Planungsarbeit sowohl technischer, konstruktiver, normenmäßiger als auch einkaufsmäßiger Art eine Bearbeitung erfahren sollten, die dann jeweils von den zuständigen Verwaltungen bzw. Regierungen zu genehmigen seien. [...] Die Herren anerkannten [Hillers] Absichten durchaus,

ebenso wie die Selbstlosigkeit [s]einer Absichten, vertraten aber den Standpunkt, daß die Zentralverwaltung der Industrie die Einrichtung von Produktionsbeauftragten nicht plane, da sie in ihrer Struktur den heutigen Auffassungen über die Wirtschaftslenkung nicht voll entsprächen. Man wies [Hiller] daraufhin, daß bei der Zentralverwaltung für die einzelnen Industriegruppen die Einrichtung von Ausschüssen geplant sei und hielt es für richtig, auch für die Fahrradindustrie einen solchen Ausschuss zu gründen mit [Hiller] als Vertreter der Fahrradindustrie, Herrn Dr. Bleiss von der Firma Fichtel & Sachs A.G., Reichenbach als Vertreter der Fahrradteileindustrie und einem noch zu nennenden Vertreter der Gewerkschaft.“ Allerdings bestanden in der Zentralverwaltung unterschiedliche Auffassungen über Zusammensetzung und Aufgabe eines solchen Ausschusses. Mit dieser Reaktion war Hiller nicht zufrieden, seiner Ansicht nach „scheut [die Zentralverwaltung] die Ernennung von Produktionsbeauftragten, weil sie in diesen den Rückfall in eine alte, ich möchte sagen, reaktionäre Methoden der Wirtschaftsführung erblickt. [...] es bestehen aber im Hause dort Tendenzen, die sich mit denen von uns Industriellen nicht in Einklang bringen lassen. Man hat oft den Eindruck, daß es eine Reihe von Fragen gibt, bei denen die Form wichtiger ist als der Inhalt.“

Auch die Landesverwaltung Sachsen lehnte Hillers Vorschlag zur Einsetzung von Produktionsbeauftragten ab; nach dem entsprechenden Antwortschreiben vom 3. April 1946 ist ein weiterer Schriftverkehr Hillers mit der Landesverwaltung in Dresden und der Zentralverwaltung in Berlin nicht überliefert.

In der amerikanischen und der britischen Zone dagegen war der Vorschlag Hillers aufgegriffen und Produktionsbeauftragte eingesetzt worden, nachdem Hiller den Produktionsplan Ende Januar 1946 an den Verband der Fahrradindustrie der britischen Zone in Bielefeld geschickt hatte (vgl. Kapitel „Produktionsvorschlag für 1946“). Der Verband setzte sich mit Hiller in Verbindung, möglicherweise mit dem Gedanken an eine gemeinsame Arbeit zum zonenübergreifenden Aufbau der Fahrradindustrie. Hiller erwartete, „daß sich doch die beiden englischen und amerikanischen Stellen erst einmal mit ihren Besatzungsbehörden klar werden sollten, ob sie in der von mir vorgeschlagenen Weise mit uns arbeiten wollen, und wenn ja, daß sie dann eine offizielle Einladung an mich absenden sollen [...]. Ich bin jedenfalls der

Ansicht, daß allein schon von der technischen Seite aus eine Regelung innerhalb der Zonen dringend notwendig ist [...]“. Schließlich erhielt er aus den westlichen Besatzungszonen telegrafisch „die Aufforderung, für die Herren [...] Einreisegenehmigungen für den April zu erwirken“. Es ist anzunehmen, dass für ihn die Hoffnung bestand, durch eine Zusammenarbeit Lösungen für die dringende Materialfrage zu finden und einen Rohstoff- und Warenverkehr von West nach Ost zu ermöglichen. Er bat daher die Landesverwaltung Sachsen um eine Ermächtigung, um „mit diesen Herren die Fühlung aufrecht [zu] erhalten“. Auch in dieser Angelegenheit ist über das weitere Vorgehen nichts überliefert.

Am 9. April 1946 fand in Berlin eine „Fahrradkonferenz“ statt, an der neben Vertretern von vier Fahrradproduzenten, mehreren Zulieferbetrieben, dem Fachnormenausschuss und der „Zentralindustrie“ auch Hiller teilnahm. Vermutlich kam bei dieser Sitzung auch Hillers Produktionsplan zur Sprache. Eine Aktennotiz Hillers vom 16. April (Abb. 4) führt an, dass auch die wesentliche Frage der für die Produktion benötigten Fahrradkomponenten behandelt wurde. Außer den Hinweisen, welcher Hersteller welche Fahrradteile produzieren könne/wolle sowie der Frage der Preisgestaltungen enthält die Aktennotiz leider keine weiteren Aussagen zur dieser Konferenz.

Nachdem bereits spätestens Ende März 1946 ein Treuhänder für die Phänomen-Werke eingesetzt worden war, wurde der schon 1945 demontierte Betrieb im Juni 1946 auf Grundlage des sächsischen Volksentscheides zunächst in Sächsisches Landeseigentum, im Juli 1948 dann in Volkseigentum überführt. /26/ Die Fahrradproduktion endete hier spätestens 1947, bis in dieses Jahr hinein finden sich Einträge für Phänomen-Fahrräder in den Herstellerverzeichnissen, zuletzt mit „Phänomen-Werke Zittau. Phänomen das Markenrad seit 1888“ im Deutschen Länder-Adressbuch. /27/ In welchem Umfang bei Phänomen nach 1945 Fahrräder gebaut wurden, ist nicht belegt. Schriftlich in der Akte nachgewiesen sind verschiedene Produktionsaufträge über insgesamt rund 5 650 Fahrräder, u. a. für die Deutsche Post. Allerdings waren auch für die Phänomen-Werke „[d]ie Fragen der Materialbeschaffung [...] überaus schwierig, und [...] nicht abzusehen, ob es überhaupt gelingt, die vielen Positionen, die von den Herstellerwerken und damit auch von meiner Firma bezogen werden müssen, zu beschaffen.“ Rudolf Hiller verließ noch 1946 die SBZ. Bis 1958

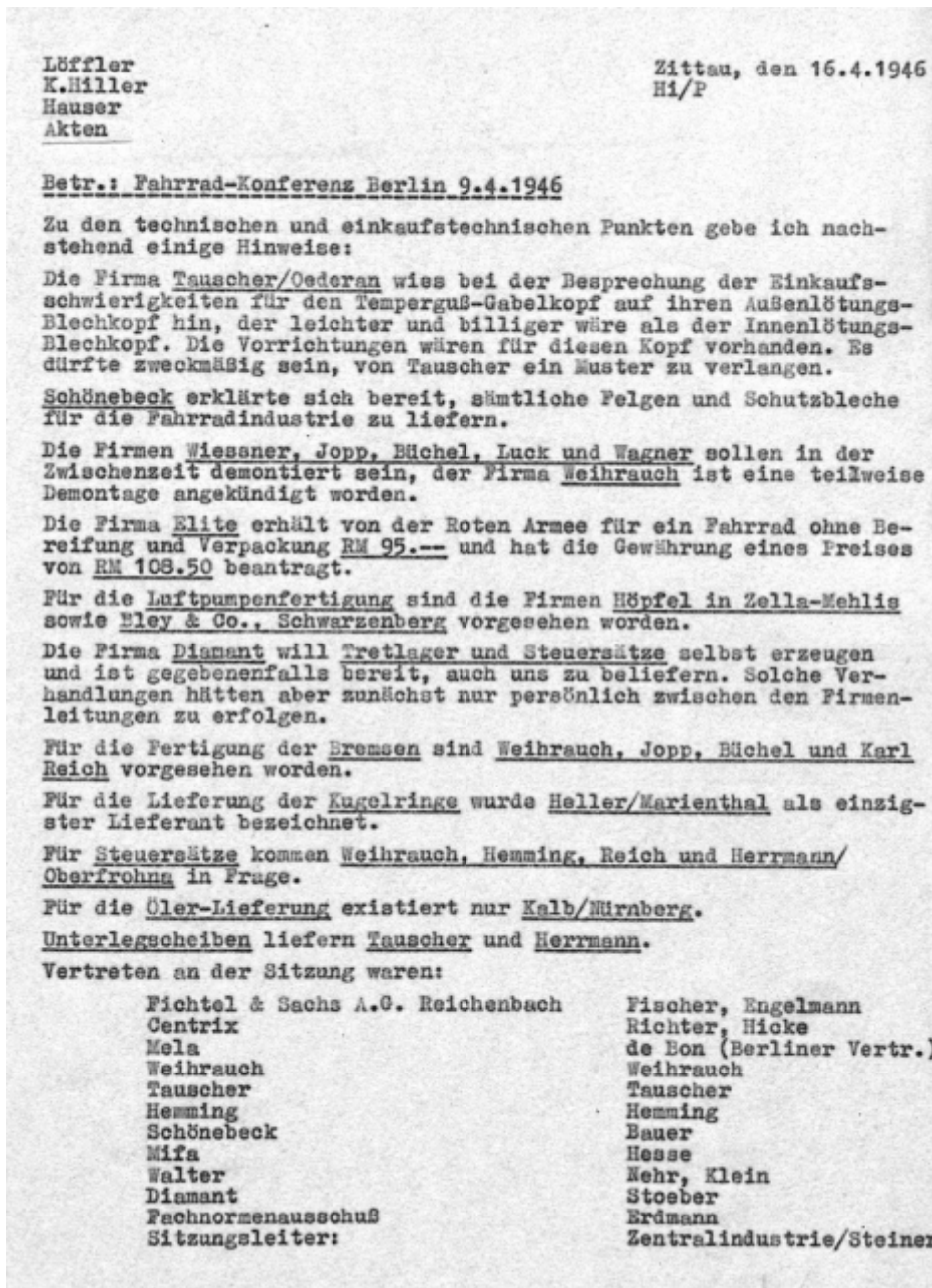


Abb. 4 Aktennotiz Rudolf Hillers zur „Fahrrad-Konferenz“ in Berlin am 9.4.1946

fertigte die Gustav Hiller AG in Hamburg Fahrräder der Marke Phänomen./28/

1947/1948 wurde in der SBZ die „Ver-einigung Volkseigener Betriebe Industrie- und Fahrzeugbau VVB (Z) IFA“ gegründet (Z = zentral geleitet)./29/ In ihm waren die volkseigenen Betriebe der Fahrzeugindustrie zusammengefasst./30/ Die VVB IFA war bis 1949 der Deutschen Wirtschaftskommission, Hauptverwaltung Maschinenbau und Elektrotechnik, von 1949 bis zu ihrer Auflösung im März 1953 dann diversen Ministerien unterstellt, die damit auch für die Fahrradindustrie zuständig waren. Somit wurde die staatliche Einflussnahme auf den Groß-

teil der Fahrradhersteller und zahlreiche ihrer Zulieferbetriebe schon frühzeitig abgesichert./31/

Fazit und Ausblick

Die Unterlagen aus dem Nachlass des VEB Robur-Werkes Zittau, auf denen diese Arbeit basiert, sind stellenweise sehr detailliert und umfassend, lassen aber dennoch wesentliche Fragen offen: Wie sah der Produktionsvorschlag für 1946 konkret aus, wie wurde er bei den zuständigen Verwaltungen aufgenommen und gehandhabt und was konnte davon in der Fahrradindustrie tatsächlich umgesetzt werden? Inwieweit beein-

flussten die Planungen Hillers, außer der Fahrrad-Normkonstruktion, die Fahrradindustrie der 1949 gegründeten DDR? Es bleibt zu hoffen, dass entsprechende Unterlagen zum Produktionsvorschlag doch noch aufgefunden werden und weitere Forschungen zu diesem Thema ermöglichen.

Ebenfalls nicht aus den Akten ablesbar ist die Rolle, die die SMAD bei der Wiederbelebung der Fahrradindustrie in der SBZ einnahm. Hinweise auf die unmittelbare Einbeziehung oder Einmischung sowjetischer Stellen finden sich nicht. Es muss aber davon ausgegangen werden, dass die SMAD auch hier durch Erteilung entsprechender Befehle (wie beispielsweise auch bei der Gründung der VVB IFA) eine treibende Kraft darstellte. Dass beim Aufbau der Fahrradindustrie ein großes Eigeninteresse der Sowjets ebenfalls eine Rolle gespielt haben wird, kann die Tatsache belegen, dass eine große (bisher allerdings noch unbekannte) Zahl an Fahrrädern als Reparationsleistung an die Besatzungstruppen und in die UdSSR geliefert werden musste.

Insgesamt wird deutlich, mit welchen großen Bemühungen und welcher Gründlichkeit eine verhältnismäßig große Fahrradproduktion in der SBZ schon kurz nach Kriegsende angestrebt wurde. Der erarbeitete Produktionsvorschlag für 1946 musste aber aufgrund der widrigen Umstände wie Besatzung, Demontage, vor allem aber wegen des Materialmangels scheitern. Die Fahrradindustrie der SBZ war auch hier stark von Lieferanten aus den westlichen Sektoren abhängig, das betraf Roh- und Halbzeugmaterial wie auch Fahrradkomponenten, vor allem jedoch Bereifung. Die geringe Zahl der tatsächlich gebauten Fahrräder – nur rund ein Zehntel der angestrebten Produktion – verdeutlicht die schlechte wirtschaftliche Lage in der SBZ der frühen Nachkriegszeit.

Die beginnende Verstaatlichung der meisten Fahrradhersteller und zahlreicher Betriebe der Zulieferindustrie bzw. die Umwandlung in SAG-Betriebe ab 1946 verhinderte in den folgenden Jahren eine im wesentlichen privatwirtschaftlich orientierte und bedarfsgerecht produzierende Fahrradindustrie./32/ Vor allem durch Reparationsleistungen wurde dem Binnenmarkt bis Ende der 1940er Jahre ein Großteil der produzierten Fahrräder entzogen, was sich durch die späteren hohen Exportzahlen der DDR-Fahrradindustrie mit einem oft mangelhaftem Angebot an Fahrrädern und Ersatzteilen noch viele Jahre fortsetzte./33/

Der Themenkomplex „Fahrradindustrie in der SBZ und DDR“ ist und bleibt ein ergiebiges Feld. Dass dieser Forschungsgegenstand tiefgehend und sehr vielschichtig ist, zeigt die Arbeit mehrerer Sammler, die seit Anfang 2011 im Internetlexikon www.ddr-fahrradwiki.de zusammengeführt wird. Es bleibt zu hoffen, dass dieses besondere Kapitel der Fahrradgeschichte weiter eingehend wissenschaftlich erschlossen wird und in der „Fahrradsammler-Szene“ einen ihm angemessenen Platz einnimmt.

Literaturverzeichnis

- Arnold, Dr. Klaus Jochen: Demontagen in der Sowjetischen Besatzungszone und Berlin 1945 bis 1948. Sachthematisches Inventar, http://www.landeshauptarchiv-brandenburg.de/FilePool/DemontageinventarBLHA_ZZF_reduz.pdf
- Allgemeiner Deutscher Nachrichtendienst: Fahrräder für Freie Läden, in: BERLINER ZEITUNG, 27. Februar 1948, 4. Jg., Ausgabe 49
- BERLINER ZEITUNG, 12.5.1946, 2. Jg., Ausgabe 110
- BERLINER ZEITUNG, 14. 8.1947, 3. Jg., Ausgabe 187
- Brief der Deutschen Verwaltung für Handel und Versorgung, 1.12.1946, in: BArch DL 1/22.
- Brief des Zentralbeschaffungsamtes der Deutschen Zentralverwaltung des Verkehrs in der SBZ, 21.11.1946, in: BArch DL 1/22.
- Deutscher Zentralverlag GmbH (Hrsg.): Deutsches Länder-Adressbuch, Bezugsquellen-nachweis für die sowjetische Zone, Ausgabe 1948, Berlin 1947
- Dobuschinsky, Alexander: Das Fahrrad im Schatten der Kriegswirtschaft, in: Der Knochen-schüttler 1/2012, Heft 53
- Hertrampf, Siegfried: Firmengeschichte Phänomen- Robur Zittau ab 1945, <http://www.histo-tech.de/index.php?menuid=71>
- Karlsch, Rainer: Allein bezahlt? Die Reparationsleistungen der SBZ/DDR 1945-53, Berlin 1993
- Nemeth, Joseph Dr.: Das Fahrrad in der Deutschen Wehrmacht, <http://www.ifem.at/fzgsteckbriefe/77-truppenrad>
- NEUE ZEIT, 8.10.1947, 3. Jahrgang, Ausgabe 235
- Papperitz, Frank: Markenware Fahrrad, Dresden 2003
- Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 11697 - VEB Robur-Werke Zittau, Nr. 248, 1945/1946
- Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik, 1. Jahrgang, Berlin 1955
- <http://www.ddr-fahrradwiki.de/IFA>
- <http://www.ddr-fahrradwiki.de/Phänomen>
- http://www.ddr-fahrradwiki.de/Diamant_Modell_EH
- http://www.ddr-fahrradwiki.de/Diamant_Modell_ED

Anmerkungen

- [1] Nemeth, Joseph Dr.: Das Fahrrad in der Deutschen Wehrmacht, <http://www.ifem.at/fzgsteckbriefe/77-truppenrad>, (Stand 26.11.2013)
- [2] Vgl.: Dobuschinsky, Alexander: Das Fahrrad im Schatten der Kriegswirtschaft, in: KS 1/2012, Heft 53, S. 10 ff.
- [3] Vgl. www.ddr-fahrradwiki.de/Datei:Übersicht_Produzenten_Fahrräder_und_teile_in_der_SBZ_und_DDR.pdf
- [4] Karlsch, Rainer: Allein bezahlt? Die Reparationsleistungen der SBZ/DDR 1945-53, Berlin 1993, S. 60 f.
- [5] Ebenda, S. 81 ff.
- [6] Vgl. auch: Arnold, Dr. Klaus Jochen: Demontagen in der Sowjetischen Besatzungszone und Berlin 1945 bis 1948. Sachthematisches Inventar, http://www.landeshauptarchiv-brandenburg.de/FilePool/DemontageinventarBLHA_ZZF_reduz.pdf (Stand 16.12.2014).
- [7] Diese und folgende Quellen und Zitate, soweit nicht anders angegeben: Sächsisches Staatsarchiv, Hauptstaatsarchiv Dresden, 11697 - VEB Robur-Werke Zittau, Nr. 248, 1945/1946
- [8] Hiller war auch im Hinblick auf den Aufbau einer Fertigung von Kleinkraftträdern tätig und stand dazu u. a. mit den ILO-Werken (Pinneberg bei Hamburg) und Fichtel & Sachs Reichenbach in Verbindung. Die Aufbereitung der entsprechenden Unterlagen soll und kann an dieser Stelle jedoch nicht Teil dieser Arbeit sein.
- [9] Die Fahrradproduktion wurde bei Simson dennoch bereits 1946 wieder aufgenommen.
- [10] Es erscheint bemerkenswert, dass Hiller zu diesem Zeitpunkt die Reparationsleistungen in Form von Fahrrädern offenbar nicht als Teil seines Planes sah. Diesen Aspekt bezog er später aber in seine Planungen ein, siehe Ende dieses Abschnitts.
- [11] Zum VDI siehe auch: „Festschrift zum vierzigjährigen Bestehen des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller e.V. 1888-1928“, abrufbar unter http://www.digitale.uni-koeln.de/Fahrrad/fahrrad_index.html.
- [12] Diamant, Wanderer, Hainsberger Metallwerke, Atlantis und Elfa
- [13] Mifa, Urania, Metallindustrie Schönebeck, Presto und Dromos
- [14] Vgl. http://ddr-fahrradwiki.de/Diamant_Modell_EH und http://ddr-fahrradwiki.de/Diamant_Modell_ED (Stand: 01.03.2015)
- [15] Ende des Jahres 1946 produzierten in der SBZ letztlich nur vier Firmen komplette Fahrräder, und zwar: Elite-Diamant, Walter & Co., Mifa und Simson & Co., Vgl.: Zentralbeschaffungsamt der Deutschen Zentralverwaltung des Verkehrs in der SBZ, 1946. Brief an die Deutsche Zentralverwaltung der Industrie in der SBZ, 21. November, in: BArch DL 1/22
- [16] Vgl. Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik, 1. Jahrgang, Berlin 1955, S. 164.
- [17] Deutsche Verwaltung für Handel und Versorgung, 1946. Brief an die Landesverwaltung des Bundeslandes Sachsen, Abteilung Handel und Versorgung, 1. Dezember, in: BArch DL 1/22.
- [18] BERLINER ZEITUNG, 14. August 1947, 3. Jg., Ausg. 187, S. 2
- [19] NEUE ZEIT, 8.10.1947, 3. Jg., Ausg. 235, S. 1
- [20] Allgemeiner Deutscher Nachrichtendienst: Fahrräder für Freie Läden, in: Berliner Zeitung, 27. Feb. 1948, 4. Jg., Ausg. 49, S. 5.
- [21] Auch wenn die Zahl der produzierten Fahrräder in der DDR ab 1950 stark anstieg (Höhepunkt bereits 1953 mit 767 603 Stück), blieb auch in den nächsten Jahrzehnten die Versorgung der Bevölkerung mit Fahrrädern oft mangelhaft. Grund waren v. a. die hohen Exportzahlen sowie die technisch nicht selten veralteten Produktionsmethoden und -anlagen bei Fahrradproduzenten und Zulieferern.
- [22] BERLINER ZEITUNG, 12.5.1946, 2. Jg., Ausg. 110, S. 2.
- [23] Eine ausführliche Auflistung der für 1945 aufgeführten (möglichen) Fahrradteile-Produzenten ist unter www.ddr-fahrradwiki.de/Datei:Übersicht_Produzenten_Fahrräder_und_teile_in_der_SBZ_und_DDR.pdf einsehbar.
- [24] Fahrradbereifung war, mutmaßlich bis mind. 1948, nur über Bezugsscheine/Antragstellung erhältlich (auch für Behörden).
- [25] Für 1946 und 1947 liegen zur Reifenproduktion keine Zahlen vor. Produktion von Schläuchen 1946: 0 Stück, für 1947 k. A., 1948 produzierte Reifen: 7 900, Schläuche: 40 600. 1950 produzierte Reifen: 240 000, Schläuche: 330 000. Vgl. Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch der Deutschen Demokratischen Republik, 1. Jg., Berlin 1955, S. 162.
- [26] Hertrampf, Siegfried: Firmengeschichte Phänomen-Robur Zittau ab 1945, <http://www.histo-tech.de/index.php?menuid=71> (Stand 25.9.2013)
- [27] Vgl. Deutscher Zentralverlag GmbH (Hrsg.): Deutsches Länder-Adressbuch, Bezugsquellen-nachweis für die sowjetische Zone, Ausgabe 1948, Berlin 1947, S. 126.
- [28] Papperitz, Frank: Markenware Fahrrad, Dresden 2003, S. 428.
- [29] Nach Angaben des Sächsischen Staatsarchivs mit Verweis auf den Befehl der SMAD am 23.4.1948 gegründet; entsprechende Einträge, Anzeigen etc. sind aber bereits im "Deutsche[n] Länder-Adressbuch für Handel und Industrie" von 1947 zu finden.
- [30] Eine Übersicht aller Betriebe der Fahrradindustrie, die zur VVB IFA gehörten, findet sich unter <http://www.ddr-fahrradwiki.de/IFA> (Stand 12.02.2015).
- [31] Die staatliche Einflussnahme setzte sich lückenlos fort: Nach Auflösung der VVB IFA unterstanden etliche Betriebe der Fahrradindustrie der Hauptverwaltung Automobilbau (1953 bis 1958), dann der Vereinigung Volkseigener Betriebe Automobilbau (1958 bis 1978) und schließlich, bei immer stärkerer Zentralisierung und Vereinheitlichung, diversen IFA-Kombinaten (1978 bis 1990). Vgl. ebenfalls <http://www.ddr-fahrradwiki.de/IFA> (Stand 12.02.2015).
- [32] Obgleich noch bis 1972 zahlreiche Privatbetriebe existierten, die teils wichtige Fahrradkomponenten produzierten.
- [33] In einem Bericht über die „Fahrradfertigung der IFA“ zur Leipziger Frühjahrsmesse 1949 wird darauf hingewiesen, dass „[m]ehr noch als bei allen anderen Exportgütern[...] beim Fahrrad das Ziel der planenden Stellen sein [muss], einen möglichst hohen Anteil der Produktion für den innerdeutschen Bedarf freizumachen.“ Vgl. <http://ddr-fahrradwiki.de/IFA> (Stand 12.02.2015)

Der Teil 3 der „**Bremsenpatente**“ erscheint erst im KS 61!

Post aus England und Amerika

Diesmal sind wegen Lieferschwierigkeiten und wohl auch des Poststreiks nicht sonderlich viele Hefte zu besprechen, die News and Views 365 bis 367, der Boneshaker 197 und Bicycle Quarterly 51 – die verpassten werden in der nächsten Ausgabe nachgeholt.

Wie üblich haben die N&V-Hefte nicht viel Inhalt, der uns Kontinentale dauerhaft interessieren könnte, mit einer schockierenden Ausnahme: Am 2. Februar ist der langjährige Herausgeber des Blatts, Phil Wray, plötzlich verstorben. Mehrere Nachrufe finden sich im Heft.

Auch BQ hat nur wenige Seiten Klassik-Inhalt: Ganz vorn ein Nachruf über Jack Taylor, der im letzten Jahr hochbetagt verstarb, und ganz hinten eine kurze Erwähnung der speziellen Hugonier-Routens-Gabelkrone, die in Funktion und Eleganz kaum zu übertreffen sein dürfte.



Der Boneshaker macht mit Ted Tyndalls Bericht über Sunbeam auf. Er befasst sich nicht so sehr mit der Geschichte des Werks, als vielmehr mit der Technik zweier noch in Marston gebauten Maschinen, die Ted restaurierte. Sunbeams gelten allgemein als die Spitzenerzeugnisse unter den britischen Tourenrädern, mit Ölbad-Kettenkästen, Zweigangschaltungen darin, besonderen Maßen bei so ziemlich allen Teilen usw., daher findet sich dieser Technikartikel im Boneshaker und nicht in den N&V, schätze ich.



Ein Sunbeam Roadster mit Mittelzug-Felgenbremsen, die über Gestänge betätigt werden

Ein weiterer recht kurzer, aber sehr gehaltvoller Beitrag stammt von Tony Hadland, der die Entwicklung von Schaltungen (Ketten-, Naben- und Hybrid Ausführungen) dokumentiert. Hadland, der Sturmey-Spezialist, und Kettenschaltungen? Tatsächlich. Tony stellt die Informationen zusammen, die sich im französischen Journal LE CYCLISTE zwischen 1924 und 28 finden lassen. Dieses Magazin, herausgegeben vom Schaltungs-Pionier Paul de Vivie, scheint einen wahren Schatz an heutzutage unersetzlichen Fakten zu bieten. Beispielsweise werden Langzeitbeobachtungen der Dauerhaftigkeit von Nabenschaltungen wiedergegeben (Armstrong-Humber-Dreigang von 1912 nach zwei Reparaturen und 40 412 km im Jahre 1924 noch im Einsatz).

Mehr Technik: Bob Damper berichtet, wie er das Tretlager eines ca. 1951er Carlton überlistete, doch noch zu funktionieren. Alle Teile mit den Original-Bestellnummern waren vorhanden, aber passen wollte nichts, bis er ein spezielles Drehteil, das als Adapter funktioniert, herstellen ließ.

Klassische Fahrrad-Geschichtsschreibung gibt es aber auch: David Birchall stellt einige interessante Fakten über G.P. Mills, einen frühen britischen Rennfahrer, zusammen, aber der spannendste Teil des Hefts muss Roger Buggs Bericht über die Erfolge des Langstreckenspezialisten Jack Rossiter sein, der 1929 mit 32 Jahren

und unter schauerhaften Bedingungen den Land's End – John O'Groats – Rekord brach. Unter ärmlichsten Bedingungen aufgewachsen, wurde Rossiter im



George Pilkington Mills war kein Freund von Hunden – er behauptete fünf erschossen zu haben. In der Karikatur fragt er: „Roch ich da eben einen Hund?“

Ersten Weltkrieg schwer verwundet, konnte seine linke Hand nicht gebrauchen, entwickelte sich aber doch zu einem der herausragendsten Rennfahrer der Zwanziger.

Dann war's das schon wieder.

Euer Toni

Lesetipps

Weihnachten steht vor der Tür und ein Buch- oder Kalendergeschenk ist immer erste Wahl. Die Qual der Wahl besteht zwischen einem packenden Roman und brillanten Kalender. So mancher kalte Winterabend kann aber auch durch die Lektüre von mehr als einhundert Jahre alten Reparaturbüchern erwärmt werden. Hier die verschiedenen Möglichkeiten:

Der Tod des Weltmeisters – Eine Radsportkarriere im Dritten Reich

Mit seinem nun neu aufgelegten Roman über den Kölner Radrennfahrer Otto Pagler taucht der Autor Herbert Friedrich ab in die düstere Zeit des Nationalsozialismus. Schonungslos beschreibt er nicht nur die Härten des Radsports, sondern vor allem das politische Klima, die Radikalisierung der Gesellschaft und die Judenverfolgung, von der auch die Radsportszene der 1930er Jahre nicht verschont blieb. Friedrich, der in der DDR aufwuchs, veröffentlichte sein Werk schon 1971 unter dem Titel „Der Kristall und die Messer“. Ab der zweiten Auflage wurde der bisherige Untertitel zum Haupttitel und hieß „7 Jahre eines Rennfahrers“. Es gab tschechische, lettische und niederländische Übersetzungen. In Westdeutschland war das Buch nicht erhältlich.

Der Roman greift zahlreiche Begebenheiten und Parallelen rund um das Schicksal des berühmten Radrennfahrers Albert Richter (1912-1940) auf, der mehrfach Deutscher Meister und zweimaliger Vizeweltmeister war. Die Hauptfigur, Otto Pagler, wird zum Aushängeschild der Nation. Sein jüdischer Trainer erlebt wie sich alle gesellschaftlichen Bereiche militarisieren. Er wird zunehmend schikaniert, ausgegrenzt und muss schließlich um sein Leben fürchten. In Pagler wächst der Widerstand gegen das Regime, das den väterlichen Freund und Trainer verfolgt. Zusehends traut sich der politisch eher unbedarfte Rennfahrer „Farbe zu bekennen“; distanziert sich vom nationalsozialistischen Weltbild und solidarisiert sich mit seinen jüdischen Freunden und ausländischen Rennfahrerkollegen, obwohl seine Siege für „Führer, Volk und Vaterland“ gefeiert werden. Er schmuggelt Geld, deponiert eigenes Geld im Ausland, widersetzt sich, wird verhaftet und bezahlt, wie Richter, den höchsten Preis – sein Leben.

Im vorliegenden Roman schafft es Herbert Friedrich, die äußerst beklem-

mende und angsterfüllte Stimmung dieser Zeit einzufangen. Deutlich wird auch, dass die Nationalsozialisten danach strebten, das Idol des Berufssportlers durch den Kriegsheld zu ersetzen. Und so wird auch Otto Pagler zum Schluss des Buches nahe gelegt, sich reumütig bei der Wehrmacht zu melden, was ganz im Sinne



des Reichssportführers Hans von Tschammer und Osten war, der damals forderte: „*Meine besten Sportler sollen auch des Führers beste Soldaten sein.*“ Doch Pagler und Richter blieben ihren Idealen treu.

Umso lesenswerter wird diese von Friedrichs selbst überarbeitete Neuauflage des Romans vor dem Hintergrund, dass der Autor als heranwachsender und junger Soldat selbst den Nationalsozialismus miterlebte und danach in Kriegsgefangenschaft war, wie aus dem Nachwort von Elmar Schenkel hervorgeht. Darüber hinaus ist es interessant, dass in der DDR verschiedene Sportstätten und ein Kinderheim nach Albert Richter benannt wurden. Es existierten auch Sonderbriefmarken, die an Sportler erinnerten, die unter der NS-Diktatur ums Leben kamen – darunter auch Richters Portrait. In Westdeutschland veröffentlichten Raimund Weber und Tillmann Scholl 1989 den Dokumentarfilm *Auf der Suche nach Albert Richter – Radrennfahrer*, auf den das Buch von Renate Franz, Andreas Hupke und Bernd Hempelmann *Der vergessene Weltmeister – Das rätselhafte Schicksal des Kölner Radrennfahrers Albert Richter*, 1998 folgte. So wurde mehr über das Leben, die sportliche Karriere und die dramatischen Umstände

seiner Ermordung in Lörrach bekannt. Richter wurde posthum in die „Hall of Fame des deutschen Sports“ aufgenommen. Heute gibt es in Köln die neu errichtete Albert-Richter-Bahn, eine Gedenktafel an der ehemaligen Rheinlandhalle und einen Stolperstein, die an das Schicksal des Radrennfahrers erinnern.

Durch die Neuauflage dieses Romans, der äußerst gekonnt historische Fakten mit frei erfundenen Figuren verknüpft, wird dieser Stoff nun in einer anderen Form und aus einer anderen Perspektive wiederbelebt. Für den radsport- und/oder geschichtsinteressierten Leser ist das Buch von Herbert Friedrich ideal, denn es zeigt, dass Sport- und Gesellschaftsgeschichte untrennbar sind. Gerade jetzt, wo aufgrund der steigenden Zuwanderung nach Europa, rechtskonservative Stimmen, Vorurteile und Stereotype zunehmen, ist diese aufwühlend geschriebene Geschichte, aus einer Zeit die uns Deutsche bis heute beschäftigt, sehr zu empfehlen.

(Oliver Leibbrand, Bargum)

Herbert Friedrich: *Der Tod des Weltmeisters – Eine Radsportkarriere im Dritten Reich*, Maxime-Verlag 2015; 448 Seiten, Format 12 x 21 cm, Hardcover Feinleinen; ISBN 978-3931965556, Preis: 24,95 €

Edler Fahrradkalender 2016

Wieder haben der Restaurator Nicolaj Thomas und Fotograf Peter Rüssmann das Kunststück fertig gebracht, einen edelsten Kalender mit historischen Fahrrädern fertigzustellen. Dritter im Bunde ist der Gestalter Daniel Weiss. Mit „One year of bicycles 2016“ kann man sich wirklich ein Jahr lang die schönsten Oldtimer an die Wand heften. Dieses brillierende Kalender-Projekt konnte nur mit diversen Leihgebern funktionieren: Uli Feick, Nico Boer, André Konietzko und Nils Gronemeyer stellten wunderbare Räder aus ihren Sammlungen zur Verfügung. Sie wurden in Kulissen eines Bootshauses (Barmeyer Hamburg), einer Kaffeerösterei (Speicherstadt Hamburg) und eines Museums ladens (Ulis Museumsladen Spandau) in Szene gesetzt und professionell abgelichtet. Besonders beeindruckend sind die Arrangements in einem Verkehrsmuseum (Eisenbahnmuseum Aumühle) oder in der freien Natur. Texte von Nicolaj beschreiben zweisprachig die geliebten Sammlerstücke in Kurzform, Jill und Baldur Klimaschewky sorgten für das Lektorat.



Maschinen und Handarbeit in den Werkstätten geleistet wurde. Das Buch endet mit jeweils zwanzig Seiten über das Motorrad mit dem Schwerpunkt Motor und Zündung und der Reparatur von Nähmaschinen. Sein Inhalt ist interessant für Liebhaber historischer Fahrräder, Nähmaschinen und Motorräder aus der Kaiserzeit. Altes Wissen ist heute notwendig, um sammelwürdige Objekte zu pflegen, Werte

behutsam zu erhalten oder auch weiter zu nutzen. (mm)

Wichtig ist die Feststellung, dass es sich hier nicht um ein seelenloses Verlagsprodukt handelt, sondern um ein Werk von Fahrradbegeisterten, die ihre Freude an alten Rädern mit anderen teilen wollen. Ohne Mithilfe von Familienmitgliedern wäre so ein großformatiges Projekt nicht machbar gewesen.

Mitglieder unseres Vereins bekommen den Kalender versandkostenfrei. Dazu einfach eine Mail mit dem Stichwort "**Halbrenner**" an info@one-year-of-bicycles.com schreiben, oder das Kontaktformular auf der Internetseite www.one-year-of-bicycles.com benutzen. Möglich ist natürlich auch eine Bestellung per Postkarte mit dem Stichwort an die Rüssmann-Thomas GbR, Elbchaussee 324 in 22609 Hamburg oder per Telefon unter 040-6572323. (mm)

One year of Bicycles 2016, Format ca. 65 x 50 cm Spiralbindung, ISBN 978-3-00-049830-5, Preis: 39 €

Zweimal Lektüre für Schrauber

Seinerzeit richtete sich das Buch – wie man aus dem Untertitel erkennt – an den Mechaniker, den Uhrmacher sowie an die Inhaber von Fahrrad- und Nähmaschinen-Geschäften. Der Autor Ferdinand Thiesen, ein Kenner der Feinmechanik, wurde in den 1930er Jahren durch mehrere Bücher über Synchron- und elektrische Uhren bekannt. Im nun vorliegenden Reprint widmet sich der Praktiker auf knapp 100 Seiten den Metallen, ihrer feinmechanischen Bearbeitung und der Reparatur des Fahrrades. Thiesen gibt damit einen umfassenden Überblick über die handwerklichen Tätigkeiten eines Mechanikers jener Tage, sprich 1908. Erstaunlich ist, was alles mit einfachen



Ferdinand Thiesen: Der Feinmechaniker, Fahrräder- und Nähmaschinen-Reparateur, J. Kleine Vennekate Verlag 2015; Softcover 137 S. mit 131 Abb. und fünf Tafeln, Format 21 x 14 cm; ISBN 978-3-935517-79-9, Preis 25 €

Damals war das Handbuch für Radfahrer, Schlosser, Mechaniker sowie für den Fahrradhändler mit Reparaturwerkstatt gedacht. Im Untertitel heißt es: „Ausführliche Darstellung aller bei Fahrrädern und Motorzweirädern vorkommenden Reparaturen“. Der Autor setzt etwas andere Schwerpunkte wie Thiesen, z.B. geht er besonders ein auf die zweckmäßige Einrichtung einer Werkstatt, was nicht verwundert, denn von Paller lebte in Nürnberg vom Verkauf solcher Gerätschaften. Ausführlich beschrieben werden auch Emaillierung und Vernickelung. Die Ausgabe von 1908 enthält einen ganz kurzen Abschnitt über die Reparaturen an Motorzweirädern. (mm)



Ritter Rupert von Paller: Der Fahrrad-Reparateur – Ein Handbuch für Radfahrer, Schlosser, Mechaniker, Fahrradhändler und Reparaturwerkstätten - Besitzer J. Kleine Vennekate Verlag 2015; Softcover 115 S. mit 93 Abb. u. sieben Tabellen, Format: 21 x 14 cm; ISBN 978-3-935517-78-2, Preis 25 €

Kalender Wiener Räder 2016

Schöne Räder, tolle Bilder, interessante Details: der neue Kalender Wiener Räder ist da! 12 Monatsblätter plus ein Deckblatt zeigen die Schätze unter den Wiener Rädern aus der Zeit 1930 – 1980 mit Liebe zum Detail, die Texte zu jedem Rad liefern aufschlussreiche und manchmal



auch ziemlich überraschende Informationen. Mit Fotos von Philipp Horak und Texten von Michael Zappe. Der Kalender ist gedruckt auf 250 g Kunstdruckkarton. Das Werk ist zu bestellen bei der Verlagsbuchhandlung Brüder Hollinek unter www.hollinek.at

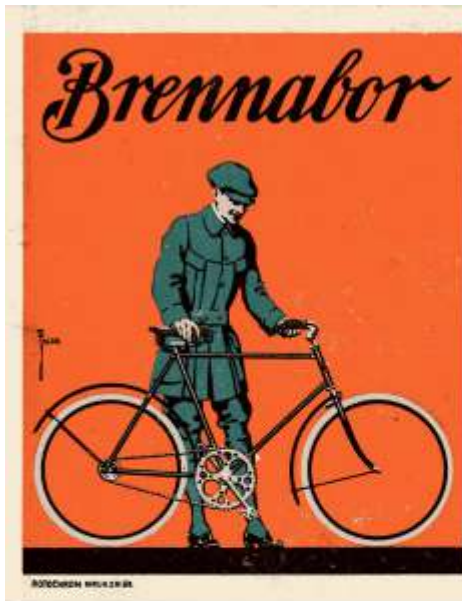
Wiener Räder 2016, Hochformat 29,7 x 42 cm Spiralbindung, Preis: 19,90 € zzgl. Versandkosten



Werbemittel der Brennabor-Werke

Die Gebr. Reichstein aus Brandenburg/Havel erkannten früh die Notwendigkeit einer breiten Produktwerbung, um sich der werten Kundschaft zu empfehlen. Mit der Namensgebung „Brennabor“ für ihre Fahrräder durch Carl Reichstein um





1888/89 setzten forcierte Werbemaßnahmen ein. So sorgte neben der Qualität vor allem auch die „Macht der Bilder“ und entsprechende „Werbeslogans“ für eine enorm erfolgreiche Firmenentwicklung und weltweit steigende Verkaufszahlen. „Brennabor Weltberühmt Unerreicht“ dürfte wohl, auch heute noch, der bekannteste sein.



Über Jahrzehnte hinweg wurden die erfolgreichsten Künstler, Grafiker und Illustratoren der entsprechenden Zeitepochen beauftragt, entsprechende Motive für Ansichtskarten, komplette Kataloge und Prospekte, sowie Werbeanzeigen zu entwerfen. Zu den bekanntesten gehörten vor 1900 Peter Geh aus Berlin, nach 1900 das Atelier Leonhard Fries (Karte S. 47 oben, abgestempelt 1915) aus Berlin, in den späteren 1920er Jahren Vintila Antonescu (ANTO), Kirchbach (Karten S. 46 oben und S. 47 unten) und in den 1920er/30er Jahren der „Magier der Werbewelt“ Bernd Reuters. Anhand der Karten lassen sich sehr schön der Zeitgeschmack und die Entwicklung der Werbung erkennen.

(Mario Steinbrink, Altensdorf bei Brandenburg an der Havel)

Im 20. Jahr – Der Knochenschüttler

Wer hätte das gedacht: Das Mitglieder-Journal von „Historische Fahrräder e.V.“ feiert seinen 20. Geburtstag. Wie das, fragen sich die Vereinsmitglieder? Sie wissen, dass unser Verein 1997 gegründet wurde. Das Jubiläum wäre dann doch zwei Jahre zu früh. Richtig, aber trotzdem stimmt die Rechnung. Walter Euhus, unser Gründungsvorsitzender, erzählt hier die Geschichte des KS – und so nebenher auch ein Stück Vereinsgeschichte.

Eine Idee wird Realität

Ort der Handlung Dresden, die 1990er Jahre haben eben angefangen; es ist eine wilde Zeit voller Aufbruch. Es hat sich eine Gruppe zusammengefunden, die „Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden“. Zum Kopf der Gruppe gehören Frank Papperitz und Tilman Wagenknecht, später Matthias Kielwein und Michael Grützner. Tilman ist der Erfinder und Herausgeber von „Der Dresdner Knochenschüttler“, dem „Informationsblatt der Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden“ – später ein e.V. – ursprünglich auch nur für diesen Kreis gedacht. Im Juni 1995, der Herausgeber hatte Dresden verlassen, heißt es, dass das Heft künftig von



jederfrau und jedermann bundesweit abonniert werden kann. Das Abo kostet 15 DM pro Jahr. Das „Heft“ – zuerst zwei DIN A 4-Seiten gefaltet + eine DIN A 5 Seite als Einlage – enthält zahlreiche kurze Informationen und zwei längere Berichte von Friederike Wulff-Woesten,

Der Knochenschüttler

Informationsblatt für Fahrradveteranen-Freunde

No. 21, Juni 95

der heutigen Frau Wagenknecht und von Tilman selbst. 20 Rundschreiben und Hefte waren bereits erschienen, aber „Der Knochenschüttler“, nun ohne Zusatz „Dresdner“, erscheint als Heft 21, was später rückwirkend zur Nr. 1 deklariert wird. (siehe Beilage!)

Das **Heft 2** umfasst bereits 16 Seiten, ist geheftet und trägt den Untertitel „Zeitung für Liebhaber historischer Fahrräder“. Die **Nr. 3** ist bereits 24 Seiten dick und enthält u.a. einen längeren Bericht von Tilman über Paul Rinkowski, dem sächsischen Liegeradpionier. Neben den eingangs erwähnten Personen tauchen bald auch Roland Huhn und Walter Euhus als Mitautoren auf.

Heft 5 erscheint im Juli 1996, ist 28 Seiten dick und trägt einen um „... und Hilfsmotoren“ erweiterten Untertitel.



Die Auflage ist von 300 in Heft 3 auf 400 in Heft 4 gestiegen. In Heft 5 wird als Co-Herausgeber Christoph Guder aus Braunschweig genannt und die Titelseite mit dem Zusatz „VeloRat“ versehen. Christoph hatte zuvor 1995 und parallel 1996 einige Heftchen mit diesem Titel herausgegeben, ein „Mitteilungsblatt zur Fahrradgeschichte“. Auftrieb erhielt die Szene durch die zwei Tagungen zur Fahrradgeschichte in Bielefeld.

Der Knochenschüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder und Hilfsmotoren

ISSN 1430-2543 3. Jahrgang Winter 1997 No. 8



Heft 8 enthält mehrere kleine Änderungen, eine neue Adresse Tilmans in Erfurt, die Christophs in Hamburg und als kleinen Zusatz zum Titel die Kinderzeichnung eines Tandems. In „Der Knochenschüttler“ mit „VeloRat“ **Nr. 9** vom Frühjahr 1997 sind einige bemerkenswerte Hinweise enthalten:

- Der Aufruf zur Gründung eines deutschen Vereins für historische Fahrräder beim Stallhottreffen in Dresden
- eine Einladung zum Fahrradfest nach Schönhofen („Radwerk“ Ivan Sojc und Mona Buchmann) und
- eine Aufforderung, sich als Spezialist für ein bestimmtes Fachgebiet zu melden.

In **Heft 11** wird verkündet: „Neuer Club für Deutschland gegründet!“, denn am 3. Oktober wurde in Dresden „Historische Fahrräder e.V.“ gegründet mit folgendem Vorstand:

- Walter Euhus, Hannover, Vorsitzender
- Gaby Kalkhoff, Oldenburg, stellv. Vorsitzende
- Heinz Fingerhut, Hüllhorst, stellv. Vorsitzender
- Roland Huhn, Gelsenkirchen, Schriftführer
- Michael Grützner, Dresden, Schatzmeister.

Auf der Gründungsversammlung wird u.a. beschlossen: „Der Knochenschüttler/VeloRat wird langfristig in eine Mitgliederzeitschrift des Vereins ‚Historische Fahrräder e.V.‘ umgewandelt“. Es ist Tilman Wagenknecht zu danken, dass er bereit ist, seine inzwischen gut etablierte Zeitschrift dem neuen Verein unentgeltlich als Mitgliederzeitschrift zur Verfügung zu stellen (die Zusage ist an das Bestehen des Vereins gebunden) und sogar die Redaktion ehrenamtlich weiter zu führen. Zum damaligen Zeitpunkt hat der Knochenschüttler, heute liebevoll als KS bezeichnet, ca. 330 feste Abonnenten. Etwa 250 wechseln als Mitglieder in den Verein, so dass der Verein gleich einen guten Start verzeichnen kann.

Im **Heft 12** vom Frühjahr 1998 wird zum zweiten Mal über den neuen Verein berichtet und erstmals zur „Velocipedade“ aufgerufen. Auch diesen Begriff denkt sich Tilman aus. Das erste Wortteil steht für Fahrrad = Velociped, das zweite ist die Endung von Olympiade. Außerdem erfolgt der Aufruf zur „Auktion historischer Fahrräder und Fahrräder mit Hilfsmotoren“. Als Ort der Veranstaltung ist Glindow (bei Werder an der Havel) vorgesehen. Die Titel-Unterzeile des KS wird erweitert um „... Mitgliederjournal des Historische Fahrräder e.V.“ und um das neue Vereinslogo.

Tilman versucht auszusteigen

Der Knochenschüttler **Heft 17** im Herbst 1999 ist als Tilmans Abschiedsheft geplant. Er schreibt, dass er die Redaktion weitgehend abgeben wird. „Damit geht für mich eine wichtige und schöne Zeit zu Ende“, so seine Aussage. In einem



Beitrag erklärt Tilman die kleine Kinderzeichnung im Titel: „Seit Heft 8 schmückt das KS-Tandem die Titelseite. Es ent-

stand übrigens als Kinderkritzelei auf einer Tischdecke zu unserer Hochzeit 1996...“ Wozu Hochzeiten doch auch gut sind! Soviel zu Tilmans „Abschiedsworten“. Unser Verein ist Tilman zu großem

Dank verpflichtet. Letztlich wird aus dem Abschied als Redakteur aber nichts, weil niemand bereit ist, die Redaktionsarbeit zu übernehmen – der Abschied zieht sich bis zum Heft 30 hin.

Der neue KS

Der neue „Knochenschüttler“ beginnt als „Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder“ mit der **Nr. 18** im Jahr 2000 in DIN A4. Nun wird das Heft „ordentlich“ mit einem Grafikprogramm gesetzt und auf Bilderdruckpapier professionell gedruckt, während die Hefte bis Nr. 17 im Format A5 als Klebevorlage noch auf dem Kopierer vervielfältigt werden. Das Tandem ist nicht mehr ent-



halten, dafür unser Vereinslogo, das stilisierte Velociped oder Hochrad als Symbol für alte Fahrräder. Das Design des Heftes entwirft Maxi Kutschera in Leipzig, die auch für Satz und Druck verantwortlich ist. Dank Fax, Scanner und Internet ist die Arbeit erleichtert, das Heft schafft den Sprung zur professionellen Zeitschrift.



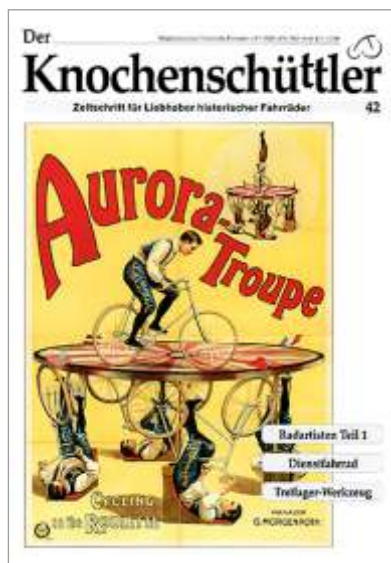
Aber Erfolg bringt auch Nachahmer! Ungefähr zu dieser Zeit etabliert der Verlag Klaus Raabe die Zeitschrift „0 bis 100“, später umbenannt in „Fahrrad und Moped“. Dieses Heft wird komplett in Farbe gedruckt und ist im Abo nicht viel teurer als die Mitgliedschaft im Verein. Eine schwierige Zeit für unser Journal, letztlich hat der „KS“ den längeren Atem und kommt inzwischen auch farbig daher. Zum Redaktionsteam gehören unverändert Tilman Wagenknecht als Chefredakteur, Dirk Breiholz, Christoph Guder und

Michael Grützner. Der erste „neue“ KS“ umfasst 32 Seiten, erscheint dreimal jährlich.

Tilman macht nun seine Ankündigung, Ende 2003 aufzuhören, wahr. Ab **Heft 30** im Jahr 2004 erklären sich Johannes Großwinkelmann und Michael Mertins bereit, die Redaktion zu übernehmen, Erstgenannter fungiert als Chefredakteur. Mit im neuen Team ist Matthias Pühl. Zeitgleich mit der **Nr. 31** wechseln wegen unüberbrückbarer Differenzen Layout und Druck nach Bielefeld, das Design wird leicht verändert. Nur eines bleibt wie gehabt: der Versand aus Dresden. Immer noch sind die Dresdner Vereinsfreunde fleißig in ihrer Mittwochs- und mit dem Eintüten der fast 500 Hefte und zahlreicher Beilagen beschäftigt. Als „Lohn“ bekommen sie ein kleines Kontingent KS-Hefte und können es so vor den anderen Mitgliedern studieren. Jahrelang läuft das hervorragend und ein dickes Dankeschön ist an dieser Stelle mehr als angebracht.

Neue Redaktionsteams

Heft 35 im Jahr 2005 sieht dann Toni Theilmeier statt Matthias Pühl mit im Redaktionsteam. Mit **Heft 39** beginnt dann Michael Mertins' Karriere als Chefredakteur. Neben Toni Theilmeier kommen Sven Altfelder und Maxi Kutschera mit ins Team. **Heft 42** im Jahr 2008 brachte dann eine kleine Sensation, einen farbigen Umschlag, der auch zukünftig beibehalten wird.



Heft 46 zeigt wieder eine Veränderung: Im Redaktionsteam erscheinen Thomas Busch als Chef vom Dienst, als Mitarbeiter Toni Theilmeier, Sven Altfelder, Sven Dewitz und Walter Euhus. Michael Mer-

tins braucht eine Auszeit, kümmert sich aber weiter um die Schlusskorrektur, den Druck, die Beilagen und Großanzeigen. Das Jubiläums-Heft **Nr. 50** wird ein Schmuckstück, es ist durchgängig farbig gedruckt. Ab dem Jahrgang 2011 erscheinen dann nur noch zwei Hefte. Allerdings wird im selben Jahr dann doch noch ein drittes Heft verschickt, nämlich die Jubiläumsausgabe „125 Jahre Rad-Markt“. Die letzten Änderungen im Redaktionsteam: Mit **Heft 53** steigt Sven Altfelder aus, Jürgen Kronenberg erscheint erstmals in **Heft 56** als neuer Mitarbeiter der Redaktion. Thomas Busch sieht sich aus beruflichen Gründen nicht mehr in der Lage, die Redaktion zu führen.

Mit Michael zum Jubiläum

Zum Glück ist Michael Mertins bereit, ab **Heft 57** den Chefposten noch einmal zu übernehmen und führt den KS wieder in ruhige Gewässer. Die bewährten Mitarbeiter früherer Jahrgänge stehen ihm bei der umfangreichen Arbeit hilfreich zur Seite. Einen nochmaligen Qualitätssprung erreicht das Mitgliederjournal ab Heft 57: „Der Knochenschüttler“ kommt generell in farbiger Aufmachung. Und das vorliegende Jubiläums-Heft **Nr. 60** überrascht uns mit satten 56 Seiten Inhalt, statt der üblichen 32. Das ist einmalig und wohl kaum noch zu übertreffen!

Schlussbemerkung

Im Vereinsflyer heißt es „Der Knochenschüttler, das Vereinsmagazin, informiert über Veranstaltungen, Ausstellungen, Literatur (Buchbesprechungen), Nachrichten aus dem Verein und leistet mit gut recherchierten Berichten zu fahrradhistorischen Themen, Firmenchroniken, Rennfahrerbiographien und Fachartikeln zur Fahrradtechnik einen wichtigen Beitrag zur Erforschung der Entwicklungsgeschichte des Fahrrades.“ „Der Knochenschüttler“ hat dieses Versprechen stets gehalten. Danke allen, die durch ihre Beiträge, Fotos und Abbildungen dazu beigetragen haben, dass es bei diesem hohen Niveau geblieben ist. Ein besonderer Dank denen, die für das Magazin Verantwortung trugen. Sie haben sich um die Sache verdient gemacht. Deshalb erhielten die drei Chefredakteure anlässlich der Velocipedade 2015 die Ehrennadel unseres Vereins verbunden mit einer Urkunde und wertigen Sachpreisen.

(Walter Euhus, Langenhagen)

Auf der nächsten Seite stellen Vereinsmitglieder die Chefredakteure vor.

Tilman Wagenknecht alias tw

Der Name Tilman Wagenknecht tauchte in meinem Leben erstmals im Frühling 1989 auf, als ich mit Steffen, einem befreundeten Dresdner Fahrradsammler, über sein neu aufgebautes Wanderer-Herrenrad philosophierte: „Wenn Tilman diese verzinkten Schrauben hier sieht, wird er wieder rumnörgeln. Denn original sind die ja nicht!“

Tilman – ein seltsamer Name – dachte ich mir und wahrscheinlich ein ziemlicher spezieller Typ. „Aber Tilman ist jetzt bei der NVA, er ist Bausoldat.“ Das klang sehr sympathisch. Wenig später lernte ich ihn, seine Familie und weitere Fahrradfans in Dresden kennen. Tilman hatte schon damals viele Pläne, aber auch die Energie und Geduld zur Durchsetzung. Die politischen Veränderungen im Herbst 1989 brachten einen gewaltigen Schub, machten vieles einfacher. Es war die Rede von einem privaten kleinen Fahrradmuseum in Dresden, der Gründung einer Sammlergemeinschaft („Verein“ klang irgendwie zu „gutbürgerlich“ und hausbacken), gemeinsamen Ausfahrten, Hilfe bei Restaurierungen, Fahrten zu Sammlertreffen und Märkten.

Am 23. März 1990 schlossen sich eine Hand voll Interessierter im Raum Dresden zur „Arbeitsgruppe Fahrradgeschichte im Kulturbund der DDR“ zusammen. Wir trafen uns gelegentlich bei einem von uns, aber Tilmans Elternhaus war die Zentrale. Bis 1993 verschickte Tilman – anfangs auf eigene Kosten – an alle ihm bekannten regionalen Sammler regelmäßig ein „Infoblatt“. Zu unserem Glück hatte er Zugang zu einem Kopierer – damals keine Selbstverständlichkeit!

Tilman hat die Grundlagen einer deutschen Fachzeitschrift für historische Fahrräder gelegt und über einen langen Zeitraum daran maßgeblich mitgewirkt. Tilman - Respekt und vielen Dank! Seiner Frau Friederike und seiner Familie danke ich ebenfalls für ihr großes Verständnis an seiner Arbeit.

(Frank Papperitz)

Thomas Busch alias tb

Er ist ein guter Freund, herzlich, lacht gerne, gibt alles, ist ein begeisterter Fahrradliebhaber und Familienmensch. Kennengelernt haben wir uns natürlich über das gemeinsame Interesse an historischen Fahrrädern. Kaum vom Fahrradvirus infiziert, hat Thomas direkt Vollgas gegeben. Alte und sehr alte Schätzchen aus aller Welt wurden erworben, Litera-

tur gewälzt, Märkte und Treffen besucht, Informationsaustausch mit Sammlerkollegen betrieben und dem Verein für Historische Fahrräder beigetreten. In Kombination mit seinen beruflichen Fähigkeiten als Graphik- und Werbeprofis war der Weg bis zum „Knochenschüttler“-Chefredakteur naheliegend. Sein Sammlerinteresse verlagerte sich im Laufe der Zeit zu den alten Rennrädern hin. Und wieder ist er mit voller Intensität dabei: Seine alten, „normalen“ Fahrräder werden veräußert und stattdessen nur noch Rennräder erworben. Radsportbücher stapeln sich nun im Bücherregal. Zusätzlich nimmt er an vielen Klassikerausfahrten wie z. B. der L'Eroica teil. Als Gründer und Organisator der jährlich in Römmerkirchen stattfindenden Rennradbörse mit internationaler Beteiligung hat Thomas eine herausragende Veranstaltung geschaffen, welche er mit sehr großer Familienunterstützung stemmt. Inzwischen begleitet ihn das Thema Fahrrad auch beruflich - er ist Inhaber eines E-Bike-Fachgeschäfts. Da er auch hier wieder mit 120% bei der Sache ist, musste er schlussendlich sein Engagement für den „Knochenschüttler“ stark reduzieren. Die wenige freie Zeit nutzt Thomas lieber mit der Familie - z. B. für gemeinsame Fahrradrurlaube.

(Johannes Roth)

Michael Mertins alias mm

Treppe reinigen und für die Versiegelung vorbereiten – zwei Helfer sollten diese Aufgabe übernehmen. Und so kam es, dass Michael und ich gemeinsam die Steinstufen für die Eröffnung des Deutschen Fahrradmuseums in Bad Brückenau im Jahre 2003 putzten. Bei dieser recht eintönigen Arbeit kamen wir beide leicht ins Gespräch, Themen über (Fah-

rad-)Gott und die Welt waren schnell gefunden. Ihn interessiert einfach alles, egal ob es sich um Technik, Kultur, Geschichte, Kunst oder Gesellschaft handelt. Er ist ein interessierter Zuhörer und erzählt begeistert von seinen neuesten Entdeckungen, würzt sie mit kleinen Anekdoten und einem Augenzwinkern. Und wenn ihn ein Thema packt, will er es genau wissen. Besonders seine Heimatstadt Bielefeld ist vor seinen detekti-

vischen Angriffen nicht sicher. Durch seine hartnäckige Suche und intensiven Nachforschungen lernt er die interessantesten Leute aus der Fahrradwelt kennen. So entstehen am Ende spannende Berichte, die uns Leser vergnüglich in das kleine Universum des Velocipeds eintauchen lassen.

Michael ist nicht nur Autor, er ist Redaktionsmitarbeiter und letztlich hauptverantwortlicher Redakteur, der bereits zweimal den KS durch sein Engagement am Leben erhalten hat. „Der Knochenschüttler“ liegt ihm ganz besonders am Herzen, und er hat uns immer wieder mit Neuierungen und spannenden Ausgaben überrascht: Das Heft 42 mit farbigem Umschlag oder die Jubiläumsausgabe Nr. 50 komplett in Farbe. Doch Michael arbeitet an weiteren Verbesserungen. So erscheint der KS ab dem Heft Nr. 57 komplett in Farbe. Und das vorliegende Jubiläumsheft ist das umfangreichste aller Zeiten. Von vielen Seiten hört man nur Gutes über unseren heutigen „KS“, und Lob und Anerkennung sind letztlich sein Verdienst.

Also lieber Michael, bleib weiterhin so aktiv, damit uns „Der Knochenschüttler“ noch lange erhalten bleibt.

(Ilona Thieme)



Die drei Chefredakteure strahlen um die Wette; hier zeigt sich das Trio mit seinen „besseren Hälften!“

Luftlos-Tour 2015

Die zweite Auflage der Luftlos-Tour führte die Gesellschaft, bestehend aus 10 Fahrern auf zwei Hochrädern, je einem Safety, Kangaroo und Velociped sowie fünf Dreirädern, nach Österreich. Zwei Teilnehmer vom letzten Jahr konnten leider nicht mitfahren, dafür durfte Kyras Mechaniker und Ehemann Rainer diesmal selbst in die Pedale treten und Julien aus Frankreich komplettierte das internationale Starterfeld. Zudem war am ersten Tag auch Josef aus der Steiermark dabei.

Treffpunkt und Start der Fahrt war die „Schlögner Schlinge“, wo sich die Donau in beeindruckender Weise ihren Weg durch die böhmische Masse gebahnt hat. Am ersten Tag führte die Route, nach dem Überqueren des Flusses, durchs Donautal bis Ottensheim. Wie zu erwarten, waren bald die ersten Reparaturen zu erledigen, welche hauptsächlich aus Reifenkürzen und Nachziehen loser Schrauben bestanden. Domi zeigte vor, dass man auch mit dem Velociped leicht mithalten konnte. Zwar regnete es in der Nacht, jedoch war es bei der Abfahrt am zweiten Tag trocken. Die Schutzengel sorgten für gutes Wetter und bald wurde Linz erreicht.

Doch im Falle von Ivos Crippler halfen auch keine Gebete mehr. Nach mehrmaligen Aussetzern des Differentials, dem Herzen des Dreirades, kam es ein paar Kilometer nach Linz zum Herzinfarkt. Zwar wurde noch eine Notoperation auf der Wiese versucht, die jedoch erfolglos blieb. Die letzten Kilometer bis zum Etappenziel Au an der Donau mussten in

einem Leichenwagen, in Form eines Paketdienst-Transporters, zurückgelegt werden. Die restlichen Neun setzten die Reise fort und schafften es, trotz eines Umweges von ganzen fünf Kilometern aufgrund eines Ausfalls der Radfahre in Mauthausen, das Tagesziel zu erreichen.

Zum Glück war Josef, der schon auf dem Heimweg war (da er nur einen Tag mitgefahren ist), bereit, Ivo das Dreirad zu bringen. Am dritten Tag war die Truppe wieder komplett und weiter ging es Richtung Osten. Doch die Pannenserie sollte noch nicht zu Ende sein – Gabelbruch bei Juliens Hochrad. Eine Werkstatt war schnell gefunden, wo der Schaden an der verwundeten Maschine repariert werden konnte. Der restliche Tag bis zur Ankunft in Freyenstein verlief dafür relativ problemlos. Mehr als die Hälfte der Strecke war damit geschafft.

Der nächste Tag verlief ruhig, nur das Quietschen von Max' Kangaroo störte die Ruhe ein wenig. Doch niemand machte sich besonders Gedanken darüber, gab es doch nur kleine, nicht erwähnenswerte Reparaturen, bestes Wetter, keine Unfälle, keine Umwege. Es war beinahe unheimlich, als alles so problemlos lief. In Ybbs wurde eine etwas längere Pause gemacht, um die Exponate des örtlichen Fahrradmuseums zu besichtigen. Die Route führte dann durch den Nibelungengau nach Melk, wo noch einmal Rast gemacht wurde, bevor die Gruppe die letzte Etappe in Angriff nahm.

Am fünften Tag durchquerten die Verehrer des Vollgummis die schöne Wachau. Es wurde ein-

stimmig entschieden, die Reise gemütlich ausklingen zu lassen. So wurde in einigen Heurigen eingekehrt, welche bekannt für guten Wein sind. In Spitz hatte Max diesen auch dringend nötig. Mit blassem Gesicht schob er sein Kangaroo mit entzweigebrochener Gabel – die Ursache des bereits erwähnten Quietschens war gefunden, ein Riss in der Gabel – zum Mariandl, wo zu Mittag gegessen wurde. Währenddessen ward ein hilfsbereiter Mechaniker gefunden, der den Bruch verarzte. Und wieder konnte die Fahrt fortgesetzt werden. Das Ziel war nun nicht mehr weit entfernt und bis dahin sollte nur mehr Gerald's Hose den Dienst versagen, welche noch notdürftig geflickt werden konnte. Bei den sommerlichen Temperaturen war aber auch das kein großes Problem. Zum Schluss musste noch Stein, das schon von Thomas Stevens bewundert wurde, durchquert werden um schließlich Krems, das Ziel der Tour, zu erreichen. Nach fünf Tagen und rund 200 km ging wieder eine Luftlos-Tour erfolgreich zu Ende. Auf zu „Luftlos 2016“ in den Elsass! Mehr unter www.luftlos.com.

(Gerald Minichshofer, Marchtrenk, A)



Die Teilnehmer der Luftlos-Tour 2015 (von links nach rechts): Dominique Lefebvre, Helge Schultz, Gerald Minichshofer, Julien Bailly, Ivo Böttcher, Rainer Büsing, Konrad Winkler, Kyras Elsässer-Büssing, Max Reder und Frank Winkler

Velocipediade 2015 in Bad Segeberg

Wer in Deutschland Bad Segeberg hört, denkt automatisch an die „Karl-May-Spiele“. Einige werden den Ort auch als Solbad schätzen. Der Kreis der fahrradhistorisch Interessierten wird künftig bei diesem Ort außerdem an die Velocipediade 2015 denken. Auch sie hatte ihre Besonderheit: eine gemütliche Veranstaltung auf dem Landesturnierplatz, der sogenannten Rennkoppel, an der Eutiner Straße, ein Ort, an dem die Teilnehmer ungestört und unter sich waren, und auf dem auch gezeltet und „gewohnmobilt“ werden konnte.



Freitag, 7. August

Ab 10 Uhr war das Anmeldebüro geöffnet und die TeilnehmerInnen strömten in Scharen – es hatten sich 150 Personen angemeldet, knapp 30 Nachzügler kamen hinzu. In der Mittagszeit waren die Lots der Auktion zu besichtigen, was ausgiebig genutzt wurde. Im Gegensatz zu Internetauktionen konnten hier die „Objekte der Sammel Leidenschaft“ in die Hand genommen und begutachtet werden. Ivan Sojc und Mona Buchmann hatten alle zur Aktion kommenden Dinge mit ein paar Helfern schön und übersichtlich aufgebaut. Pünktlich um 14.00 Uhr begann Dirk Breiholz seinen Auktionshammer zu schwingen. 113 Lots enthielt der erneut von Martin Grundmeyer hervorragend gestaltete Katalog, mehr als ein Dutzend Nachlieferungen kam hinzu. Die Auktion verlief relativ ruhig, beliebt waren französische Teile wie ein kleiner dreiteiliger „Luxor“-Reflektor für das hintere Schutzblech, der für 140 € ersteigert wurde, ein Peugeot-Karbid-Rücklicht brachte 105 € oder vier Alu-Radmuttern, die für 100 € den Besitzer wechselten. Überpreise wurden sonst wenig erzielt, fast alles „ging über den Tisch“ bis auf das Crippler Tricycle von 1890, dem im Katalog eine ganze Seite gewidmet war.

Der Tag ging zu Ende mit Klönen vor der historischen Tribüne und einer kleinen Nachtausfahrt in die Umgebung Bad Segebergs.

Samstag, 8. August



In der Ausschreibung stand: „7.00 Uhr Teilemarkt“. Dabei wissen alle Teilnehmer, dass der Teilemarkt schon freitags beginnt und beinahe durchgehend über das ganze Wochenende geöffnet ist. Wichtiger Programmpunkt des Samstags war das Gruppenfoto und die Ausfahrt auf historischen Fahrrädern. 10.00 und 10.30 Uhr waren als Termin angesetzt – alles Theorie! Man hatte Zeit, viel Zeit. Das war gut für die Kommunikation. Irgendwann wurde dann doch das Foto geschos-



sen und die Ausfahrt gestartet. Der Regen hatte Gott sei dank rechtzeitig – wie im Wetterbericht angekündigt – aufgehört. Wer als Radfahrer Schleswig-Holstein bereisen will und es als flach einschätzt, wird sich wundern, wie wunderschön wellig dieses Land doch ist. Einen kleinen Vorgeschmack bekamen

die Teilnehmer der Ausfahrt davon. Aber wie heißt es doch so schön: „Wer sein Rad liebt, der schiebt.“

Während der Ausfahrt zum idyllischen Warder See kam es fast zu einem Unfall, ein aufgeschrecktes Reh preschte völlig überraschend durch die Reihe der Radler, aber – alles nochmal gut gegangen! Auf einer großen zum See abschüssigen Wiese machten es sich die Teilnehmer in der nun strahlenden Sonne bequem. Nach einem nicht so prallen Mittagessen – hatte der Koch falsch gerechnet? – und der Rückkehr konnte wieder pausiert werden. Dann war das Ziel die neu gestaltete Promenade des „Großen Segeberger Sees“, auf der schon zahlreiche Zuschauer auf das Hochradrennen warteten. Ein Rennen ließen die Strecke und die dichten Zuschauerreihen allerdings nicht zu. So wurde es ein „Gleichmäßigkeitsfahren“.



Viele KS-Leser werden es wissen; zwei Läufe werden durchgeführt und die jeweils gestoppten Zeiten verglichen. Derjenige, der die geringste Differenz zwischen beiden Fahrten aufweist, ist Sieger. Raffinierter Weise waren auf der Strecke Schikanen eingebaut und so hatten die Zuschauer das Vergnügen, die fünf Teilnehmer zweimal auf ihren Durchfahrten genießen zu können. Sieger und damit Gewinner des Georg-Rothgiesser-Pokals wurde Helmut Arnold aus Penig, der es schaffte, beide Fahrtstrecken beinahe sekundengenau



zurückzulegen. Danach führten die „Reiter“ auf ihren hohen Rädern noch Kunststücke vor, z.B. freihändig fahren und Füße über den Lenker legen, der Länge nach auf Lenker und Sattel liegen, Abstieg über den Lenker usw.

Nach diesem „Aufreger“ hatten alle Appetit auf das leckere rustikale Buffet des Festabends im Restaurant „Kluthsee“. Es sprach der stellvertretende Bürgermeister Jens Licht für die Stadt, geehrt wurden Tilmann Wagenknecht, Thomas Busch und Michael Mertins als ehemalige und aktuelle Chefredakteure des „Knochenschüttlers“ sowie Nils Grondmeyer und Kai Kelterer als Ausrichter der Velocipediade 2015. Sie alle wurden sehr zu recht geehrt.

Sonntag, 9. August

Am Velocipediaden-Sonntag findet traditionell die für jeden Verein wichtige Mitgliederversammlung statt. Die ausgeschriebenen Tagesordnungspunkte wurden routiniert abgewickelt. Als 1. Vorsitzender wurde Gerhard Eggers einstimmig wieder gewählt, Petra Wallenstein-Zielasko stand nicht mehr als Schatzmeisterin zu Verfügung. Einstimmig wurde Mona Buchmann als Nachfolgerin gewählt. Ebenso gewählt wurde Christian Horstmann als 2. stellvertretender Vorsitzender (er konnte 2014 nur für ein Jahr gewählt werden). Auch die Kassenprüfer sind für zwei Jahre neu im Amt, namentlich Frank Papperitz und Ivo Böttcher. Petra und ihrem Mann Peter sowie Uli Feick als Kassenprüfer wurde für ihre Verdienste besonders gedankt. Der Ausrichter der Velocipediade lobte Martina Breiholz plus Kinder für ihre Service-Tätigkeit.

Weitere wichtige Ergebnisse der Versammlung:

- Velocipediade 2016: Erfurt, Ausrichter: Tilmann Wagenknecht
- Velocipediade 2017: Weinböhla, Ausrichter: Ilona Thieme
- Ältestes Mitglied: Peter Scherber, 86 Jahre, der auch anwesend war
- der Verein wird trotz einiger Austritte immer größer (Ist-Stand: 605

Mitglieder)

- sehr wichtige Veranstaltung des Vereins ist das von Tilmann Wagenknecht hervorragend organisierte Wintertreffen mit ca. 70 Teilnehmern
- die finanzielle Situation des Vereins ist ausgezeichnet
- Schatzmeisterin Petra musste sich herumschlagen mit der Umstellung auf IBAN, einem Wechsel des zuständigen Finanzamts, künftiger Umsatzsteuerpflicht und einem Bankwechsel
- der Vorsitzende Gerhard Eggers berichtete, dass nach Wegen gesucht würde, junge Leute für den Verein zu gewinnen und neue Medien einzusetzen (Besitzer jüngerer Fahrradtypen wie frühe Mountain-Bikes, Umstellung der Homepage auf Kompatibilität für Handys und das Mitgliederverzeichnis im geschützten Bereich online stellen). Der letzte Punkt löste intensive Diskussionen aus mit Pro und Kontra. Empfohlen wurde, sich vor einer Entscheidung juristischen Rat einzuholen
- Ivan Sojc, der die Auktionslots zusammengetragen hat - was eine nicht zu unterschätzende Aufgabe ist - diskutierte über neue Möglichkeiten der Auktionsgestaltung und über einen Online-Katalog
- Sascha Kaltwasser und Gerald Minichhofer wiesen auf die nächsten IVCA-Treffen hin, 2016 in Moskau, 2017 in Karlsruhe und 2018 in Bali (im Netz steht, 2019 sei noch offen, für 2018 wurde Belgien genannt). Nähere Information erteilt Sascha sicher gerne.

Damit war für die meisten Teilnehmer eine wieder einmal sehr schöne Velocipediade zu Ende, die sicher viele neue Eindrücke und Aufreger hinterließ. Für den Verfasser war das die Rückfahrt vom Festabend auf dem schmalen, mit Baumwurzeln übersäten „Uferradweg“ mit

dem fast unbeleuchteten Mini-Klapprad bei hohem Tempo, um die Vorausfahrenden nicht zu verlieren.

Ach ja, einige Velocipedisten besuchten noch das kleine Bad Segeberger Museum in der Altstadt, das von Nils Hinrichsen modern gestaltet worden ist und von ihm auch betreut wird. Einige anlässlich der Velo ausgeliehene historische Fahrräder ergänzten die Ausstellung. Bemerkenswert Modell und Abbildungen des Bad Segeberger Kalkbergs, auf dem früher eine ansehnliche Burg stand. Die Burg wurde am Ende des Dreißigjährigen Krieges 1644 von den Schweden durch Brandschatzung zerstört, der Berg anschließend erstmals vom Gipfel her zur Gipsgewinnung abgebaut. Durch den Abbau (der Gips wurde u. a. beim Bau des Lübecker Doms und der Segeberger Marienkirche verwendet) liegt der Gipfel heute nur noch 91 Meter, statt ehemals 120 m ü. NN. Heute bildet ein Teil des Restberges die felsige Kulisse für die Karl-May-Spiele.



Zum Schluss noch ein Dank an die Bad Segeberger Zeitungen. Sie berichteten am Freitag, Samstag, Sonntag und mehrfach in der Woche danach, Nils Hinrichsen schickte dem Verfasser insgesamt 12 Berichte mit vielen farbigen Fotos von dieser Veranstaltung. Auch das ließ diese Velocipediade wieder zu einer besonderen werden.

(Text und Fotos: Walter Euhus, Langenhagen)

Wintertreffen 2015

Referent Ralf Beduhn brachte es in einem Nebensatz auf den Punkt: „Was ich hier an geballtem Fachwissen erlebte, hat mich stark beeindruckt.“ Beduhn ist in der historischen Fahrradszene eher als Außenseiter zu betrachten. Um so wertvoller sein Urteil. Und auch in Gesprächen unter den Teilnehmern wird sowohl der Themenauswahl als auch den Inhalten der Vorträge immer wieder große Anerkennung gezollt. Diese nicht ganz neue Erkenntnis wirft allerdings eine nicht ganz neue Frage auf: Was kann „Historische Fahrräder“ tun, damit dieses Wissen nicht verloren geht und wie kann man es Mitgliedern und ggf. der Öffentlichkeit zugänglich machen? Hinweis zum folgenden Text: Zu den als Nichtmitglied eher unbekannten Referenten werden einige persönlich Angaben gemacht.

Samstag, 14. Februar 2015

Traditionell eröffnen Tilman Wagenknecht und der Vorsitzende Gerhard Eggers das Wintertreffen in dem bis auf den letzten Platz gefüllten Besprechungsraum der Erfurter Jugendherberge. Durch die Neugestaltung des Seminarraumes hat sich die mögliche Teilnehmerzahl geringfügig vergrößert.

„Fahrradfertigung 1817-1900: Erkenntnisse, Mutmaßungen, Fragen“

Das erste Referat hält Volker Benad-Wagenhoff, ein Technik-Historiker mit dem Schwerpunkt Geschichte der Fertigungstechnik (Metallbearbeitung), viele Jahre Konservator am Technischen Museum Mannheim und Mitstreiter der geplanten Landesausstellung „200 Jahre Drais'sche Laufmaschine“ im Jahr 2017. Benad-Wagenhoff hofft, seine Theorie und sein Wissen möglichst durch Hinweise aus dem Kreis der Mitglieder ergänzen zu können.

„Die seltsame Welt: 26 Zoll“

Anschließend trug Sascha Kaltwasser sein Thema vor. Zugegeben, welche genauen Abmessungen sich hinter der Reifenbezeichnung verbirgt, ist vielen ein Rätsel. Sascha dokumentierte eindrucksvoll, dass die auf den Reifen und in der Werbung angegebenen Werte nicht mit den echten Abmessungen übereinstimmen. Leider zeigt die jüngste Entwicklung, dass nach einer Phase der Annäherung der Angaben der Trend dahin geht, dass die Hersteller wieder - wohl unter Marketinggesichtspunkten - zu tricksen

beginnen. Leidtragender ist, wie so oft, der Verbraucher.

„Das Shimano-Museum in Sakai, Japan“

Berthold Glunz ist mit einer Japanerin verheiratet und deshalb des Öfteren in Japan. Als Experte für historische Fahrräder interessiert er sich natürlich für die Exponate des Shimano-Museums. Die Fotos seines Besuches präsentierte er in einem interessanten Bericht: Viele - überwiegend bekannte - Fahrräder, wohl aus einer Sammlung übernommen, aber eine Reise nach Japan wegen des Museums ist nicht unbedingt zu empfehlen.

„Der Reifen ist die Kontaktstelle zur Straße“

Ernst Brust, inzwischen regelmäßiger Gast und Referent beim Wintertreffen, zeigte eine Reihe interessanter Daten und viele Abbildungen, bei denen Reifen und der Kontakt zum Fahr-Untergrund die wesentliche Rolle spielten. Es durfte viel gelacht werden.

„Das Reibrad ist der Kontakt zum Reifen“

Dieter Oesingmann, emeritierter Professor an der Technischen Universität in Ilmenau, ist seit einigen Jahren ebenfalls in Erfurt vertreten. Sein Thema ist der Dynamo und seine unterschiedlichen Bauweisen. Dazu gehört auch das Reibrad, das von unterschiedlichen Positionen den Kontakt zum Reifen hatte und ebenfalls ständig eine technische Weiterentwicklung erfuhr.

„Neuere Dynamoentwicklung“

Erstmals beim Wintertreffen war Wilfried Schmidt, Inhaber einer Maschinenbaufirma gleichen Namens, Hersteller von SON-Naben-Dynamos und LED-Scheinwerfern. 1992 begann Schmidt mit der Konstruktion dieser zuverlässigen, wartungsarmen und langlebigen Produkte. Inzwischen produzieren und vertreiben 30 Mitarbeiter in Tübingen dieses hochwertige Zubehör. Ein interessanter Vortrag eines erfolgreichen Erfinders und Unternehmers.

„Die roten Radler - Das Fahrrad als politisches Fortbewegungsmittel“

Ralf Beduhn, Lehrer an der KGS Weyhe-Leeste, ist sicher dem einen oder anderen Fahrradhistoriker bekannt als Verfasser mehrerer Bücher, z.B. „Die Roten Radler - Illustrierte Geschichte des Arbeiterradfahrerbundes ‚Solidarität‘“ aus dem Jahr 1982. Beduhn informierte ausführlich über die Arbeiter-radfahrer und deren Geschichte und darüber, daß es sie auch heute noch gibt. Wikipedia: 1990 erfolgte die Vereinigung des RKBS (DDR) mit dem RKBS (BRD) zum Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität“ Deutschland 1896 e.V. Der Sitz des Verbands ist Offenbach am Main. Hier befindet sich auch die Bundesgeschäftsstelle und die Jugendbildungsstätte des Verbandes, der aktuell (2012) ca. 40.000 Mitglieder hat. Der Referent hat zugesichert, für den KS einen größeren Artikel zu schreiben, der die neuesten Erkenntnisse zum ARB wiedergeben wird.

„Das Veloziped des Herrn Vallot und seine Geheimnisse“

Helge Schultz ist einer der sicher führenden Fahrradhistoriker, eifriger Sammler und Frankreich-Liebhaber. In Paris wurde ein Veloziped in einem Keller gefunden und der Fund angeboten. Helge machte sich auf den Weg, erwarb das frühe Fahrrad und ergründete dessen Geschichte. Ein typischer Helge-Vortrag, frankophil ausgerichtet und spannend, sowohl seiner Personen-Recherche als auch die technischen Details dieser Maschine betreffend.

Damit war das Ende des ersten Vortrags abgeklungen und Entspannung im Restaurant „Pavarotti“ in Erfurts Innenstadt angesagt.



Sonntag, 15. Februar 2015

„Markenware Fahrrad II“

Wer kennt nicht Frank Papperitz'ens Buch „Markenware Fahrrad“ mit den etwa 5000 Beschreibungen und Abbildungen von Steuerkopfschildern. Frank



erzählte die spannende und teilweise lustige Geschichte seiner Sammlung von den Anfängen bis zur Gegenwart. Und die sieht so aus, dass er auch heute noch große Teile seiner Freizeit damit verbringt, Steuerkopfschilder per Bleistift abzubilden, sie zu zeichnen, zu vermaßen, zu digitalisieren und zu speichern. Das wird in einer Neuerscheinung seines Buches enden mit insgesamt ca. 7000 Abbildungen, zu dem ergänzt mit Angaben zum Nietenabstand, Erscheinungszeitraum und Abbildungen einiger Abziehbilder.

Die Leistung und der Einsatz Franks sind wohl kaum zu überbieten und sicher freuen sich viele über die Neuerscheinung. In ihr sind auch aufgenommen Steuerkopfschilder deutscher Hersteller, speziell für Fahrräder, die ins Ausland verkauft wurden und einen entsprechenden Zusatz erhalten. Frank erwirbt vor einiger Zeit eine dänische Sammlung, ein Paket von 16 kg, u.a. mit den bereits erwähnten deutsch-ausländischen Schildern.

„Lyonel Feininger“

Gerhard Eggers, Vorsitzender unseres Vereins, liebt besonders Fahrrad-Karikaturen. Fündig wurde er bei dem Deutsch-Amerikaner Lyonel Feininger (* 17. Juli 1871 in New York; † 13. Januar 1956 NY). Feininger lebte in seiner Jugend in Deutschland und studierte hier. Mit seinen Arbeiten am Bauhaus seit 1919 gehört er zu den bedeutendsten Künstlern der Klassischen Moderne. In seinen Bil-

dern werden die Objekte abstrahiert und gestalterisch überhöht. Berühmt geworden sind beispielsweise seine Bilder von Kirchen und Dorfkernen des Weimarer Umlandes in Thüringen (siehe Wikipedia).

Seinen Lebensunterhalt finanzierte Feininger zunächst mit Karikaturen, die er an mehrere Zeitschriften verkaufte. Es waren sehr häufig Arbeiten, in denen das Fahrrad die Hauptrolle spielte. Eggers verwies in seinem Vortrag auf die Detailgetreue in Feiningers Abbildungen, die sicher ohne Beispiel ist. Wer das Buch erwerben möchte, aus denen Gerhard sein Wissen bezog, der wende sich bitte an ihn, da es nur bei einem Kunsthändler käuflich ist.

„Natalis, Buessing & Co. - Braunschweiger Velocipede“

Wulff Mönnich hat intensiv und akribisch zu Herstellern und zur Herstellung von Velocipeden aus Braunschweig recherchiert. Ein interessanter Vortrag über die Frühzeit des Fahrrades mit vielen Details und interessanten Informationen. Bemerkenswert: Das Velociped fand hier - wahrscheinlich auch andernorts - offensichtlich eine große Verbreitung als Kinderspielzeug, speziell für Jungen. Es

gab aber auch eine Ausführung für Mädchen mit anderem Antrieb und anderem Sitz. Helge Schultz äußerte, daß es offensichtlich das Kinder-Dreirad vor der Erfindung des Velocipeds durch Pierre Michaux gab. Sicher wird der eine oder andere auch Mönnichs Ausstellung "Panther & Löwe. Braunschweig die Fahrradstadt" besucht haben.

Schlussbemerkung

Mit Wulff Mönnichs Vortrag endete das wieder einmal super-informative Wintertreffen, die Veranstaltung, die aus unserem Vereinsleben nicht mehr wegzudenken ist.

Von Bedeutung war neben dem Trödelmarkt auch die interessante Ausstellung über die „Solidarität“, die Uli Feick und Steffen Heidenreich aus Melle bestückt hatten. Heidenreich ist im Besitz des Vereinsnachlasses des Soli-Vereins Gummersbach mit vielen Exponaten und Saalfahrrädern. Er stellt den Soli-Nachlass auch gerne Interessierten für Ausstellungszwecke leihweise zur Verfügung.

Wintertreffen 2016

Für das Treffen in 2016 wurde das Sonderthema „Kettenschaltungen“ festgelegt, aber auch alle anderen fahrradhistorischen Themen sind willkommen. Interessenten sollten die beigelegte Ankündigung beachten. Die Teilnehmerzahl ist wie immer begrenzt, also sofort anmelden.

(Text und Fotos: Walter Euhus, Langenhagen)



Mein Rad

aus den Sammlungen
Marc Schumann, Norderstedt
und Winfried Bannert, Bad Segeberg

Im Rahmen der Velo in Bad Segeberg fiel ein „Bismarck-Berg wie Tal“-Herrenrad auf. Diesen Typ, noch dazu in diesem guten Zustand, sieht man nicht oft. Während des Fototermins gesellte sich plötzlich und ganz unverhofft auch noch das Pendant dazu. Soweit mir bekannt, blieb es bei dem kurzen Stelldichein, nach der Veranstaltung zog jedes Bismarck wieder seiner Wege.

Seit wann habt ihr die Räder?

Marc: Ich kannte das Bismarck aus einem Fahrradgeschäft. Dort stand es zu Dekorationszwecken, vor drei Jahren konnte ich es dann endlich erwerben.

Winfried: Das Bismarck-Damenrad konnte ich vor zehn Jahren auf einem Flohmarkt erstehen und werde es so schnell auch nicht wieder weggeben.

In welchem Zustand befanden sich die Räder?

Winfried: Ich gab dem Rad damals die Note drei (bei Noten von 1 - 6). Es hatte zwar deutliche Gebrauchsspuren, war aber bis hin zur Glocke komplett original. Auch das Rahmendekor war gut erkennbar.

Marc: Das Herrenrad war gut gepflegt und sieht so aus, wie ich es bekommen habe.

Wie habt ihr eure Erwerbungen dann behandelt?

Marc und Winfried: Außer einer vorsichtigen Reinigung und regelmäßiger Pflege mussten wir nichts weiter tun.

Was mögt ihr an den Rädern besonders?

Marc und Winfried: Einfach alles!

Hattet Ihr ein außergewöhnliches- ein besonders schönes Erlebnis mit den Rädern?

Marc und Winfried: Nein, nichts Besonderes. Wir fahren unsere Räder regelmäßig, was für sich schon jedes Mal „besonders“ ist.

Nun, ich denke mit diesem Stelldichein könnt ihr in Zukunft zumindest von einem außergewöhnlichen Erlebnis berichten.



Zweimal Bismarck „Berg wie Tal“: Damenmodell von Winfried Bannert (links) und Herrenmodell von Marc Schumann



links:
Ein schönes Rahmendekor mit geflammtem Strahlenkopf

unten:
Ein wirklich aussagekräftiges Steuerkopfschild

ganz unten:
Das Getriebe mit anschließendem Kettenschutz

unten:
Beim Damenrad wird das Gestänge durch die Rahmenstreben geführt.

Fotos: Sven Dewitz



Die Feder

von Norbert Hanke, Berlin

Die Feder kommt vom Norden nach Berlin, danke an Olli Leibbrand. Und ich bin nur Wahlberliner. Die allerdings können sehr spontan sein. Und die haben *Erfahrung*. Denn schon Anfang der fünfziger Jahre *erfuhr* ich mit meinen Eltern das Weserbergland, die über Fahrräder mit Hilfsmotor verfügten. Das war legitim, denn es heißt *Weser-Bergland* und der „Kleiner Brocken“ genannte Köterberg (heute Ziel tausender Motorradfahrer) ist hier 500 Meter hoch!

Mit meinem eigenen ersten Rad *erfuhr* ich meine zweite *Erfahrung*. Das heißt, nicht ich fuhr, sondern der LKW über mein Rad. Da lag es völlig plattgemacht, ich zum Glück unverletzt. Als ich das Rad heulend geradebiegen wollte, hörte ich eine Stimme rufen: „Das hat keinen Zweck!“! Seit dieser Zeit hasse ich Zwischenrufe. Die Versicherung bezahlte - aber meine Eltern kauften mir kein neues Rad.

Noch so jung setzte ich mir klare Ziele: Es musste ein Rennrad sein und ich und das Rad sollten heil bleiben. Dazu bedurfte es drei Regeln (später beim Auto: zehn Regeln): 1. Fahre voraus schauend, 2. Bestehe nie auf deinem Recht und 3. Lieber einmal warten (auch Geduld genannt), keine Experi-

mente. Alle 3 Regeln im Prinzip nicht schlecht, denn es gibt bis heute nur kleinere Blessuren. Auch das Rennrad bewährte sich einige Jahre. Es muss ein Fabrikat aus Bielefeld gewesen sein. Klaglose Fahrten zur Lehrstelle, zur Freundin, dann zur Frau und zuletzt zur Mutter meiner Kinder. Damit wurde das erste Auto fällig. Komischerweise hielt auch das nur wenige Monate.

Einige Jahre später weitere *Erfahrungen* mit dem zweiten und dritten Rennrad entlang der innerdeutschen Grenze. Das war Mitte der neunziger Jahre. Auf dem Grenzstreifen konnte man nicht wirklich fahren. Das Rad war nur dazu da, auf der Straße wieder zum Auto zu gelangen. Diese *Grenz-Erfahrung* war gigantisch. Die Ruhe, die Natur, die Einsamkeit. Ich habe es das letzte Abenteuer in Deutschland genannt. Innerhalb von zwei bis drei Jahren wurde die Grenze von Bad Harzburg bis zum Dreiländereck in Teilstrecken *erfahren*.

Im neuen Jahrtausend eine weitere *Erfahrung*, ich fuhr zu den Schwaben, aus beruflichen Gründen. Hier kaufte ich mir das vierte Rennrad, gebraucht, aber von Peugeot und: in Rot! Dieses besitze ich heute noch. Nach dem Motto: Die Arbeit ist zwar besch...(eiden), aber die Gegend ist Spitze. Ich habe das Ländle mit dem Rad *erfahren*. Neckar, Kocher, Jagst entlang, herrliche Täler, geheimnisvolle Burgruinen, malerische Städte. Einige Schwaben wuchsen mir dann doch ans Herz und so landete ich 2009 als Mitar-

beiter im Zweirad- und NSU-Museum Neckarsulm.

Jetzt muss man wissen, dass das Museum aus drei Teilen besteht: Historische Fahrräder, Motorräder (in der Überzahl) und drittens Fahrzeuge der Automarke NSU. Mein Favorit waren natürlich die Fahrräder. Und die dienten auch als Entree bei Führungen. Statt wie bisher „Ich begrüße Sie auf das herzlichste“ zu trällern, schwang ich mich lieber gleich auf die Laufmaschine von Drais und erntete damit sofort die Aufmerksamkeit aller Besucher.

Die Zugehörigkeit zum Museum öffnete mir zum ersten Mal die Augen, d.h. in Bezug auf die volle Spannweite historischer Fahrräder. Iwan und Mona vom Deutschen Fahrradmuseum in Bad Brückenau veranstalteten mit uns mehrere Fahrradtreffen und so war es unvermeidlich, dass ich schließlich von Iwan ein Triumph-Adler Fahrrad kaufte.

Eine kurze aber schöne Zeit. 2010 war ich dann schon in Berlin - nach Holzminden, Detmold, und Neckarsulm ist das Kleeblatt jetzt voll. Und hier habe ich grad jetzt beim Treffen in Spandau ein Standard Fahrrad aus Bielefeld (!) gekauft! Fünf Jahre Fahrrad-*Erfahrung* in Berlin sollten ausreichen, sich damit in den rauen Großstadtverkehr zu wagen!

Ich gebe die Feder weiter an Andreas Grünenthal.

Vorstandssitzung in Erfurt

Der fünfköpfige Vorstand hat sich am 19. und 20. September in Erfurt mit Tilman Wagenknecht getroffen, um mit ihm die Programmpunkte der Velocipediade 2016 zu besprechen. Er hat einige „Specials“ auf Lager, die ein besonderes Jahrestreffen versprechen. Eine Beilage als Vorankündigung findet ihr bereits in diesem Heft!

Der andere große Tagesordnungspunkt, den wir zu besprechen hatten, war die Auktion. Wir hatten ja bei der Mitgliederversammlung einige Meinungen abgefragt und auch danach noch mit vielen Mitgliedern gesprochen. Die große Mehrzahl wünscht sich weiterhin eine Auktion am Freitagnachmittag der Velo - die Versteigerung sollte nur kürzer sein! Wir haben daher beschlossen, dass es die Auktion 2016 wieder geben wird, auch mit gedrucktem Katalog! Das bedeutet für euch, ab sofort kann jeder Kontakt mit

Ivan aufnehmen und Fahrräder, Anbauteile, Ersatzteile, Kataloge, Photographien oder andere Preziosen zum Thema Fahrrad anbieten! Denn: Ohne Lots - keine Auktion!

Um die Attraktivität für Einlieferer und die Zahl der potentiellen Käufer zu erhöhen, sollen ab März / April bereits Lots auf einer Internetseite zu sehen sein. Das hängt natürlich davon ab, wie viele Objekte bis zum Wintertreffen in Erfurt schon eingeliefert sind. Die Sachen können entweder wie bisher nach vorheriger Absprache mit Ivan zu ihm geschickt werden (Post-Quittung aufheben - wird vom Verein übernommen!) oder am 13. und 14. Februar 2016 in Erfurt zum Wintertreffen mitgebracht werden. Martin und Monika Grundmeyer übernehmen dort die Lots und erstellen professionelle Fotos wie gehabt. (Mona Buchmann)

Vereins-Homepage

Wir haben eine sehr informative Homepage, ihre Möglichkeiten scheinen aber nicht allen Mitgliedern bekannt zu sein. Deshalb hier ein paar Sätze dazu. Unsere Homepage bietet nicht nur schöne Bildergalerien vieler Veranstaltungen und das KS-Archiv, sie informiert auch über Bücher und KS-Hefte, die der Vereinsshop anbietet. Darüber hinaus werden auch PDFs von Fachbeiträgen bereitgestellt. Es können Kleinanzeigen aufgegeben werden, wo die Kontaktdaten nur für Mitglieder sichtbar sind. Praktischer Weise können Veranstaltungstermine eingestellt werden. Zur Registrierung als Nutzer sind nur die Mitgliedsnummer und ein Passwort nötig. Also, auf geht's! (mm)

TERMINE 2016

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

12. - 14. Februar: Wintertreffen in Erfurt - Tagung und Börse für historische Fahrräder und Hilfsmotoren, Tel: 0361 - 561 20 32

20. - 21. Februar: Oldtimer-Teilemarkt in Hamm, www.zentralhallen.de

12. + 13. März: Technorama in Kassel

7. + 8. Mai: Technorama in Ulm

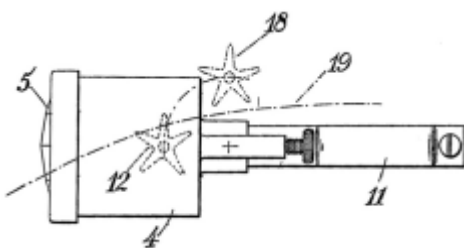
8. Mai: Treffen der Besitzer historischer **Miele-Fahrräder** am Stadtmuseum Gütersloh im Rahmen des „Gütersloher Frühlings“; Anmeldung an: Eva.Willenborg@guetersloh-marketing.de

24. - 25. Juni: Kultura - Fahrradjubiläumsveranstaltung in Ohringen. 60 Jahre Historische Radgruppe Ohringen. Fr.+Sa: Teilemarkt (keine Standgebühr), Nachtwächterführung; Sa. Vormittag: Ausfahrt (12 km) über den Ohrntalweg Sa. Nachmittag: Ausfahrt (15 km) in die Landesgartenschau. Fahrradvorstellung und Hochradrennen im Hofgarten. Ausschreibungen ab 02/2016. Kontakt: Hans Braun, Im Reutfeld 7, 74243 Langenbrettach. Tel: 07946-8791, braun.2000@t-online.de

2. Juli: Sommerfest Deutsches Fahrradmuseum in Bad Brückenau mit Teilemarkt, Ausfahrt etc.



Zu guter Letzt...



Im Juni 1926 erhielt ein spleeniger Engländer namens James Arthur Andrews aus London dieses Patent auf eine Signalanlage für Fahrräder. Das „Blitzlicht“ sollte durch die sprühenden Funken eines Feuersteins entstehen. Links ist die Draufsicht, rechts die Seitenansicht inkl. des Mitnehmers an einer Speiche abgebildet.

VERKAUFE

3 französische Jugendräder (Mixterahmen) 1950er - 1960er Marke Motoconfort und Blondin. 2 davon in sehr schönem Zustand, eins mit sehr schönen Teilen. - **Französisches HR 30er Jahre** Marke RPF, schöne SKS, Rahmen, Schutzbleche und Bremsen, sonst nicht alles original; - **Franz. Tourenrad**, Simplex 3-Gang, 40er Jahre; - **Halbrenner Motobecane**. Sehr schöner Zustand; - **Damentourenrad Blondin** (aus Straßburg) mit Mixterahmen, 50er Jh., 3-Gang, sehr schöner und kompletter O-Zustand. Alle Räder sind günstig, komplett und in fahrbereitem Zustand (bis auf eines der Jugendräder). Fotos und nähere Infos gerne auf Anfrage. Auch verschiedene Ersatzteile für französische Räder abzugeben; Tel 0033388848771 oder konold@aliceadsl.fr

Werkzeugtaschenriemchen, Neufertigung aus Leder. Verschiedene Farben möglich. Für Damen- und Herrenrad. Schnallen in schwarz oder vernickelt. Eigene originale Schnallen können auf Wunsch verwendet werden; Peter Zielasko, 04451-2625, peter.zielasko@ewetel.net

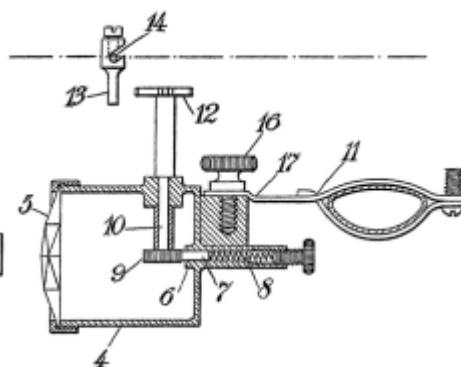
Satz hochwertiger **VR- und HR-Naben von GALLI** für Schraubkranz-Kassette. Einwandfreier Zustand - extrem leichter Lauf. Die Naben mit Schnellspann-Achsen sind eingespeicht in **RIGIDA "Pro"** Schlauchreifen-Felgen (28"). Alles zusammen für 40 €; Jürgen Kronenberg, Tel. 07022-42485.

SUCHE

Ältere **STURMEY-ARCHER** Nabenschaltungen vom Typ "KS", "KSW", "KT", "T" und "TC" (möglichst mit Schalter); Angebote an juergen.kronenberg@web.de oder telefonisch 07022-42485 (ab 18 h).

1 Reifen schwarz, alt und fahrbar in der Größe 700 x 35A (= 37x 642 mm ETRTO bzw. 28 x 1 3/8); Angebote an konold@aliceadsl.fr

Gabel 26", stabil, ohne Federung, z.B. für 74er Fahrgestell. **Torpedonabe** oder nur Hülse von 1939 in schwarz, **Torpedonabe** von '34 und '36 verchromt. Alles von den **Urania Fahrradwerken** Cottbus; Peter Zielasko, 04451-2625, peter.zielasko@ewetel.net



Impressum

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

Herausgeber

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

Redaktion

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

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

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

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

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

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

Layout

text-tigger, 32051 Herford
Fon 05221-3469769

Druck

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

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

Urheberrechtlicher Hinweis

Der Knochenschüttler ist nach dem Urheberrecht gesetzlich geschützt. Nachdruck oder sonstige Vervielfältigung erfordert die Genehmigung des Herausgebers. Als sonstige Vervielfältigung gelten auch Fotokopien, Mikroverfilmen, Digitalisieren, Scannen und Speichern auf Datenträger.

deutsches fahrrad museum



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

97769 Bad Brückenau (Staatsbad)
Heinrich-von-Bibra-Straße 24
Tel. 09741/93 82 53 · Fax 93 82 54

laden@deutsches-fahrradmuseum.de
Inh.: Ivan Sojc · Mobil 0171 83 94 800

NEU

Herbert Freylich DER TOD DES WELTMEISTERS



Romanvorlage ist Albert Richter (1912-1940),
der für seine Standhaftigkeit mit dem Leben bezahlte.
Ein brillanter, tiefgründiger und vielschichtiger Roman.

Maxime-Verlag 2015. Sehr elegante Ausgabe.
448 Seiten in Feinleinen mit Schutzumschlag. 24,95€

AKTUELLE RADSPORTBÜCHER



Tim Moore
GIRONIMO!

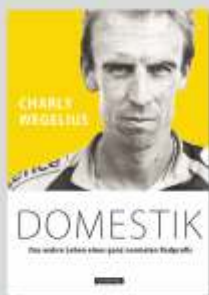
Die härteste
Italien-Rundfahrt
aller Zeiten

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

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

»Die Wahrheit über
den Profiradsport.«

The Times



Charly Wegelius
mit Tom Southam
DOMESTIK

Das wahre Leben eines
ganz normalen Radprofis

ISBN 978-3-95726-005-5
Brochur, 304 Seiten
EUR 16,80 [D]
(auch als E-Book erhältlich)

COVADONGA VERLAG

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



www.velo-classic.de

fingerhut@velo-classic.de

velo-classic - Gartenweg 46 - 32609 Hüllhorst

Tel.: 05744 / 920528 Fax: 05744 / 920529

Zubehör für klassische Fahrräder,
Rennräder, Motorfahrräder und Mopeds

*Dreimal leichter
als Stahl*



1. T III Masch. ca. 12 $\frac{3}{4}$ kg. * 2. D III Masch. ca. 13 $\frac{1}{2}$ kg.
3. h III Masch. ca. 11 kg. * 4. R III Masch. ca. 9 $\frac{1}{3}$ kg.

Straßenrenner Bahnrenner

GÖRICKEWERKE·AG·BIELEFELD

Textquelle: Göricke Nachrichten 1928 (5. Jg.); Abbildung: Werbeblatt unbekannter Herkunft; beides aus der Slg. M. Mertins.