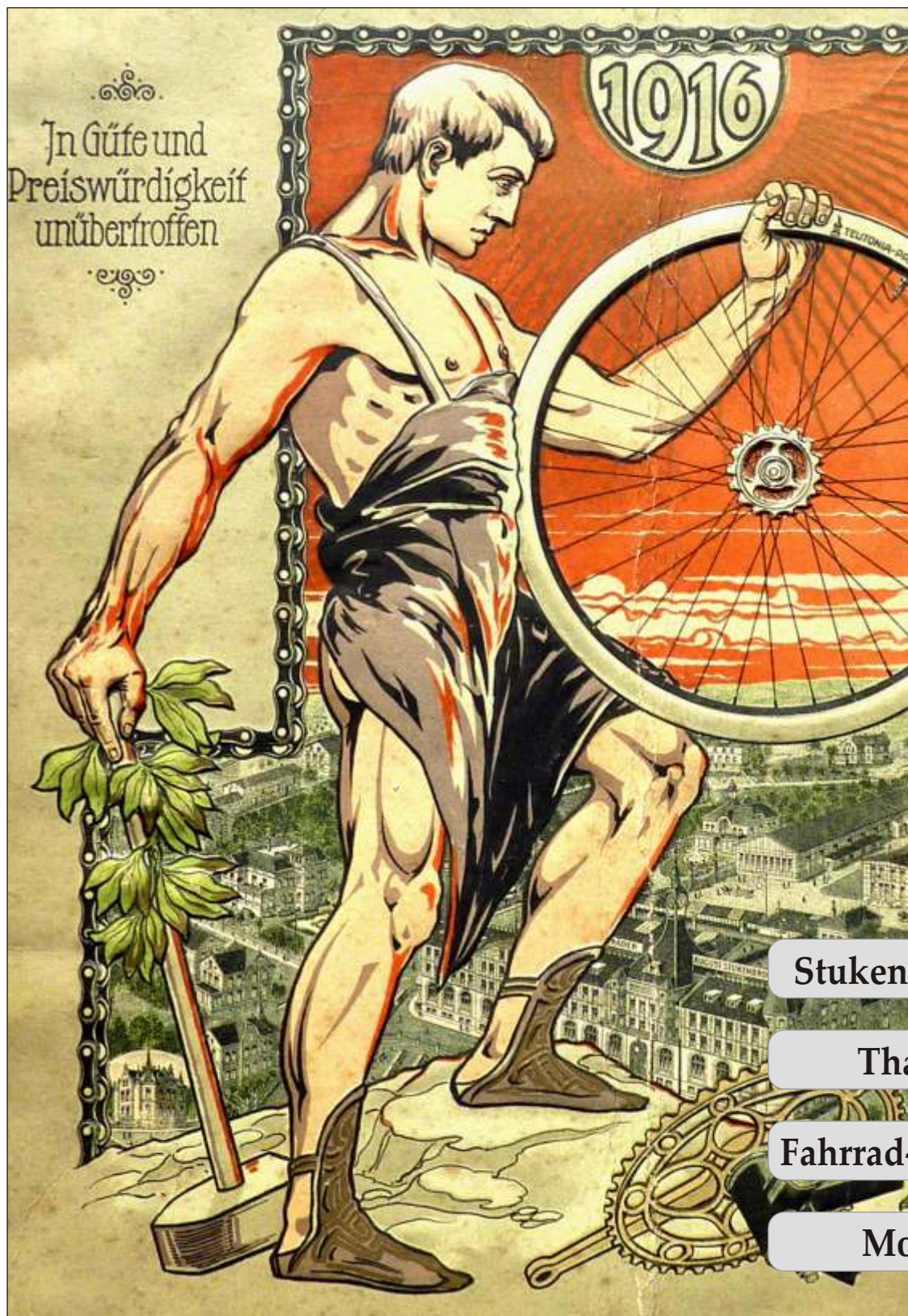


KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

48



Stukenbrok, Einbeck

Thaddy Robl

Fahrrad-Restaurierung

Moltos Ende

In dieser Ausgabe:



Deutschland-Fahrradwerke 1914.

Sammlung Walter Euhus

Absturz in der Wirtschaftskrise: Die Deutschland-Fahrradwerke August Stukenbrok.

Walter Euhus zeichnet in schnellen Strichen eine Skizze vom Aufstieg und Fall des ersten großen deutschen Fahrrad-Versenders aus Einbeck bis zu dessen Übernahme durch Sigurd in Kassel. Unternehmensgeschichte im Zeitraffer.

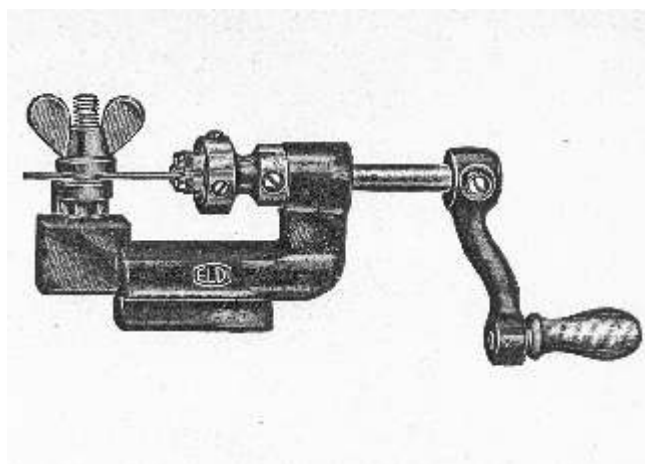
Draufgänger: Thaddäus Robl – erfolgreichster Steher und erstes Opfer des motorisierten Flugsports im Deutschen Reich.

Wie aus dem kränklichen Knaben einer der weltbesten Bahnfahrer wurde, das beschreibt Walter Lemke in seiner Kurzbiografie über Thaddy Robl. Sensibel und gutmütig gegenüber andern, rücksichtslos gegen sich selbst – so sammelte der Münchner Preisgelder wie kein anderer deutscher Radsportler vor ihm.



Thaddy Robl am Rande des Wettkampfs.

Sammlung Gronen/Lemke



Eldi Speichen-Walzmaschine.

Prospektblatt aus der Sammlung Uli Feick

Welche Speichen für welche Felgen? Und was ist eigentlich die ETRTO Norm?

Uli Feick gibt im Rahmen seiner Werkstatt-Serie einen umfassenden Überblick über die gängigen Felgenreößen und Speichenlängen, erklärt – auch für Laien verständlich – die unterschiedlichen Felgenprofile und -arten und bereitet so den Boden für die nächste Folge über das Einspeichen und Zentrieren von Laufrädern.

Liebe Leserinnen und Leser,

Jetzt haltet Ihr schon das dritte Heft in der Hand, das Thomas Busch als Redakteur gestaltet hat, und eins ist besser als das andere. Andererseits gilt immer noch, dass der Knochenschüttler nur so gut sein kann, wie die Artikel, die seine Leser schreiben. Wer also eine Idee hat, vielleicht ein Interessengebiet, das in den Seiten des KS noch nicht behandelt wurde, aber sich nicht recht traut, Papier und Bleistift zusammenzubringen, wende sich an die Redaktion, wir helfen weiter. Es wäre doch schade, wenn aufschlussreiche Erkenntnisse zu unserem Hobby nicht allgemein zugänglich würden.

Während ich diese Zeilen schreibe, herrscht hier im Wiehengebirge tiefster Winter. Seit Wochen ist die Freizeit dem Schrauben gewidmet und dem Durchforsten des Internets nach Teilen und Informationen. An geregeltes Training ist nicht zu denken, dabei steht die Saison vor der Tür. Schrecklich. Aber der Schnee wird schmelzen, auch wenn's im Moment niemand so recht glauben mag, und dann kommen sie alle wieder zum Vorschein, die Veteranenräder und die, die es noch werden wollen. Ich freue mich schon wieder auf die Radtouristiken in der Gütersloher Gegend, bei denen die Mitglieder des Miele-Clubs es mit Dreigangnabe und Stahlrohrrahmen den Elfgang-Carbonfahrern zeigen werden. „Steel is real“, Stahl ist das Echte.

Ich habe mir vorgenommen, dieses Jahr mehr von meinen alten Rädern auf „normalen“ Radsport-Veranstaltungen zu fahren, gibt es doch vieles Wunderbare zu zeigen: Kompaktkurbeln aus den Sechzigern oder Dynamonaben von noch früher; 40 Jahre alte Schaltwerke, die um die Hälfte leichter sind als die heutigen.



Über Gespräche an der Kontrolle oder beim Kuchen im Ziel kann man die Eine oder den Anderen für klassische Räder interessieren oder auch vom Standort eines „alten Schätzchens“ erfahren, und irgendwann, da bin ich mir sicher, gehört das Belächeltwerden dann nicht mehr dazu.

Das wird spätestens dann der Fall sein, wenn die Fahrer sich fragen werden, ob denn komplizierte Technik wirklich ans Fahrrad gehört, an das Fahrzeug, das durch die Einfachheit groß geworden ist, das den Spruch personifiziert „Perfektion ist, wenn man nichts mehr weglassen kann“. Da können sie alle etwas von unseren Rädern lernen.

Toni Thielmeier

Inhalt:

Editorial 3

Fachartikel

- Walter Euhus –
Die Deutschland-Fahrradwerke,
August Stukenbrok 4

- Walter Lemke –
Thaddäus Robl – eine
vergessene Legende 9

- Uli Feick –
Einspeichen und Zentrieren
von Laufrädern, Teil II 13

Post aus ...

- England und Amerika 18

Literatur

- „Die wilde, verwegende Jagd“ –
Ein Standardwerk des frühen
Stehersports 20

- Cyclomanie –
Das Fahrrad und die Literatur 20

Autorenforum

- So wenig wie möglich – so viel
wie nötig! Ein Plädoyer 22

- Nachtrag zum Artikel über
Falträder in den Niederlanden 24

- Molto: Vom traurigen Ende
einer Fahrradfabrik 25

- Ein Fahrradmechaniker
im 1. Weltkrieg 26

- Über die falsche Kardanwelle
bei kettenlosen Fahrrädern 27

Veranstaltungen und Ausfahrten

- Die „Tour de Biere“ 28

- Veteranen-Treff in Münster 29

- Messebericht aus Leipzig 29

- Veranstaltungen im Frühjahr
und Sommer 30

Gastkommentar Nigel Land 30

Mein Rad 31

Die Feder 32

Vereinsnachrichten 32

Termine 32

Kleinanzeigen 33

Mitgliedernachrichten /

Impressum 34

*Titelbild: Fahrradkatalog August
Stukenbrok von 1916.*

Sammlung Walter Euhus

Die Deutschland-Fahrradwerke, August Stukenbrok, Einbeck – ein Überblick.

Von Walter Euhus, Burgdorf

Nicht nur Fahrradinteressierte kennen den Namen Stukenbrok, Einbeck. Viele Leute besitzen einen Stukenbrok-Katalog, im Original oder als Nachdruck. Mit ihm kann man sich wunderschön in die Zeit vor hundert Jahren zurückversetzen und wie durch ein Schaufenster betrachten, was die Leute sich damals leisteten. Überrascht stellt man fest, dass es das meiste, was wir heute kennen, auch schon damals gab.

Der Auf- und Abstieg der Firma Stukenbrok ist ein wichtiger Bestandteil der deutschen Fahrrad- und Wirtschaftsgeschichte. Daher ist auch die Geschichte des Unternehmens mehrfach beschrieben worden. Schon der bekannte Heimatdichter Hermann Löns verfasste 1910 im Auftrag Stukenbroks ein Manuskript zur Firmengeschichte. Man weiß allerdings nicht, ob es jemals im Druck erschien. /1/

Mindestens zwei weitere Broschüren über Stukenbrok erschienen in den 1980er Jahren /2/ und – da das Interesse offensichtlich groß war – eine weitere 1996. /3/ Aus diesem Heft und aus dem des ehemaligen Radsportlers August Haupt aus Einbeck sind wesentliche Informationen und mehrere Abbildungen entnommen. Zu den neuen Erkenntnissen trug wesentlich Günter Ilper aus Hambühren (Gut Rixförde) bei, gemeinsam mit anderen Nachkommen Willy Tischbeins, dem langjährigen Generaldirektor von Continental in Hannover.

August Stukenbrok: Herkunft und frühe Berufsjahre

Geboren wurde August Stukenbrok am 29. Mai 1867 in Pegestorf, das in der Nähe von Bodenwerder und Polle an der

Weser liegt. Dort ging er zur Schule, danach erlernte er in Polle den Kaufmannsberuf.

Sein Lehrherr, Wilhelm Hagedorn, war nicht nur ein geachteter Kaufmann, er war auch begeisterter Radler und fuhr als erster in Polle ein Hochrad. Stukenbrok blieb nicht vom grassierenden Fahrradbazillus verschont. Er erlernte das Radfahren und begann – strebsam und fleißig wie er war – in seiner Freizeit Fahrräder zu reparieren und zum Zwecke des Verkaufs zusammenzubauen.

1888 wurde August Stukenbrok kaufmännischer Angestellter im Manufakturwarengeschäft von Adolf Fels in Einbeck. Stukenbrok erkannte die Zeichen der Zeit, die alle auf „Fahrrad“ standen, und eröffnete am 1. Juni 1890 in einem Etagenzimmer in der Marktstraße einen kleinen Fahrradverkaufs- und -reparaturladen, den er neben seiner Angestelltentätigkeit betrieb. Bald wurden weitere Räume dazu gemietet. Als diese nicht mehr ausreichten, verlegte Stukenbrok 1894 sein Geschäft zum Marktplatz.

Einen Teil seiner Kunden gewann Stukenbrok – damals nicht unüblich – über den Radsport. Er betätigte sich als Rennfahrer und Saalsportler und wurde auch, passend zu seiner Ausbildung, erster Schriftführer im „1. Radsport-Verein Einbeck“ (RSV), dem er in den 1890er Jahren beigetreten war.

Der Aufstieg

Die geschäftliche Entwicklung von Stukenbrok lässt sich am besten an den Verkaufszahlen ablesen. Es wurden verkauft:



Geschäftsräume am Marktplatz 7.

1890	28 Fahrräder
1893	182 Fahrräder
1894	482 Fahrräder
1895	840 Fahrräder
1896	1.641 Fahrräder
1897	3.300 Fahrräder
1899	6.700 Fahrräder
1902	10.000 Fahrräder
1904	21.000 Fahrräder
1906	22.000 Fahrräder
Höchststand: täglich 63 Stück	

1914, zum 25jährigen Bestehen, konnte das Unternehmen dann auf 250.000 verkaufte Deutschland-Fahrräder zurückblicken. Auch die Mitarbeiterzahlen verdeutlichen den Aufstieg in diesen Jahren:

1890	2 Mitarbeiter (1 Handwerker, 1 Laufbursche)
1893	30 Mitarbeiter (15-20 Kaufm. Angestellte, 3 Schlosser, 12 Arbeiter)
1898	150 Mitarbeiter (80 Kaufm. Angestellte, 75 Arbeiter, überwiegend Schlosser)
1929	400 Mitarbeiter.

Das Geschäftsareal war zu dieser Zeit 268.000 qm groß.

Grundlagen des Geschäftserfolgs

Stukenbrok gründete sein Unternehmen zu dem Zeitpunkt, als der Bürger erstmals mobil und das Fahrrad Gebrauchsgut wurde. Mit steigenden Einkommen entstanden bald größere Käuferschichten. Durch den Großeinkauf bei verschiedenen Herstellern konnte Stu-



1891: Aktive des Radfahr-Vereins Einbeck, 6. v. l. ist August Stukenbrok.

kenbrok ein preisgünstiges Produkt von guter Qualität anbieten. Das sprach sich herum, der Name Stukenbrok wurde weit über Einbeck hinaus bekannt.

Stukenbrok bezog sein Fahrräder zunächst von den Brennabor-Werken, den Excelsior-Werken und der Firma Liepe und Breest, allesamt aus Brandenburg. Zulieferer waren auch die Eisenwerke Gaggenau, ferner die Premier-Fahrradwerke in Doos bei Nürnberg und die Panther-Werke in Magdeburg und Braunschweig. Später wurde Dürkopp, Bielefeld Hauptlieferant. 1/4/ Billige „Aus-



Zeitungsanzeige von 1910.

landware“ bezog Stukenbrok nicht. Das entsprach nicht seinem vaterländischen Empfinden. Sehr gute Erfolge wurden auch mit der Bereifung erzielt. Die „Teutonia-Pneumatik“ war preiswert, galt aber trotzdem als sehr haltbar.

Alle Modelle wurden von Stukenbrok unter dem Namen „Deutschland-



Werksgebäude vor 1914.



Werksansicht: Briefkopf aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg.

Fahrräder“ vertrieben. Als Markenzeichen wählte er das Denkmal des Cheruskerfürsten Arminius, fälschlicherweise Hermann genannt. Das „Hermanns-Denkmal“ steht im Teutoburger Wald und erinnert daran, dass die Cherusker unter Arminius 9 n. Chr. drei römische Legionen vernichteten. Der Stukenbrok-Arminius trägt allerdings kein Schild, sondern ist mit einem Fahrrad ausgestattet. Neben dieser Darstellung wurde der Wahlspruch „Mein Feld ist die Welt“ zum Werbeträger der Firma.

Sicher trug dieses konsequente Erscheinungsbild – heute würde man es Marketingkonzept nennen – zum Erfolg Stukenbroks bei ebenso wie die umfangreiche „Zeitungspropaganda“ durch Insetrate und die Kataloge.

Stukenbrok-Kataloge

Schon früh begann Stukenbrok mit der Herausgabe von Katalogen. Damit

beschritt er einen neuen Weg. Die Kataloge, von professionellen Grafikern dem Zeitgeist entsprechend gestaltet, brachten den Empfängern das Kaufhaus in die

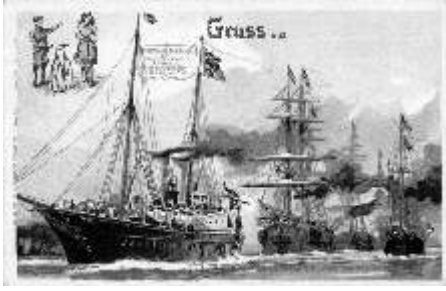


Stukenbrok-Katalog 1916.

Wohnstube. Der Kunde konnte sich ausführlich informieren, füllte die Bestellung aus, und in kürzester Zeit war die Ware bei ihm.

1893 erschien erstmals ein kleiner Katalog, der die „Deutschland-Fahrräder“ in Wort und Bild vorstellte. 1894 wurde der erste umfangreiche Katalog herausgegeben, in den außer Fahrrädern auch Zubehör und Ersatzteile aufgenommen waren. Die Ausgabe von 1896 führte die erste Acetylenlaterne. Bereits 1900 umfasste das Druckwerk 108 Seiten. Im Laufe der Zeit erweiterte Stukenbrok sein Programm mit einem riesigen Gebrauchswarensortiment, die umfangreichste Katalog-Version war 400 Seiten stark. 1909 erschienen erstmals zwei Sonderkataloge, in den anschließenden Jahren folgten weitere.

In den Auflagenzahlen spiegelt sich die Geschäftsentwicklung wider. So wurden



Werbe-Ansichtskarten mit unterschiedlichen Motiven aus den Jahren 1899 bis 1906.

im Jahr 1900 100.000 Exemplare, 1905 bereits 300.000 Exemplare, 1907 schon 500.000 Exemplare und später 1 Mio. Kataloge ins In- und Ausland verschickt. Entsprechend wuchs auch die Zahl der Kunden. 1912 verzeichnete das Kundenregister über 700.000 ständige Abnehmer.

Aus dem „Spezial-Fahrrad-Versandhaus“ wurde bald ein allgemeines Versandgeschäft. Eine hervorragende Verwaltungs- und Vertriebsorganisation sorgte dafür, dass eingehende Bestellungen noch sofort am gleichen Tage ausgeliefert wurden.

Der Verkauf erfolgte nur gegen Barzahlung, Nachnahme oder Vorkasse. Deshalb war die Firma immer liquide und konnte wiederum selber zu Vorzugspreisen einkaufen, etwa wenn Stukenbrok in späteren Jahren 20.000 Fahrräder gegen sofortige Kasse kaufte.

Wegen des ständig wachsenden Geschäftsbetriebes verlegte Stukenbrok sein Unternehmen vom Marktplatz zum Ostertor, in der Nähe von Post und Bahnhof gelegen. Er baute dort Büros und Lager. 1896 kaufte er ein Grundstück mit Villa. Durch Ankauf von Nachbargrundstücken entstand um die Villa herum ein großzügiger Park.

1902 mietete Stukenbrok Grundstück und Gebäudeteile der ehemaligen Kaserne am Ostertor, die er schließlich 1907 für die sehr hohe Summe von 210.000 Mark erwarb. Den bestehenden Fachwerkbau ließ er um einen großen Flügel ergänzen.

Parallel zum Ausbau des Werks in Einbeck entstanden in vielen Städten Deutschlands Stukenbrok-Verkaufsniederlassungen.

Stukenbrok-Fahrräder

Stukenbroks Fahrräder wurden bekannt unter dem Namen „Deutschland“, wobei die einzelnen Modelle mit Nummern versehen waren.

Später kamen die Marken „Arminius“, und „Teutonia“ dazu. Angeboten wurden Tourenräder, Halbbrenner, Straßenrenner, Damen-, Herren-, Geschäfts- und Jugendräder für Mädchen und Jungen. Auch „Kettenlos“-Modelle waren im Programm sowie zahlreiche Zubehör rund ums Fahrrad.

Andere Produkte wurden unter dem Namen „Aste“ vertreiben, darunter Sprechapparate (Grammophone) und Schallplatten. Aste stand für August Stukenbrok Einbeck.

Für Radsportler ist von Interesse, dass die Firma Stukenbrok 1927 ein Rennrad entwickelte, das nach einem in Einbeck bekannten Rennen „Hugeberg-Rad“ genannt wurde. In der kurzen Zeit, in der es produziert wurde, fuhren bevorzugt Einbecker Radsportler – meist Stukenbrok-Mitarbeiter – mit diesem Modell.

Der Niedergang

Der Erste Weltkrieg unterbrach zwar den stetigen Aufstieg Stukenbroks, doch konnte das Unternehmen danach zunächst wieder an alte Erfolge anknüpfen. Als dann aber die Weltwirtschaftskrise die Arbeitslosenzahlen in nie geahnte

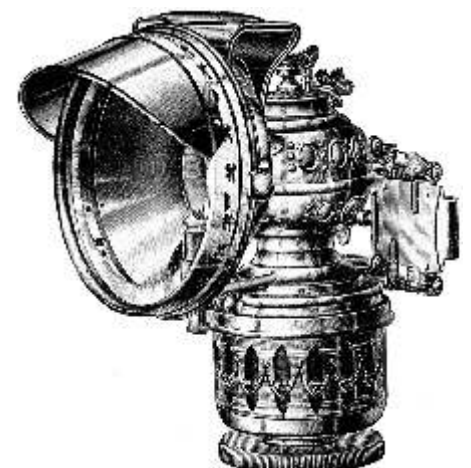
Höhen trieb, blieb auch der Einbecker Versender nicht verschont. Die Fahrradverkaufszahlen sanken drastisch, die Arbeit stand still.



„Deutschland“ Nr. 1, 1897.



„Deutschland Kettenlos“ Nr. 19, 1910.



„Teutonia“ Acetylen-Laterne Nr. 1350, 1910.



Steuerkopfschilder.



Stolze Autobesitzer: August Stukenbrok mit Gattin Dörchen (l.) und Tochter Hertha sowie Chauffeur. Dame rechts unbekannt.



Familienportrait der Stukenbroks: Dörchen, Hertha und August.

Verkauft wurden:

1927	14.000 Stück
1928	11.482 Stück
1929	5.739 Stück
1930	2.914 Stück
1931	1.660 Stück

Ein vergleichbarer Umsatzrückgang vollzog sich auch bei anderen Warengruppen.

Den Untergang erlebte der Firmengründer nicht mehr mit. August Stukenbrok verstarb am 4. Januar 1930 im Alter von 63 Jahren nach längerer Krankheit an einer Lungenentzündung. Sein Unternehmen ging im September 1931 in Konkurs und stellte alle Aktivitäten ein.

Patriarch und Unternehmer: August Stukenbrok

Seit 1897 war August Stukenbrok verheiratet mit seiner Frau Dörchen geb. Eicke, die sehr aktiv in der Firma mitarbeitete. Sie verstarb jedoch früh, zu einem Zeitpunkt, als ihre einzige Tochter Hertha gerade 14 Jahre alt war.

Stukenbrok führte sein Unternehmen gemäß dem damaligem Verständnis, also patriarchisch, und erwartete von seinen Arbeitern und Angestellten absolute Loyalität. Andererseits engagierte er sich für sie. Noch vor dem Ersten Weltkrieg baute er etliche Wohnhäuser für seine Arbeiter. Die Dörchen- und die Hertha-

straße – genannt nach Frau und Tochter – erinnern noch heute daran. Außerdem erwarb Stukenbrok das Rittergut Banteln sowie zahlreiche Häuser und Grundstücke in Einbeck.

Für sein unternehmerisches Handeln wurde er vielfach geehrt und zum



August Stukenbrok.

Kommerzienrat ernannt. Dieser Titel wurde bis 1919 für Männer aus Handel und Industrie verliehen, die sich in der Regel anschließend mit einer größeren Geldspende dafür bedankten.

Die sehr behütet aufgewachsene Hertha Stukenbrok zog nach dem Konkurs völlig mittellos nach Hannover und war dort verheiratet. Sie starb 1945 und wurde in Einbeck begraben, wo auch ihr Mann, der Oberst a.D. Hans Bindert aus Kappel, 1966 beerdigt wurde.

Nach dem Konkurs

Der Konkurs des Unternehmens war für die Einbecker Arbeitnehmer eine unglaubliche Katastrophe. Stukenbroks Tochter veräußerte die Firma für 20.000 RM an eine neue Gesellschaft, die „August Stukenbrok, Einbeck, GmbH“ mit Sitz in Hannover, Marktstraße 15. Gegenstand des Unternehmens war laut Gesellschaftsvertrag vom 10. Juni 1931 der „Fortbetrieb“ des bisherigen Handelsgeschäftes Stukenbrok. Geschäftsführer war Wilhelm Volkmar, Einbeck. Die Aktiva und Passiva, also auch die Forderungen und Verbindlichkeiten Stukenbroks, gingen nicht in die neue Gesellschaft ein.

Die Grundstücke und Gebäude der vormaligen Firma Stukenbrok wechselten am 1. Januar 1937 in den Besitz der Firma Heidemann Werke über, eine selbstständige Tochter der Baronia Fahrzeugfabrik in Bielefeld. Heidemann produzierte bis 1995 Fahrräder in Einbeck.

Stukenbrok – Sigurd Kassel

In einem Brief an den Fahrradhandel hieß es 1932: „Tatsache ist, daß die der



Katalog von 1938.



Stukenbrok, Kassel. Katalog von 1955.

Händlerschaft ‚sehr gut‘ bekannte Sigurd GmbH, Kassel, einen Teil des Stukenbrokschen Unternehmens kaufte. Der geschäftsgewandte Herr Maybaum zahlte für die ‚Firma Stukenbrok‘ 48.000 RM... Dazu gehörten die Kundenverzeichnisse und außerdem das Zugeständnis, alle für die Firma Stukenbrok noch eingehenden Aufträge unter der alten Firma zu erledigen, um so den Anschein zu erwecken, als würden diese Aufträge noch von Stukenbrok ausgeführt... Inzwischen hat Maybaum die in Einbeck einst

bestehende Postabfertigungsstelle, die er mit kaufte, nach Kassel verlegt und läßt alle von dort abgehende Post mit dem Stempel Einbeck versehen. Die Auftraggeber werden dadurch weiter in dem Glauben belassen, die Firma Stukenbrok existiere noch immer...“ /5/

Nach dem Tod des Sigurd-Inhabers Kurt Maybaum veräußerten die Erben mit Kaufvertrag vom 7. November 1936 ihre Anteile an Willy Tischbein, den vormaligen Generaldirektor der Continental-Werke in Hannover. Nur ein Jahr später ging die ganze Firma in dessen Besitz über. 1937 erwarb Otto Wilhelm Erdmann, Schwiegersohn Tischbeins, Anteile an Sigurd. Später lautete die Firmierung „Sigurd KG Otto Wilhelm Erdmann“, Kassel.

Weiterhin Kataloge

Bemerkenswert ist, dass es auch nach dem Konkurs des Einbecker Versandhauses weiterhin Stukenbrok-Kataloge gab. Noch im Titel des Kataloges von 1938 hieß es: „Durch Feld und Wald, durch Dorf und Stadt mit dem guten Deutschland-Rad!“ So wurde noch 1938 ein Stukenbrok-Steuerkopfschild montiert. Der 51-Seiten-Katalog enthielt u.a. „Deutschland-Markenräder“ und ein Geschäftsrad mit Stukenbrok-Aufdruck sowie Zubehör, Ersatzteile, Haushaltswaren und Gebrauchsgüter.

Selbst nach dem Zweiten Weltkrieg, in den 50er Jahren, gab Sigurd noch Kataloge unter der Bezeichnung „August Stukenbrok (früher Einbeck) in Kassel“

heraus. Werbeaussage: „Frisch und froh mit Stukenbrok Kassel“. In diesen Katalogen wurden auch „Deutschland-Fahrräder“ angeboten.

Über die Firma Sigurd wird in einem der kommenden Knochenschüttler ausführlicher berichtet.

Hinweis: Das Mitte 2006 wiedereröffnete Fahrradmuseum der Stadt Einbeck enthält einen Sonderraum, der August Stukenbrok, seinem Werk und Schaffen gewidmet ist.

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben:

/1/ „Die Deutschland-Fahrradwerke August Stukenbrok zu Einbeck von Hermann Löns“, Herausgegeben vom Stukenbrok-Museum der Stadt Einbeck 1982

/2/ Plümer, Dr. Erich: „Das Versandhaus August Stukenbrok in Einbeck“ Herausgegeben vom Stukenbrok-Museum der Stadt Einbeck, 2. Auflage 1984

Haupt, August: „August Stukenbrok, Kommerzienrat zu Einbeck, Sein Werk - Aufstieg und Ende“ Rüttgerodt, Einbeck, 1986

/3/ Heege, Elke und Plümer, Erich: „Fahrrad-Fabrik August Stukenbrok Einbeck. Die Geschichte eines Versandhauses“, in: Kleine Schriften des Städtischen Museums Einbeck, Heft 4, 1996

/4/ ebda., Seite 14

/5/ „Der Deutsche Fahrrad-, Nähmaschinen- und Kraftfahrzeughändler“ Heft 9/1932. Archiv Frank Papperitz, Pirna



Flickzeugdöschchen.

Thaddäus Robl – eine vergessene Sportlegende

Von Walter Lemke, München

1955 stellt der Berliner Sportjournalist, Sportfunktionär und Radsportchronist Adolf Klimanschewsky in seinem Buch „Der entfesselte Weltmeister“ die Frage: „Ist Sportruhm vergänglich?“ Diese Frage sei gestattet, bevor wir uns einem Mann zuwenden, der für Deutschland und seine Heimatstadt München im Radsport höchsten Ruhm erringen konnte und dessen 100. Todestag am 18. Juni im Kalender eines jeden Radsportfans vermerkt sein sollte.

Dem schwächlichen, kränklichen Knaben Thaddy Robl, der am 22. Oktober 1877 in Kleinaschau bei Garmisch das Licht der Welt erblickte, war nicht in die Wiege gelegt, dass er Radrennfahrer und zweimal Weltmeister werden würde. Vorerst bereitete er seinen Eltern Therese und Gottfried mehr Sorgen als Freude, denn der dreijährige Knirps litt an Gehirntypus, der zu Lähmungen führt und zur damaligen Zeit bei Kindern unter fünf Jahren relativ häufig auftrat. Thaddys eher schwächlicher Körper wurde so in Mitleidschaft gezogen, dass das Kind schwer gehbehindert war, unter schrecklichen Angstzuständen litt, oft stundenlang schrie und nur durch Eiumschläge beruhigt werden konnte.

Ab dem sechsten Lebensjahr musste er von seiner Mutter im Sommer in einem umgebauten Kinderwagen, im Winter auf einem Schlitten zur Schule gebracht werden. Die Krankheit wich langsam, und im neunten Lebensjahr, 1886, hatte er sie schließlich überwunden. Zwei Jahre später zieht die Familie Robl nach München. Dort trifft sie ein weiterer Schicksalsschlag. Am 27. August stirbt Thaddys 16-jährige Schwester Anna.

Im Rennradfieber

1890 hat sich der Junge vollkommen erholt. Zur Genesung hatte unter anderem auch ein Fahrrad beigegeben, das ihm seine Mutter auf ärztliches Anraten hin gekauft hatte. Schon zu dieser Zeit kamen bei dem noch immer schwächlichen Buben der unbändige Selbsterhaltungstrieb, die Willensstärke,

die Kampf- und Angriffsbereitschaft sowie die Rücksichtslosigkeit gegenüber dem eigenen Körper zum Vorschein, die ihn ein Leben lang begleiten sollte. Thaddy wurde seiner Mutter zufolge ein richti-



Auf dem Weg nach Australien: Thaddy Robl an Deck des Postdampfers „Großer Kurfürst“ im Jahr 1902.
Archiv Gronen/Lemke

ger Tunichtgut in der Schule, aber vor allem hatte ihn das Rennfieber gepackt. Angeregt durch Berichte in den Sportzeitschriften über große Radrennen, die Gier nach Weltrekorden und die Dauer-

leistungen im Radsport wurde in Robl der Wunsch wach, ebenfalls Radrennfahrer zu werden.

Zusammen mit seinen „Spezln“ begann er, die Gegend um die Augsburgerstraße unsicher zu machen, indem er in den kleinen Gässchen Wettfahrten veranstaltete. Die fielen nicht immer glimpflich aus. So hat er einmal in vollem Tempo einen glücklicherweise nur mit Altpapier gefüllten Kinderwagen umgefahren und ist dabei in hohem Bogen auf das Pflaster gestürzt. Seiner Mutter sagte er von allem nichts, denn er wollte sie nicht ängstigen, und sein Vater durfte erst recht nichts erfahren, denn der wollte von den Plänen seines Sohnes, Rennfahrer zu werden, absolut nichts wissen.

Für den Vater stand fest, dass der Sprössling – genau wie er – den Beruf eines Steinsetzers, also Pflasterers, erlernen sollte. Heimlich schloss sich Thaddy daher 1894 als 17-jähriger dem kurz zuvor gegründeten „Radlerclub Isarau 1894“ an, und schon beim ersten Straßenrennen fuhr er allen anderen auf und davon. Das brachte ihm den Titel des Clubmeisters ein, auf den er stolz war.

Fernfahrt Basel-Cleve: Eine böse Überraschung

Bald erhielt Robl die Gelegenheit, seine Zähigkeit in aller Öffentlichkeit zu beweisen. Bei kleineren Vereinsrennen hatte er die Münchner Sportkreise auf sich aufmerksam gemacht. Darunter auch Bernhard Kühne. Er bat Thaddy 1894, ihn als Schrittmacher bei der Fernfahrt Basel-Cleve über 620 Kilometer zu unterstützen. Gegen den Willen seines Vaters folgte er Kühne in die Schweiz und nahm an dem Rennen teil, das Fritz Opel nach 27:50 Stunden gewann. Es hielt eine böse Überraschung bereit: Kühne erlitt in der Nähe von Mainz Defekt, gab auf und machte sich aus dem Staub. Robl fuhr das Rennen zu Ende und kam, ohne einen Pfennig in der Tasche, in Cleve an. Ein mitleidiger Berliner, der Rennfahrer Johann Pundt, gab Robl ein kleines Darlehen, das per Bahn, vierte Klasse, zurück bis Mainz reichte.

Dort versetzte er bei einem weiteren Kollaps sein Rad und kam letztlich mittellos in München an.

Aber er hatte bei Basel-Cleve viel gelernt. In der Folge nahm er am Rennen Wien-Salzburg teil und belegte den dritten Platz. Erschwert wurde die Ankunft durch einen Defekt: Dreißig Kilometer vor dem Ziel brach ein Pedal und Thaddy musste mit einem Bein tretend das Rennen beenden. Er schickte sofort an seine Mutter ein Telegramm mit der Erfolgsmeldung. Das geriet allerdings in die Hände seines Vaters, und bei seiner Heimkehr war der Sturm im Wasserglas perfekt. Schmunzelnd erzählte Robl später, dass sein Vater heimlich das Telegramm voller Stolz am Stammtisch herumgereicht habe.

Robl ließ sich von dem einmal eingeschlagenen Weg nun nicht mehr abbringen. Der 18jährige beteiligte sich an Bahnrennen und hatte besonders mit seinem Partner Freudenberg bei Tandemrennen Erfolge, die beiden erzielten sogar mehrere Weltrekorde. Aber auch seine Platzierungen als Straßenfahrer konnten sich sehen lassen: Bei den Fernfahrten Wien-Triest, Petersburg-Moskau und Leipzig-Dresden-Leipzig endete er immer unter den Ersten.

Dritter bei Bordeaux-Paris

Vorläufiger Höhepunkt war 1898 die Teilnahme an der Fernfahrt Bordeaux-Paris über 591 Kilometer hinter Schrittmachern. Robl sicherte sich die Führung durch den französischen Autorennfahrer René de Knyff, hinter dem er in Paris einen hervorragenden dritten Platz belegte.

Die Fahrt stand unter einem Unstern. Gleichzeitig mit dem Senken der Start-

flagge öffnete der Himmel alle seine Schleusen und es wurde bitterkalt. Nach 180 Kilometer streifte der Wagen von Knyff und Robl konnte sich in der Pause etwas aufwärmen und mit Kaffee stärken. Eine eisige Nacht brach an und noch 400 Kilometer mussten zurückgelegt werden. Thaddy war bis auf die Knochen durchnässt, Hose und Jacke hingen wie Blei an den Gliedern. Nach 310 Kilometern lösten

sich seine Schuhe auf und durch das Leder drückten die Zacken der Pedale. Als der Schmerz unerträglich wurde, stieg Robl ab und bat in einem Haus, in dem noch Licht brannte, um alte Lappen, die er um seine Füße wickelte. Zum Anbruch des Tages, bei Überquerung der Loire, stieg Robl nochmals ab und trank vor Durst das kalte Flusswasser. Das blieb nicht ohne Folgen. Magenkrämpfe stellten sich ein, dazu die blutenden Füße – ein Wunder, dass er die Stadt an der Seine erreichte. Und: Er wurde Dritter hinter dem französischen Erstplatzierten Gaston Rivierre und dem späteren Tour de France-Sieger Maurice Garin.

Trotz diesem Erfolg und weiteren guten Platzierungen – beispielsweise Zweiter bei der Österreichischen Straßenmeisterschaft – war es mit dem finanziellen Vorwärtsschritt nicht weit her. Doch obwohl die Aussichten nicht allzu rosig waren, wechselte der nun fast 19-jährige Thaddy ins Lager der Berufsfahrer. Allerdings ein gewagtes Unternehmen, denn der junge Münchner hatte keinerlei Unterstützung durch irgendwelche Firmen oder Sponsoren. Im Klartext: Er war auf Erfolge angewiesen und lebte von der Hand in den Mund.

Durchbruch auf der Bahn

Robl sah seine größten Chancen im Bahnrennsport, und so sagte er der Landstraße adieu und ver-



Robl 1903 in typischer Haltung hinter seinem Schrittmacherduo mit Schmidt (l.) und Cantini. Archiv Gronen/Lemke

suchte sein Glück auf den Rennbahnen. Das stellte sich prompt ein: 1. Platz beim 24-Stunden-Rennen in Verviers, Belgien und ein sensationeller 2. Platz beim Bol d'Or, einem 24-Stunden-Rennen hinter Tandemführung in Roubaix, Frankreich.

Bereits 1897 hatte Robl mit dem Stehersport geliebäugelt und am 26. Juli in Berlin-Friedenau bei einem 50-Km-Rennen immerhin einen 4. Platz erreicht. Doch Thaddy konnte sich noch keine gute Schrittmacher leisten, und ohne diese Unterstützung war in diesem Sport nichts zu erreichen.

1899 sah das offenbar anders aus. In diesem Jahr landete er bei der Europameisterschaft über 100 Kilometer in Berlin-Friedenau auf dem vierten Platz. Das Eis war gebrochen und Robl, der noch immer schwach und schmächtig wirkte, nahm es von nun an mit allen großen Rennfahrern seiner Zeit auf.

1900 wurde bei den Olympischen Spielen in Paris – sehr zum Unwillen des Baron de Coubertin, eines strengen Verfechter des Amateursports – auch ein 50-km-Steherrennen ausgetragen, das Robl vor dem Holländer Piet Dickentman und dem Franzosen Emile Bouhours gewann. Vermutlich handelte es sich nur um einen Vorführwettbewerb, denn das Rennen taucht in den offiziellen Olympiabüchern nie auf. Thaddy gewann in diesem Jahr weitere große Rennen und begründet mit seinem Sieg im 100-Meilen-Rennen, ausgetragen am 15. August in Berlin-Friedenau, seinen Ruhm als einer der besten Dauerfahrer Deutschlands. Durch sein Draufgänger-tum erwarb er sich die Sympathien der Zuschauer. Tausende strömten zu den Rennbahnen, um den Münchner im Wett-



Am Rande der Rennbahn – undatiert.

Archiv Gronen/Lemke

kampf zu erleben. Besonders liebten ihn die Berliner. Robl hatte seinen Wohnort gewechselt und war in die Hauptstadt umgezogen. Schnell sprach dort die Jugend nicht mehr vom Rad fahren, sondern nur noch vom „Durch-die-Straße-Robl“.

1901 und 1902: Weltmeister Robl

Berlin war auch der Schauplatz für seinen bis dahin größten Erfolg. 1901 gelang ihm am 7. Juli in Friedenau nach einem bis zur letzten Runde kampfreichen Treffen der Sieg in der Weltmeisterschaft über den Holländer Dickentman. Dass dies kein Zufall war, bewies Thaddy zwei Monate später in Leipzig, als er auch die Europameisterschaft gewann, wieder gegen Dickentman.

1902 kann Robl diese beiden Höhepunkte im Bahnrad sport erneut für sich entscheiden und – nehmen wir es vorweg – auch die Europameisterschaften von 1903, 1904 und 1907 sehen ihn als Sieger. Nun gibt es in Deutschland kaum mehr einen „Großen Preis“ oder ein anderes hervorragendes Rennen, das Thaddy nicht als Sieger beendet. In Berlin, Breslau, Dresden, Erfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Leipzig, Magdeburg und Plauen, um nur die bekanntesten Rennbahnen der damaligen Zeit zu nennen, jubeln ihm die Zuschauer zu – oftmals über 20.000 an der Zahl.

Sich durchbeißen

Doch nicht nur Erfolge säumen seinen an Höhepunkten reichen Weg. Nicht weniger als sieben Schlüsselbeinbrüche, zwei Brüche des rechten Fußes, klaffende Kopfwunden (fast hätte er durch einen

Sturz 1906 in Leipzig das Augenlicht verloren), Verstauchungen, Prellungen und Hautabschürfungen zählten zu seinen Verletzungen.

Besonders hart traf es Robl 1902 in Berlin bei einem Sechs-Stunden-Rennen. Kaum hatte er hinter seinem Schrittmachergespann Steger-Brettschneider Anschluss gefunden, ertönte ein Schreckensschrei durch das weite Rund – Robl war gestürzt. Offizielle eilten zur Unfallstelle, um erste Hilfe zu leisten. Der raue Zement hatte kaum ein Stückchen Haut auf seiner linken Körperseite gelassen.

Die Tapete war ab, wie Radrennfahrer mit grimmigen Humor diese Art der Verletzung bezeichnen. Thaddy lehnte schroff ärztliche Hilfe ab, verlangte seine Rennmaschine und setzte blutüberströmt das Rennen fort. Mit der ihm eigenen Ausdauer, Hartnäckigkeit und unbeugsamen Energie umkreiste er mit schmerzverzerrtem Gesicht das Oval, übernahm nach über einer Stunde die Führung und beendete das Rennen als Sieger mit einem neuem Weltrekord von 358,544 Kilometern.

1903 vollbrachte er eine ähnliche Leistung. Am 31. Mai landete er nach einem Sturz beim Goldenen Rad von Magdeburg hinter Emile Bouhours und Alfred Görnemann nur auf Platz drei. Einen Tag später erschien er, Kopf und Beine mit dicken Verbänden umwickelt, das Gesicht mit Pflaster verklebt, auf der Zementbahn in Brandenburg a. d. Havel zu einem 50-Km-Rennen. Während des Rennens riss er Binden und Mull von den Beinen und siegte unter dem Jubel der Zuschauer. Auch eine Art, die Pfingstfeiertage zu genießen...



1. Juni 1903: Am Start zum 50-Km-Rennen in Brandenburg, nachdem er einen Tag zuvor in Magdeburg schwer gestürzt war.

Archiv Gronen/Lemke

1906 wurde in München-Milbertshofen eine 666,66 Meter lange Zementbahn eröffnet, die mit einer Breite von 10 bis 12 Metern und einer Kurvenüberhöhung von sechs Metern damals als die schnellste und modernste Radrennbahn der Welt galt. Robl gewann am 13. Juni den Eröffnungspreis über eine Stunde, legte dabei 88,999 Kilometer zurück und verbesserte den bestehenden Weltrekord um 4,279 Kilometer.

Robl als Großverdiener

Das Jahr 1906 kann man in finanzieller Hinsicht getrost als das erfolgreichste in Robls Laufbahn bezeichnen. Am Saisonende hatte er die um diese Zeit fast unvorstellbare Summe von 49.250 Mark verdient. Das Jahreseinkommen eines Regierungsrats betrug damals 7.200 Mark, ein Lokomotivführer musste sich mit 2.200 Mark begnügen. Eine komfortable 6-Zimmer-Villa in München-Pasing kostete 17.500 Mark und ein Mercedes-Benz war für 3.200 Mark zu haben.

Trotz allem blieb der Münchner ein einfacher Mensch. Er hatte sich allerdings seiner Umgebung angepasst, sprach mittlerweile Englisch und Französisch, fehlte bei keinem Pferderennen oder Boxkampf und war ein Liebling der Damenwelt. Robl zählte zu den sensiblen Rennfahrern, war ausgesprochen hilfsbereit und



Der zweifache Weltmeister Robl hinter dem Berliner Steuermann Fritz Steger und dem Wiener Franz Brettschneider.

Archiv Gronen/Lemke

oft zu gutmütig. Immer wieder wurde er ausgenutzt und verstand obendrein nicht viel von Gelddingen. Sein Kapital zerbrach schneller als er es verdienen konnte. Aber es gelang ihm, seiner geliebten Mutter in München-Feldmoching ein Haus bauen zu lassen. Die „Villa Robl“ steht noch heute.

Reichtümer konnte er nicht horten. Da waren zum einen die „guten Freunde“, zum anderen seine weiten Reisen. Der Radsportjournalist Fredy Budzinski kommt auf abenteuerliche Zahlen: Achtundzwanzig mal war Robl in Paris, vierzehn mal in Italien, sechs mal in Russland, ebenso oft in England, Belgien und Dänemark. Und wer – wie er – zu jener Zeit zehn mal mit dem eigenen Auto in Monte Carlo war, wird das nicht getan haben, um zu sparen.

Auch in den Jahren 1907 und 1908 gehörte Robl zu den Bestverdienern, obwohl seine Leistungen nicht mehr so herausragend waren. Man sprach bereits von einem Versagen Thaddys, der nicht mehr den Erwartungen entsprach, die der Sport auf ihn setzte. Doch die Verehrer des nun 30jährigen Münchners verzagten ebenso wenig wie er selbst.

Abfallende Leistungskurve

Thaddys Erfolgskurve ging mit den Worten des Komikers Karl Valentin „wie eine Lawine einmal nach oben und einmal nach unten“, aber für Siege und Platzierungen reichte es allemal. 10 Siege, 12 zweite und 10 dritte Plätze ergaben 1907 immerhin noch 45.500 Mark Gewinnsumme, 1908 waren es sogar noch 49.950 Mark, obwohl sein Stern im Sinken war. Bei Engagements musste vor allem sein Name bezahlt werden, der noch immer die Massen anzog.

1909 kam in Berlin das erste Sechstagerennen Europas zur Austragung. Vom 15. bis 21. März gingen auf der 150 Meter langen Bahn in der Ausstellungshalle am Zoologischen Garten 14 Mannschaften an den Start. Unter ihnen Thaddy Robl mit seinem Partner Arthur Stellbrink. Die beiden landeten nur auf dem fünften Platz, aber Robl war einer der erklärten Lieblinge des Publikums. Und dies nicht nur bei den einfachen Leuten. Als am 4. Tag der Kronprinz auftauchte, musste Thaddy auf dessen Wunsch einige Runden hinter Motorführung fahren.

Noch einmal konnte der Münchner im Laufe des Jahres einige Erfolge einfahren, darunter einen dritten Platz bei der Europameisterschaft in Berlin-Steglitz,

und 36.500 Mark an Preisgeld einstreichen, aber er trug sich ernsthaft mit dem Gedanken, das Rad an den berühmten Nagel zu hängen. „Meine Rennfahrerkarriere ist praktisch zu Ende. Meine Schrittmacherapparate habe ich bereits aufgelöst. Mein Manager Hans Kühbandner hat Abschied von mir genommen“, so die Worte des Weltmeisters. Eingeweihte wussten aber, dass sich Robl längst mit dem Gedanken befasste, Aviatiker zu werden und sich dem motorisierten Flugsport zuzuwenden.

Dort befand er sich in bester Gesellschaft. Viele Fluggpioniere, darunter die amerikanischen Brüder Orville und Wilbur Wright, waren ehemalige Radrennfahrer. Auch die ersten drei deutschen Pilotenscheine wurden für Radrennfahrer



Kurz vor dem letzten Flug: Robl am Steuer seines Farman-Doppeldeckers in Stettin, am 18. Juni 1910.
Archiv Gronen/Lemke

rer ausgestellt und Robl wollte ebenfalls einen besitzen. 1910 steckte Thaddy das ganze Geld, das er für den Lebensabend seiner Mutter und seine eigene weitere Zukunft gespart hatte, in den Kauf von bis zu 30.000 Mark teuren Flugmaschinen und seine Ausbildung zum Piloten, die ihn etwa 1.200 Mark kostete. Nach ersten zaghaften Versuchen in Berlin-Johannisthal absolvierte er im elsässischen Mühlhausen nach nur zweitägigem Üben mehrere Flüge von fünf, zehn und zwölf Minuten Dauer und beendete damit erfolgreich seine Ausbildung.

In der Folge führte Robl Kunstflüge aus – jeder erfolgreiche Flug war ja im Grunde genommen eine Kunst – und nahm an Flugveranstaltungen teil. Ein gefährliches Unternehmen, denn tödliche Unfälle waren unter Fluggpionieren

keine Seltenheit. Die primitiven Konstruktionen aus Holz, Tuch und Draht waren schwer zu steuern und anfällig.

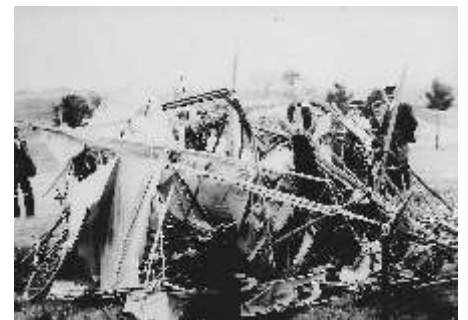
Tod bei Flugschau in Stettin

Trotzdem fuhr der inzwischen 32jährige Robl mit großen Hoffnungen nach Stettin, um am 18. Juni 1910 an der dortigen Flugschau teilzunehmen. Ungeachtet der Warnung des Veranstalters, der wegen des böigen Windes Bedenken hatte, ging Robl an den Start. Gegen 19.00 Uhr stieg er hoch in die Luft und umrundete zunächst in schönem Flug den Platz. Plötzlich wurde der Flugapparat von einer heftigen Böe geschüttelt, neigte sich nach vorne und stürzte aus etwa 70 Metern Höhe ab. Die Maschine zerschellte am Boden und die Trümmer erschlugen Thaddy Robl. Er war damit das erste deutsche Flugopfer im Motorflug.

Schnell kam der Gedanke an einen Selbstmord auf, aber Thaddy, der hoch verschuldet war, hatte immer betont, nur aus dem Leben scheiden zu wollen, wenn für seine alte Mutter gesorgt sei. Nun hatte er alles Geld in seine Flugapparate gesteckt und seine Mutter war fast mittellos geworden. Das Gerücht war daher schnell vom Tisch.

Thaddy Robl wurde in Stettin eingeseignet und nach München überführt. Am Nachmittag des 26. Juni sah der Südfriedhof unter grauem Himmel eine Trauerversammlung, wie es sie noch nie für einen Sportler gegeben hatte. Erst gegen Abend zerstreute sich die nach Tausenden zählende Menge.

Robls Vater war bereits am 12. August 1897 im Alter von 47 Jahren verstorben. Nun hinterließ Thaddy eine trauernde Mutter, die sich bis zu ihrem Tod am 19. August 1915 nicht mit dem Schicksal ihres Sohnes abfinden konnte. Damit endet die Geschichte der Familie, denn Robl war nicht verheiratet. Heute erinnert nur eine kleine Straße in Feldmoching an den großen Sohn der Stadt.



Die Trümmer der Unglücksmaschine.

Archiv Gronen/Lemke

Über das Einspeichen und Zentrieren von Laufrädern, Teil II

Von Uli Feick, Berlin

In Fortsetzung von Teil I im KS 46 wollen wir uns heute mit den gängigsten Felgen und Speichen beschäftigen, die bei unseren Schätzchen vorkommen. Die Tabellen auf den Folgeseiten sollen einen Überblick darüber geben, was an Felgengrößen vorkommt und welche Speichenlängen dafür benötigt werden.

Beginnen wir mit den Felgenarten. Man kann bis zu vier Grundarten unterscheiden, bei denen auch die Art der Reifemontage verschieden ist.

Es gibt so genannte Drahtreifenfelgen (Abb. 1 A, B). Sie können aus Stahl, Aluminium oder Holz bestehen. Hierbei ist im Reifen ein Draht eingearbeitet, der verhindert, dass der Pneu von der Felge springt. Die Felge besitzt ein so genanntes Tiefbett: In der Mitte der Felge, dem Felgenboden, ist der Durchmesser kleiner als an der Felgenschulter, wo der Drahtkern des Reifens zum sitzen kommt. Dieses Tiefbett wird benötigt, damit man den Reifen überhaupt montieren kann. Indem man den Reifen bei der Montage ins Tiefbett legt, kann man ihn gegenüber über das Felgenhorn ziehen. Klassische Stahlfelgen für Tourenräder weisen eine gerade Felgenschulter auf, was den Luftdruck begrenzt. Ab ca. 4,5 bar entsteht dabei das Risiko, dass der Reifen von der Felge springt. Da jedoch dickere Tourenreifen nur mit 3 bis 4 bar gefahren werden, gibt es keine Probleme. Bei Holzfelgen sollte der Luftdruck 3,5 bar nicht übersteigen, da sonst die Felgenflanken durch den hohen Reifendruck wegbrechen können.

Der zweite Felgentyp sind die so genannten Wulstfelgen (Abb. 1 C). Sie sind schon äußerlich daran zu erkennen, dass sie ein rundes Profil haben und kein Tiefbett. Dies ist auch nicht notwendig, da Wulstreifen über keinen Drahtkern verfügen und somit etwas dehnbar sind. Die Befestigung auf der Felge geschieht durch die Wulst am Reifen, die sich unter das nach innen umgebördelte Felgenhorn schiebt, und dort beim Aufpumpen hineingedrückt wird. Wulstfelgen gab es früher auch als Hohlkammerfelgen, sie wurden als Doppelhohlstahlfelgen bezeichnet. In der Regel bestanden Wulstfelgen aus Stahl, es gab aber in den 30er Jahren auch schon mal Ausführungen aus Aluminium.

Kommen wir nun drittens zu den so genannten Hohlkammerfelgen aus Aluminium (Abb. 1 F). Hohlkammer bedeu-

tet, dass sie sozusagen einen doppelten Boden haben, wodurch sie wesentlich verwindungssteifer werden. Außerdem weist dieser Typ ein so genanntes Hornprofil auf: Beide Enden über dem Reifensitz ragen ein Stück nach innen, wodurch der Reifen einen festeren Sitz erhält. Luftdrücke von 7 oder 8 bar, wie sie beim Rennrad benötigt werden, sind so prot-

te verhindern, dass das Holz sich verzieht. Die heute noch erhältlichen Ghisallo-Felgen sind aus Buchenholz. Bei Schlauchreifenfelgen gibt es die unterschiedlichsten Querschnitte, je nachdem ob es sich um Straßen- oder Bahnmodelle handelt. In den 30er Jahren kamen dann Aluminiumfelgen hinzu, die eine Holzeinlage hatten, damit sich die Speichenrippel nicht durchziehen. Der Vorteil dieser Felgen lag in der besseren Bremswirkung und Abriebfestigkeit. Heutzutage werden sie als Hohlkammerfelgen (analog Abb. 1 F), nur eben ohne Felgenschulter gefertigt.

Soweit erst einmal ein Überblick über verschiedene Felgentypen für Luftbereifung. Auf ganz frühe Varianten aus der Hochrad- und Vollgummizeit möchte ich hier nicht näher eingehen, zumal diese

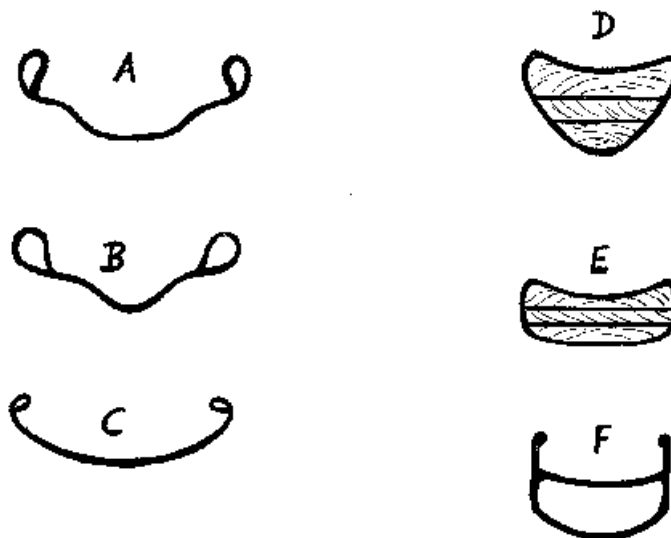


Abb. 1: Felgenprofile.

blemlos möglich. Solche Felgen sind in den meisten Fällen an den Speichenbohrungen mit einfachen oder doppelten Ösen verstärkt. Moderne Felgen gibt es noch in den unterschiedlichsten Profilen und Ausführungen, worauf ich aber nicht näher eingehen möchte, da wir uns hier mit den klassischen Felgen beschäftigen wollen.

Zu guter Letzt gibt es noch die so genannten Schlauchreifenfelgen (Abb. 1 D, E), die aus Holz oder Aluminium bestehen können. Sie sind gewissermaßen die Urform der Felge für Luftbereifung nach Dunlop, 1888. In der Regel bestanden diese Felgen bis in die 30er Jahre aus Ahorn- oder Hickoryholz. Sie waren aus mehreren Lagen mit entgegengesetzter Faserrichtung verleimt, das soll-

auch nur einen Bruchteil unserer Oldtimer ausmachen.

Felgen: Maße und Ausführungen

Viel wichtiger ist es, jetzt näher auf die verschiedenen Maße und Ausführungen einzugehen, die vorkommen können. Da wäre zunächst einmal die Felgengröße. Einen Überblick gibt die Felgentabelle von Veith (Abb. 2) aus den 50er Jahren. Auf ihr sind die gängigsten Felgengrößen aufgeführt. Bei den 28" Wulstreifen sind aber – wie man sieht – nur zwei Größen aufgeführt, die auch noch den gleichen Umfang, sprich Durchmesser haben. Schaut man jedoch in den Stukenbrok Katalog von 1912 (Nachdruck, Seite 36), dann sieht man, dass dort allein schon fünf verschiedene Felgendurchmesser

VEITH

FELGEN-TABELLE

Wulstreifen $14 \times 1\frac{1}{4}$ $20 \times 1\frac{1}{2}$ $24 \times 1\frac{5}{8}$ $26 \times 1\frac{1}{2}$ $28 \times 1\frac{1}{2}$ $26 \times 1,70 \times 1\frac{1}{2}$ $28 \times 1,70 \times 1\frac{1}{2}$	Umfang des Felgenbodens in mm: 905 1350 1650 1790 1960 1790 1960
Drahtreifen $26 \times 1\frac{1}{2}$ $28 \times 1\frac{1}{2}$ $26 \times 1\frac{5}{8} \times 1\frac{1}{2}$ $28 \times 1\frac{1}{4} \times 1\frac{3}{4}$ $28 \times 1\frac{5}{8} \times 1\frac{5}{8}$ $26 \times 1,75 \times 1\frac{1}{2}$ $26 \times 1,75 \times 1\frac{3}{4}$ $20 \times 2,00$ $26 \times 1,75 \times 2$ $26 \times 2,00$ $28 \times 1,75$	Umfang a. Felgenschulter in mm: 1835 1995 1835 1955 1955 1835 1795 1275 1755 1755 1955
Kleinkrafttradreifen $20 \times 2,00 / 2,25 \text{ KK}$ $26 \times 2,00 \text{ KK}$ $26 \times 2,25 \text{ KK}$ $26 \times 2,50 \text{ KK}$	Umfang a. Felgenschulter in mm: 1275 1755 1755 1755
Rollerreifen $12\frac{1}{2} \times 2\frac{1}{4}$	Umfang a. Felgenschulter in mm: 638,3

Bei Tiefbettfelgen ist der Umfang im verspannten Zustand der Felge zu messen, mit einem Bandmaß von 0,5 mm Dicke und einer um 1 mm geringeren Breite als die entsprechende Maulweite.
 Die Werte für den Umfang sind auf der Oberseite des Bandmaßes abzulesen.
 Bei Wulstfelgen ist der Umfang mit einem 0,5 mm dicken Bandmaß auf der Verstärkungsrippe des Felgenbodens zu messen.



Fahrt **VEITH** *Reifen*
millionenfach bewährt
EINE DEUTSCHE QUALITÄTSMARKE

Abb. 2: Felgentabelle.

für 28“ vorkamen, nämlich von 62 bis 66 cm. Je schmaler der Reifen umso größer der Felgendurchmesser, je breiter der Reifen umso kleiner der Felgendurchmesser.

Somit blieb der gesamte Außendurchmesser inklusive Bereifung also immer in etwa gleich groß.

Bei den Drahtreifenfelgen ist es ähnlich. Bei allen Größen von 14“ bis 26“ gibt es jeweils mehrere Felgendurchmesser mit den dazu passenden breiteren oder schmaleren Reifen, so dass – wie bei den Wulstreifen – der Außendurchmesser immer in etwa gleich groß bleibt. Jedoch bei 28“ ist dies nicht so. Dort ist der Felgendurchmesser immer gleich – mit Ausnahme der Größe 28 x 1 ½.

ETRTO Norm

Maßgeblich für Reifen und Felgen ist heutzutage die ETRTO Norm (European Tire and Rim Technical Organisation), zu Deutsch, „Europäische Technische Reifen und Felgen Organisation“. Gemäß dieser Norm werden die Reifen- und Felgengrößen in Millimeter aufgeführt und nicht mehr in Zoll. Ein Beispiel: Die Größe 28 x 1,75 heißt in ETRTO 47 x 622. Die 47 steht für die Reifenbreite in Millimeter, und 622 mm ist der Felgendurchmesser an der Felgenschulter, dort, wo der Reifen anliegt. Um auf den oben erwähnten 28“-Reifen zurückzukommen: Bei 28“ beträgt der Felgendurchmesser immer 622 mm, egal ob 20 mm Rennreifen oder 60 mm Big Apple Tourenreifen aufgezogen sind. Der Gesamtaußendurchmesser ist also immer verschieden. Einzige Ausnahme ist die Größe 28 x 1 ½ (ETRTO 40 x 635). Hier ist der Felgendurchmesser größer. Diese Felgengröße kommt hauptsächlich bei originalen Hollandrädern oder englischen Roadstern vor. Dass es auch noch eine französische Typenbezeichnung gab, auf die ich hier nicht näher eingehe, sei nur am Rande erwähnt.

Neben dem Felgendurchmesser spielt die Felgenbreite eine Rolle. Um eine Zuordnung zu schaffen, welche Reifenbreiten montiert werden können, gibt man die so genannte Maulweite an. Das ist die Breite zwischen den beiden Felgenschultern oben am Felgenhorn. Hier variieren die Angaben dazu, was man wo aufziehen kann. Eine schmale Rennfelge mit 13 mm Maulweite ist für Reifenbreiten bis 25 mm ausgelegt, 19 bis 21 mm Maulweite für 32 bis 50 mm. Man kann grob sagen, dass die Reifenbreite in etwa das 2 bis 2,5fache der Maulweite betragen

darf. Mountainbikes weichen teilweise deutlich davon ab. Grundsätzlich kann man auch einen breiten Reifen auf eine schmale Felge aufziehen, jedoch wird die Reifenseitenwand dann am Felgenhorn sehr stark belastet, und der Reifen gibt dort vorzeitig seinen Geist auf.

Ein kurzes Wort noch zum Felgenband. Drahtreifenfelgen benötigen ein ausreichend stabiles Gummiband, um den Schlauch vor dem Scheuern an den Speichennippeln zu schützen. Hohlkammerfelgen müssen unbedingt mit einem adäquaten Hochdruckfelgenband ausgestattet sein, das über die gesamte Felgenbreite reicht und ausreichend dick ist, damit sich der Schlauch nicht in die Hohlkammer drückt und platzt. Hier hat sich Velox Leinenband seit Jahrzehnten

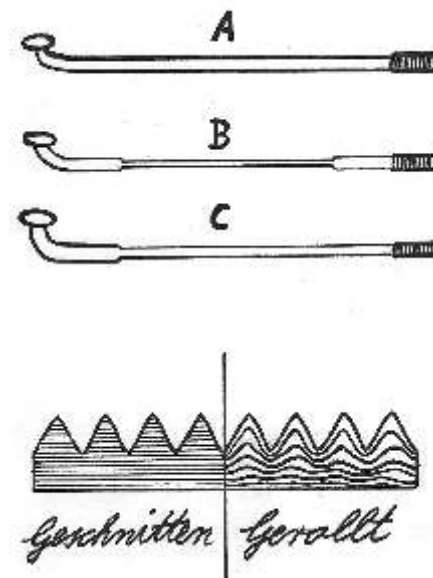


Abb. 4: Speichentypen, Speichengewinde.

bewährt. Wulstreifen benötigen kein Felgenband, da sich die Reifenenden neben der Wulst am Felgenboden überlappen. Schlauchreifen werden mit Doppelklebeband oder Kitt auf die Felge aufgeklebt. Als kleiner Tipp für Reifen mit Schlälchen sei noch etwas Talkum empfohlen, das auf die Reifeninnenseite aufgetragen wird, um das Scheuern des Schlauches an der Reifeninnenwand zu minimieren.

Die Speichen

Wenden wir uns nun den Speichen zu. Bevor ich auf die verschiedenen Speichen eingehe noch ein Satz zur Lochzahl der Felge, also zur Anzahl der Speichen im Laufrad. Alle in der Wippermann-Speichentabelle (Abb. 3 auf S. 16) genannten Speichenlängen beziehen sich auf ein Laufrad mit 36 Speichen und 3fach Kreuzung. Felgen gibt es jedoch

auch mit anderen Lochzahlen, und es können auch mehr oder weniger Kreuzungen vorkommen, gemeint ist damit die Häufigkeit, mit der eine Speiche andere Speichen kreuzt. Dazu später mehr. Die Kombination 32 Speichen vorne und 40 Speichen hinten kommt durchaus vor und macht vom technischen Standpunkt her Sinn, da ja das Hinterrad stärker belastet wird als das Vorderrad. Auch 48 Speichen sind anzutreffen, beispielsweise im Tandem oder Transportrad. Heutzutage sind im Rennradbereich auch weniger als 32 Speichen üblich.

Speichen werden aus Stahldraht hergestellt mit einer hohen Zugfestigkeit von 1000 bis 1200 N/mm². Früher waren die Speichen vernickelt. Mit dem Aufkommen der Chromräder in den 30er Jahren gab es dann auch verchromte Speichen. Heutzutage findet man an Billigrädern verzinkte Speichen, ansonsten bestehen sie aus Edelstahl. Da Edelstahl, anders als Chrom, einen leicht goldenen Glanz hat, kann man bei der Restauration eines Rades der 10er oder 20er Jahre durchaus auf Nirospeichen zurückgreifen, wenn keine vernickelten Speichen mehr erhältlich sein sollten. Soviel an dieser Stelle zu Material und Oberfläche.

Schauen wir uns jetzt verschiedene Speichenausführungen (Abb. 4) an. Die Normalspeiche (Abb. 4 A) hat einen konstanten Durchmesser über die gesamte Länge. Übliche Durchmesser und Gewindegrößen siehe die Tabelle in Abb. 5. Des weiteren gibt es so genannte Doppeldick- oder DD-Speichen (Abb. 4 B). Diese Speichen sind an beiden Enden, am Gewinde und am Kopf beispielsweise 2 mm stark, und verjüngen sich in der Mitte auf 1,8 mm. Man bezeichnet sie dann als DD 2,0/1,8. Sie können aber auch 1,8/1,6 oder 2,0/1,6 oder sogar 2,0/1,5 mm stark sein. Der Vorteil dieser Speichen ist, dass man sie durch ihren dünneren Mittelteil bei gleicher Vorspannung etwas mehr in die Länge ziehen kann als dickere Speichen. Dadurch hat man etwas mehr Reserve, ehe die Speiche durch Gewichtsbelastung oder Schlaglöcher völlig entspannt ist.

Leinöl fürs Speichengewinde

Bei einer entspannten Speiche können sich die Nippel langsam lösen und das Laufrad verliert zunehmend an Spannung. Eine lose Speiche kann keine Last mehr übernehmen, und die auftretenden Kräfte werden den verbleibenden noch festen Speichen aufgebürdet. Speichenbrüche und Achten im Laufrad sind die Folge. Um das Lockern der Nippel zu ver-

WIPPERMANN

SPEICHTABELLE

FÜR FAHRRÄDER

Durch- messer des Naben- loch- kreises	Wulstreifen						Schlauch- reifen		Drahtreifen						Mofa- Reifen			
	24	26	26	26	26	28	27	28	20	26	26	26	26	28	28	26	26	
	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
	1 1/2"	1 1/2"	1 7/8"	2"	2"	1 1/2"	1 1/8"	1 1/4"	2"	1 3/8"	1 1/2"	1 7/8"	2"	1 3/4"	1 1/2"	2"	2 1/4"	
	Umfang des Felgenbodens								Umfang auf der Felgenschulter									
	1650	1790	1790	1790	1720	1960	1960	1830	1275	1855	1835	1755	1795	1955	1995	1755	1755	
30	258	280	280	280	269	307	307	287	191	283	280	266	273	298	304	266	264	
35	257	279	279	279	268	306	306	286	190	282	279	265	272	297	303	265	263	
40	256	278	278	278	267	305	305	285	189	281	278	264	271	296	302	264	262	
45	255	277	277	277	266	304	304	284	188	280	277	263	270	295	301	263	261	
50	254	276	276	276	265	303	303	283	187	279	276	262	269	294	300	262	260	
55	253	275	275	275	264	302	302	282	186	278	275	261	268	293	299	261	259	
60	252	274	274	274	263	301	301	281	185	277	274	260	267	292	298	260	258	
65	251	273	273	273	262	300	300	280	184	276	273	259	266	291	297	259	257	
70	250	272	272	272	261	299	299	279	183	275	272	258	265	290	296	258	256	
75	249	271	271	271	260	298	298	278	182	274	271	257	264	289	295	257	255	
80	248	269	269	269	258	296	296	276	181	272	269	256	263	288	294	256	254	
85	247	268	268	268	257	295	295	275	181	271	268	255	262	287	293	255	253	
90	246	267	267	267	256	294	294	274	180	270	267	254	261	286	292	254	252	
95	245	266	266	266	255	293	293	273	179	269	266	253	260	285	291	253	251	
100	244	265	265	265	254	292	292	272	179	268	265	252	259	284	290	252	250	
105	243	264	264	264	253	291	291	271	178	267	264	251	258	283	289	251	249	
110	242	263	263	263	252	290	290	270	177	266	263	251	257	282	288	251	248	
115	241	262	262	262	251	289	289	269	176	265	262	250	256	281	287	250	247	
120	240	261	261	261	250	288	288	268	176	264	261	249	255	280	286	249	246	
125	240	261	261	261	250	288	288	268	175	264	261	249	255	280	286	249	246	
130	239	260	260	260	249	287	287	267	175	263	260	248	254	279	285	248	245	
135	238	259	259	259	248	286	286	266	174	262	259	247	253	278	284	247	244	
140	238	259	259	259	248	286	286	266	174	262	259	247	253	278	284	247	244	
145	237	258	258	258	247	285	285	265	173	261	258	246	252	277	283	246	243	
150	236	257	257	257	247	284	284	264	173	260	257	245	251	276	282	245	242	
Alle Angaben sind unverbindlich																		

WIPPERMANN JR. AG · HAGEN i.W.-DELSTERN

Abb. 3: Speichertabelle.

hindern, kann man das Speichengewinde vor dem Einspeichen in Leinöl tauchen, das mit der Zeit verharzt, wodurch sich der Nippel nicht mehr so leicht drehen lässt. Inzwischen gibt es auch Gewindegewindesteigerer oder selbst sichernde Speichennippel.

Zurück zu den Speichenausführungen. In Abb. 4 C ist eine ED-Speiche oder Eindickend-Speiche zu sehen. Ein gängiges Maß ist 2,34/2 mm. Im Motorradbereich sind solche Speichen in stärkeren Ausführungen üblich. Da der Bogen der Speiche der am meisten belastete Teil ist, wo sich 98 Prozent der Brüche ereignen, ist es sinnvoll, die Speiche dort zu verstärken. Ich arbeite in meiner Werkstatt viel mit sogenannten 3D-Speichen. Diese sind 2,3/1,8/2 mm stark. Dort wo die höchste Belastung ist, am Bogen, sind sie am stärksten. In der Mitte bieten sie den Vorteil der DD-Speichen, und am Gewinde haben sie die übliche Stärke von 2 mm. Natürlich bringen solche Speichen auch einen kleinen Gewichtsvorteil gegenüber Normalspeichen.

Erwähnenswert ist noch, dass die Gewinde der Speichen gerollt und nicht geschnitten sind (Abb. 4). So wird der Gewindedurchmesser größer als der Speichendurchmesser (Abb. 5). Der Vorteil ist, dass das Gewinde dadurch belastbarer ist. Mit einem Gewinderoller wird das Gewinde in die Speiche hineingedrückt, wobei sich der Durchmesser nach außen vergrößert. Dadurch wird der „Faserverlauf“ nicht durchschnitten, sondern bleibt wellenförmig erhalten (Abb. 4).

Speichen sind heute in den Längen von 80 bis 310 mm erhältlich. Da man Speichen in der Regel nur per 100 Stück kaufen kann, lohnt es sich nicht, selten benötigte Längen auf Lager zu legen. Dafür hat man dann einen Gewinderol-

Speichenmaße					Nippelmaße	
Nenngröße	Speichen Ø	Gewinde Ø	Steigung mm	Füll	Nippel Ø	4 Kante
1,8 mm	1,8 mm	2,0 mm	0,454 mm	1/56"	4,0 mm	3,2 mm
2,0 mm	2,0 mm	2,3 mm	0,454 mm	1/56"	4,0 mm	3,2 mm
2,34 mm	2,34 mm	2,6 mm	0,454 mm	1/56"	Früher 5,0 heute 4,8	4,3 mm 4,0 mm
2,5 mm	2,5 mm	2,8 mm	0,529 mm	1/48"	5,5 mm	4,5 mm
M3	2,63 mm	3,0 mm	0,5 mm	—	Früher 5,5 heute 5,0	4,4 mm

Abb. 5: Speichen- und Nippelmaße.

ler, um sich die benötigte Speiche durch das Kürzen einer längeren selber herzustellen. Womit wir mal wieder auf die Firma ELDI zu sprechen kommen, die mit ihrer Walzmaschine NR. 800 (Abb. 6) ein derartiges Werkzeug im Programm hatte.

Die Nippel

Zum Schluss noch ein kurzes Wort zu den Speichennippeln. Sie bestehen in der Regel aus Messing und sind vernickelt. Es gibt jedoch auch bunt eloxierte Alunippel, von denen ich am Alltagsrad abraten würde. Die Maße der verschiedenen Nippel sind in der Tabelle in Abb. 5 ersichtlich. Erwähnen muss man noch, dass es sie in verschiedenen Längen gibt. Üblich sind 12 oder 14 mm. Es gibt aber auch 16, 18, 22 und 25 mm lange Nippel, die man zum Beispiel bei Holzfelgen benötigt.

Was es sonst noch so an Feinheiten gibt, etwa Unterlegscheiben für die Nippel oder Messingscheiben für den Bogen, darauf werde ich eingehen, wenn wir uns in der nächsten Ausgabe dann mit dem Einspeichen (eigentlich Stecken, Spannen und Zentrieren) beschäftigen.

Zur Hilfe standen mir bei diesen Ausführungen mein Messschieber, die jahrelange Praxiserfahrung sowie folgende Bücher in denen ich immer wieder gerne schmökere:

„Der Fahrrad-Mechaniker“ von Sattig und Kneuert, 1937

„Fahrrad Technik“ von Ernst Hartz, 1962

„Fahrrad Technik“ von Rauch und Winkler, 3. Auflage 1983

„Fachkunde Fahrradtechnik“, Mitautor ist der uns von den Wintertreffen bekannte Ernst Brust, 1. Auflage 2006

„Die Kunst des Laufradbaus“ von Gerd Schramm, 4. Auflage 2005

„Das Fahrrad Rad“ von Jobst Brandt, 1995

ELDI Katalog 50er Jahre

Stukenbrok Katalog 1912, Nachdruck

ELDI-WALZMASCHINE FÜR SPEICHENGEWINDE Nr. 800

Man schneidet Gewinde nicht mehr auf Speichen, sondern walzt sie auf, damit auch die dazugehörigen Nippel wieder aufgeschraubt werden können. Die ELDI-Walzmaschine hat einen verstellbaren Kopf zum Aufwalzen von Gewinde auf Fahrradspeichen von 1,8 und 2 mm. Rasche Handhabung, saubere Arbeit!

Händlerpreis DM 17.60

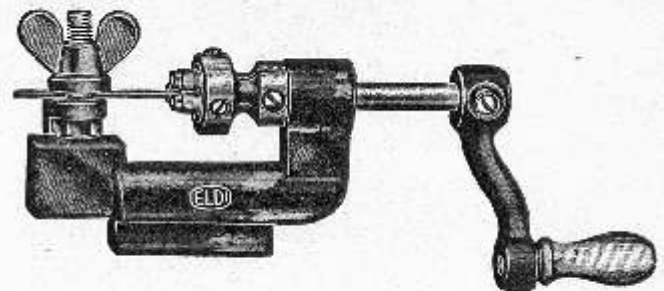


Abb. 6: Walzmaschine für Speichengewinde.

Post aus England, Amerika und Belgien

Ungewöhnlicherweise zunächst nichts zu den Zeitschriften, sondern ein Nachruf.

Am 22. Dezember 2009 ist mit 81 Jahren Ernest Csuka verstorben, der vormalige Besitzer des Alex-Singer-Radladens in Paris. Jan Heine, der Csuka persönlich kannte, schrieb auf den Classicrendezvous- und Randon-Foren, dass Csuka der letzte der klassischen Constructeurs gewesen sei, die das Randonneur-Rad schufen, wie wir es heute kennen. Seit 1944 im Laden seines Onkels Alex Singer beschäftigt, übernahm er das Geschäft und führte es durch die schwierigen Sechzigerjahre. Er baute das leichteste vollausgestattete Randonneurrad, das mit Licht, Schutzblechen, Gepäckträgern und Ketten-schaltung bereits 1946 nur etwa 7 Kilo wog, und war auch ein starker Fahrer, der selbst mit 80 noch gut mit seinen Vereinskameraden mithielt. Ich persönlich habe ihn nur einmal in seinem Laden getroffen und ihn als extrem freundlich, Gentleman der alten Schule und witzig in Erinnerung. Nicht nur ich habe ihn so kennengelernt: Auf der Webseite des Ladens fanden sich innerhalb von Stunden nach Bekanntwerden seines Todes Dutzende von Kondolenznachrichten aus aller Welt. Der Radladen wird von Olivier Csuka, der schon seit Jahren effektiv die Geschäfte leitet, weitergeführt.

Sechs verschiedene Druckschriften gibt es zu besprechen in dieser Ausgabe – mehr als sonst, und etwas Neues ist auch dabei. Ich habe News and Views 333 und 334, The Boneshaker 181, Bicycle Quarterly Herbst und Winter 2009 sowie die belgische Gazette der Flandriens auf dem Schreibtisch liegen.

Wollen wir mit dem Neuen anfangen? Gut, geht auch am schnellsten. Die Gazette besteht aus zwei zusammengehefteten A4-Blättern, beidseitig bunt

bedruckt, und wird an Mitglieder des Freundeskreises des CRVV verschickt, des Museums der Runde von Flandern (Centrum Ronde van Vlaanderen). Berichtet wird über Veranstaltungen und Ausstellungen in diesem sehr aktiven Erlebniszentrum, wie man sich dort nennt, und andere Nachrichten, die das Museum betreffen. Mitglied werden kann man für einen geringen Beitrag auf www.crvv.be. Spannend ist ein Besuch



Lu-Mi-num aus den 1890er Jahren.

Fotos auf dieser Seite: Bicycle Quarterly, www.bikequarterly.com

jedenfalls, zumal wenn man ihn am Wochenende der Retro-Ronde durchführt, an dem auf Teilen der Originalstrecke der Runde mit alten Rennrädern gefahren wird, und wenn man ihn mit dem Besuch des belgischen nationalen Fahrradmuseums im nahegelegenen Roeselare verbindet.



Alurahmen aus einem Stück gegossen. Tretlager gekapselt und seitwärts in den Rahmen eingeschoben.

Zwei dicke Hefte Bicycle Quarterly. Die Herbstausgabe macht mit einem Umschlagfoto von Jacquie Phelan auf ihrem Cunningham auf. Phelan? Cunningham? Mountainbikefans an die Front. Wer schon mal Bertos „Birth of Dirt“ gelesen hat, weiß, was Sache ist. Phelan war eine überaus erfolgreiche MTB-Fahrerin der frühen Jahre und Charlie Cunningham einer der originellsten MTB-Bauer jener Zeit. Alurahmen,

selbstgemachte Bremsen, Schmier-systeme – nicht schlecht, das muss der Neid lassen, auch wenn man selber nicht so begeistert ist vom Radeln abseits der Straßen.

Für Altradfans gibt's dann noch ein paar schön bebilderte Seiten zum Lu-Mi-Num-Rad der 1890er Jahre mit einem gegossenen Alurahmen aus einem Stück. Patronen-Tretlager hatte das Teil auch, glaubt man's? Leider waren die Rahmen sehr wenig verwindungssteif, und die ganze Sache ist nach ein paar Jahren sang- und klanglos in der Versenkung verschwunden.

Jan berichtet über sein 1973er Alex Singer, mit zu erwartenden positiven Ergebnissen. Nach 35 Jahren Benutzung brach ein hinteres Ausfallende, das aber ersetzt werden konnte. „My Favorite Bike“ zeigt Marie Autrey's 1962er Cinelli, Modell B, mit fast kompletter Altenburger-Ausstattung. Das ist mal was Seltenes – Schaltung, Naben, Bremsen, Ausfallenden, alles Altenburger. Marie schreibt lustigerweise, dass sie meint, das Rad sei für jemanden kleineres als sie hergestellt worden – kein Wunder, wenn man die armlange Sattelstütze betrachtet.

Im Winterheft 2009 finden sich nur zwei Artikel, die den Veteranenfahrer interessieren, der Bericht über Paul Charrel, einen Constructeur aus Lyon, und der Test einer modernen Interpretation des klassischen Randonneurs von einem jungen US-Rahmenbauer.

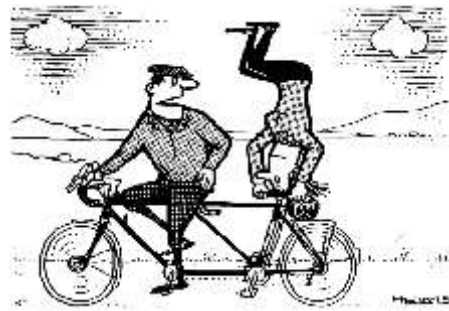
Paul Charrel: Geboren 1907, wurde er zunächst zwischen 1923 und 1934 Amateurrennfahrer. In den Dreißigern entdeckte er auch den Radtourismus, und da er ein sehr starker Fahrer war, hinterließ er auch im Geschichtsbuch der Randonneure tiefe Spuren. Er muss den Biss einer Bulldogge gehabt haben: Er versuchte sich sechs Mal an einer selbstgestellten Aufgabe, ohne sie erfolgreich beenden zu können. Die Aufgabe war, die 516 km von Lyon zum Gipfel des Mont Ventoux und zurück in unter 24 Stunden zu bewältigen, und das zu einer Zeit, als die Straßen am Ventoux aus Geröll bestanden. Während der Depression der Dreißiger verlor er seine Arbeit und eröffnete einen Radladen, in dem er nicht nur Rahmen baute, sondern auch viele Bauteile an seinen Rädern veränderte oder herstellte. Charrel starb am 13. September 1994.

Wenn man die schönen Fotos von einem Charrel der Mit-Vierziger betrachtet und gedankenverloren weiterblättert, sieht man vielleicht auf den ersten Blick gar nicht einen so großen Unterschied zum Fahrrad, das Dan Boxer, ein gerade erst eingestiegener Rahmenbauer aus Seattle, gemacht hat. Jan ist vom Boxer ganz angetan, was nicht bei vielen der BQ-Testräder vorkommt. Das ist ja das Spannende an BQ: Es stehen keine Interessen der Industrie im Wege; Anzeigen gibt's nur kleine, und gar keine von großen Firmen, die Industrie beschäftigt sich im großen Stil ja kaum mit den Produkten, die Jan testet. Die Zeitschrift ist also unabhängig, und Jan zeigt beim Schreiben und Testen soviel Biss wie Paul Charrel beim Radfahren. Also, was passiert jetzt: Verbessern die zum Teil stark kritisierten Hersteller ihre Produkte, oder bekommt Jan keine Testräder mehr? Wer das im O-Ton verfolgen möchte, hat auch in Europa keine Probleme mehr beim Bezug von BQ: Jan hat ein deutsches Konto, Maxi Kutschera's fahrradbuch.de führt die Zeitschrift ebenfalls, und zur größten Not kann man bei Marten Gerritsen in den Niederlanden nachfragen (www.m-gineering.nl, ohnehin empfehlenswert). Für Sprachbegeisterte sei noch angefügt, dass auch das Englisch in BQ erste Sahne ist.

Was bietet der Boneshaker Neues? Nichts, natürlich, er berichtet ja über alte Fahrräder. Mike Baker untersucht Resilient-Bremsen, einen Vorläufer der Cantilevers aus den Dreißigern. Ihr Vorteil war, dass sie bremsten, was man nicht von vielen zeitgenössischen Konkurrenzprodukten sagen konnte, der Nach-

teil, dass sie biestig schwierig zu montieren und einzustellen waren. Der Todesstoß kam, als ab 1948 mehr und mehr Seitenzugbremsen verfügbar wurden, die nicht nur genauso gut bremsten wie Resilienten, sondern nur die Hälfte kosteten, leicht einstellbar und auch im Unterhalt sehr preiswert waren.

Alan Ferguson fügt einige Details zu einem Artikel von Nick Clayton hinzu, der sich vor fast 15 Jahren einmal mit dem Hersteller Timberlake beschäftigte. Nein, es geht hier nicht um einen Mädchenschwarm, sondern ganz ernsthaft



Karikatur Johnny Helm: „Ich weiß, ich sagte Du solltest Dich entspannen, aber...“

um Trekurbelvelozipede, die Firma, die sie baute, und ihre weitere Geschichte, die immerhin fast hundert Jahre währte.

Gerry Moore is back! Er schreibt ein kleines Stück zur Geschichte Norwicks, soweit sie mit dem Fahrrad in Verbindung steht. Er fügt seinem Artikel ein tolles Zeitungsfoto an, das Arie van Vliet, den Niederländischen Bahnspezialisten, in voller Fahrt zeigt.

Nick Clayton führt uns in eine ganz unglaublich spannende Sache ein: Das Internet. Hm, ja, mag sich mancher denken, irgendwo habe ich davon schon gehört, aber der Clou ist, dass die britische Nationalbibliothek „British Library“ zwei Millionen Zeitungsseiten aus dem 19. Jahrhundert ins Netz gestellt hat. Die Seiten bieten Volltextsuche, man kann also nach Suchbegriffen vorgehen. Ein Tag Zugang mit 100 Hits kostet £6.99, eine Woche mit 200 Hits £9.99 (etwa 8 bzw. 11,50 Euro, Stand Dezember 2009). Nick ist von den Ergebnissen schier begeistert. Er gibt die URL mit „bl.uk/blcs“ an, was bei mir nicht geklappt hat, aber das heißt nicht viel, weil mein Computer ungefähr so alt ist wie die Zeitungen im Archiv der British Library.

Aus den beiden Ausgaben N&V gibt es überregional nur drei Dinge zu berichten. Das erste ist das seltsamste, nämlich,

dass das British Cycling Museum umgezogen ist. Sue und John Middleton geben an, dass ihre Sammlung sich nunmehr in Gänze in einem Gebäude in einem osteuropäischen Land befindet. Nicht gerade eine Informationsflut, aber vielleicht bin ich auch einfach zu neugierig.

Weiter gibt es traurige Neuigkeiten über Johnny Helms: Der Karikaturist von Cycling Weekly und vielen anderen Fahrradzeitschriften starb am 5. November 2009 im Alter von 85 Jahren. Seine ersten Zeichnungen veröffentlichte er 1946, die letzte im vergangenen Jahr. Er hätte sicher nichts dagegen, dass wir hier einen seiner lustigsten Cartoons drucken. Er stammt aus dem Tandem Club Journal 134, Juni 1994, S.38.

Zum guten Schluss noch ein Auktionsbericht. Michael Radford war auf einer Auktion in Paris, veranstaltet vom Auktionshaus Artcurial. Paris ist gut, da muss ich nicht wieder die ganze Zeit das £-Zeichen suchen. Zu den angegebenen Hammerpreisen addiert sich das Aufgeld und die Umsatzsteuer von insgesamt 27,5 Prozent.

Kurz und knapp: Ein Hillman-Hochrad, geschätzt auf 6-7.000 Euro, brachte 4.000. Von drei Dreirädern wurde nur eins verkauft, ein Vordersteuer-Rudge, guter Zustand, ohne Kette, für 11.000 Euro, bei einem Schätzpreis von 8-9.000 Euro. Noch schlimmer waren die Besitzer der 13 Trekurbelvelozipede auf der Auktion dran: Nur zwei gingen weg, eins für 3.500 Euro und eins, ein Lyonnaise, für 2.678 Euro inkl. Aufgeld, obwohl die eingelieferten Stücke von guter Qualität und selten waren.

Michael berichtet auf humorvolle Art und Weise, der Katalog und die Durchführung seien von zweifelhafter Qualität gewesen und hätten zum schlechten Ergebnis der Auktion beigetragen. Die Stimmung unter den Anbietern dürfte das nicht heben, denn von 52 konventionellen Maschinen des 20. Jahrhunderts gingen nur 14 weg. Ein sehr originales Gladiator in Kindergröße wurde für 1.084 Euro ersteigert, dagegen hörten die Gebote für ein Triplet der gleichen Marke, wahrscheinlich eine Schrittmachermaschine, bei 1.000 Euro auf. Ein Magnat-Debon mit Tretlagerschaltung aus den Zwanzigern wurde für 2.168 Euro inkl. Aufgeld verkauft.

Dann bis zum nächsten Mal, Euer Toni.

Ein Standardwerk des frühen Stehersports

Es ist schon mehrere Jahre her, dass ich das Manuskript von Toni Theilmeier erstmals las, und ich war von der ersten Seite an begeistert. Nun liegt es in Buchform mit tollen Bildern vor, was den Reiz dieser Beschreibung des Stehersports in seinen Anfängen noch erhöht: ein Buch, das zum Schmökern einlädt, aber auch zum Nachschlagen immer wieder in die Hand genommen werden kann – nicht nur von Radsport- oder Technik-Begeisterten, fängt es doch ein interessantes Stück Zeitgeschichte ein.

Welche untergegangene Welt des Radsports tut sich da auf! Fern von aller Hysterie um die „Tour de France“ oder die Fußball-WM, von Einschaltquoten im Fernsehen und von der ständigen Verfügbarkeit des Sports in allen Medien. Und doch ist der Stehersport, heute eher unbeachtet und als altertümlich geltend, einer der Väter all dieser Entwicklungen, eine der ersten Zuschauersportarten. Er vereinte erstmals den Reiz von Geschwindigkeit und Gefahr in sich und lockte Zehntausende auf die Radrennbahnen. In Deutschland, so Theilmeier, war der Stehersport gar der Grund dafür, dass Fußball erst in den 1920er Jahren wirklich populär wurde.

Schon seit den 1870er Jahren war Radsport auf der Bahn (Straßenrennen gab es nur wenige) ein stetig wachsender Publikumsmagnet. Man unterschied zwischen „Fliegern“ (Kurzzeitdisziplin) und „Dauerfahrern“ (Ausdauerdisziplin). Die eher langweiligen Rennen der Dauerfahrer wurden seit 1890 mit Schrittmachermaschinen aufgepeppt, die zu Beginn mehrsitzige Fahrräder waren. Mit der Einführung des Verbrennungsmotors und der

folgenden Verwendung von Motorrädern war der „Sthersport“ im heutigen Sinne geboren; 1899 wurden motorisierte Schrittmachermaschinen erstmals bei Weltmeisterschaften verwendet.

Theilmeier beschreibt zunächst den Forschungsstand in Sachen Stehersport, woraus ersichtlich wird, dass er mit seinem Buch ein grundlegendes Werk vorlegt, wie es dies zuvor nicht gegeben hat. Und er kritisiert zu Recht die abwertende Beschreibung des Stehersports bei Franke (Illustrierte Fahrrad-Geschichte, Berlin 1987), die dessen Stellenwert in sportlicher und gesellschaftspolitischer Hinsicht komplett unterschlägt.

Das Buch ist streng strukturiert; großen Raum nehmen Lebensläufe von Rennfahrern und Schrittmachern ein.



Sein besonderes Augenmerk legt der Autor allerdings auf die technische Beschreibung von Steher- und Schrittmachermaschinen, ergänzt durch zahlreiche historische Abbildungen: eine wahre Fundgrube. Im Anhang sind zudem die Faksimilie-Wettkampfbestimmungen sowie andere Unterlagen beigelegt.

Der analytische Teil ist leicht und vernünftig zu lesen, den einen oder anderen kleinen Seitenhieb kann sich der Autor nicht verkneifen. Besonders interessant ist Theilmeiers Exkurs über die Zuschau-

er sowie die soziale Situation von Rennfahrern. Er stellt die geradezu zynische Einstellung der Zuschauer und professionellen Beobachter dar, die die dem Stehersport innewohnende Gefahr sowie die zahlreichen Todesstürze fast als selbstverständlich hinnahmen. Das Publikum kam aus allen Bevölkerungsschichten, und es verehrte seine Lieblinge, die Devotionalien und Autogrammkarten unter den Zuschauern verteilten.

Der Leser erfährt von der Rolle der „Rolle“ und welche Tricks und Kniffe die Steher und ihre Schrittmacher anwendeten, um immer schneller zu werden. Und wie die „Rennbahnkatastrophe“ von 1909 in Berlin, bei der mehrere Zuschauer zu Tode kamen, erstmals Sicherheitsbedenken aufkommen erließ. Und der Leser lernt, dass der Stehersport sich bis heute in der deutschen Sprache niederschlagen hat mit Worten und Redewendungen wie „von der Rolle sein“ oder „Stehvermögen“.

Theilmeiers historischer Abriss endet 1910, mit dem Jahr, in dem das damals berühmte und heute kaum noch bekannte Münchner Steher-Idol Thaddäus Robl tödlich verunglückte – allerdings bei einem Flugversuch.

Renate Franz, Köln

Toni Theilmeier: Die wilde verwegene Jagd. Der Aufstieg des professionellen Stehersports in Deutschland bis 1910, Verlag Maxi Kutschera, Leipzig 2009. ISBN 978-3-931965-23-5

Cyclomanie - Das Fahrrad und die Literatur

Den Nachweis, dass das sprichwörtlich verpönte Zusammenzählen von Äpfeln und Birnen nicht nur Sinn machen, sondern sogar spannend sein kann, hat sich unlängst der Leipziger Literaturwissenschaftler Elmar Schenkel zur Aufgabe gemacht. Nachdem der Experte für britische Literatur sich schon 1996 einmal dem symbiotischen Verhältnis zwischen dem Fahrrad und der Literatur gewidmet hat /1/, sind die lange gereiften Früchte nun in Buchform zu einem ‚Baum mit vielen Ästen‘ gereift.

Schenkel verfolgt die Frage, wie die Literatur auf die Einführung dieses zunächst neuen Fortbewegungsmittels reagierte, welche Rückschlüsse auf das

zeitgenössische Verständnis sich aus der literarischen Bewältigung ziehen lassen und wie die zuweilen fantastischen Zukunftsperspektiven sich in der Realität der Gegenwart wiederfinden. Dazu hat er eine Unzahl literarischer Beispiele aus Romanen, Gedichten, Essays, Reiseberichten und philosophischen Traktaten und aus gelegentlichen Abstechern in die Filmwelt aufgestöbert, die in ihrer Summe beeindrucken.

In einer ungemein flotten Schreibe sinniert der Autor in 29 Kapiteln über die Poesie des Radfahrens, zieht die Bewegungen von absurden Kreisen in Landschaftslinien nach, deckt den Rausch der Geschwindigkeit wie auch andere Räusche auf, spürt dem Eros velophiler Träume nach und verliert sich in philosophischen Gedanken zu Zeit, Mensch und Maschine – immer bestrebt, den Fahrrad-Phänomenen durch einen verstohlenen Blick hinter die Kulissen der literarischen Belege auf die (kulturhistorische) Schliche zu kommen.

In ein paar lockeren Sprüngen – par-don, Umdrehungen – gelangt der radelnde Literat Schenkel so von der runden (sic), galaktischen Nebelbildung über die Erfindung des Rades in Mesopotamien bis zur Fahrrad-Fälschung Leonardo da Vincis, um den Kanon der Kapitel – nun ganz klassisch und in gewohnter Chronologie – mit der Laufmaschine zu starten und mit dem Kinderrad, mit dem der Außerirdische ET die Erde verlässt, anzukommen. In lässigem Plauderton wird zwischendrin das Augenmerk auf Jahrzehnte, Erfindungen, Biografien, auf Gedankensplitter wie auf große Würfe in Geschichte, Philosophie und Mythologie geworfen – durchaus anregend und immer wieder überraschend!

Ein echter Gewinn ist das kleine Taschenbuch in der Vorstellung unzähliger „fahrradhaltiger“ Literaturbeispiele, die auch dem Kundigen noch etliches Unbekannte offerieren dürfte, zumal auch französisch, italienisch- und englischsprachige Werke in den Blick genommen werden.

Beispiele? Erfahrungsberichte von Protagonisten wie dem Hochradfahrer Mark Twain und dem Radfahr-Enthusiasten Ludwig Ganghofer oder die belletristischen Verarbeitungen eines Flann O'Brien oder Uwe Timm sind der Fangemeinde ja vermutlich bekannt. Aber wer weiß schon, dass der berühmte Verfasser der „Zeitmaschine“, H. G. Wells, mit „The Wheels of Change. A Bicycle-Idyll“ gleichfalls einen (bislang unübersetzten)

Fahrradroman geschrieben hat? Ebenso erstaunlich die Tatsache, dass die bekannte amerikanische Frauenrechtlerin und Verfasserin des Büchleins „How I Learned to Ride the Bicycle“, Francis Elizabeth Willard, die einzige Frau ist, die im Washingtoner Capitol einen Staat der USA (Illinois!) als allegorische Statue repräsentiert. Auch der französische Fahrradroman „Voici des ailes!“ des ebenso begeisterten Radfahrers Maurice Leb-lanc dürfte eher wenigen bekannt sein.

Doch der Blick über den üblichen Tellerrand des Fahrradhistorikers kann noch ganz anders „bewusstseinserweiternd“ wirken, wie Schenkel ausführt: Seit dem der Sandoz-Chemiker Albert Hofmann – nach einem Selbstversuch mit dem soeben entwickelten Lysergsäurediethylamid am 19. April 1943 – auf dem Rad noch knapp sein Heim erreichte, firmiert der 19.4. in der LSD-Gemeinde als „Bicycle Day“. Als letztes Beispiel aus einer schier unüberschaubaren Fülle von Rezeptionen sei der Essay „Radfahren“ des österreichischen Schriftstellers Theodor Herzl genannt, der bekanntermaßen mit der Utopie eines jüdischen Staates in seinem Roman „Altneuland“ 1902 Weltbedeutung erlangte.

Neben diesen zahllosen, vielfältigsten Literaturzitate sind es die Hintergründe, Zusammenhänge und Querbezüge, mit denen Schenkel den Leser zu neuen Gedankenanstößen anregt und mit denen er bisweilen Aha-Erlebnisse auslöst; so beispielsweise mit den Tagebuchaufzeichnungen Leo Tolstois über das Phänomen, dass ihn beim Erlernen des Radfahrens merkwürdigerweise immer gerade diejenigen Hindernisse anzögen, denen er eigentlich auszuweichen versuche – ein Phänomen, das Sigmund Freud wenige Jahre später zu der Theorie der ‚Psychopathologie des Alltagslebens‘ verdichtete.

So weit so gut – ein vergnügliches Buch.

Doch wäre diese Besprechung ohne einen Hinweis auf die leider zahlreich vorkommenden Unzulänglichkeiten unvollständig. An einer Stelle bescheinigt Schenkel dem Romancier Uwe Timm, eine „kleine Fahrradbibliothek durchradelt“ zu haben – das hätte man dem Autor dieses Buches bisweilen auch gewünscht, denn bei Fahrradtechnik und –geschichte hat er sich – bei aller Kenntnis der Literatur – offensichtlich nicht lange aufgehalten. So ist beispielsweise durchweg von dem „Laufrad“ die Rede, wo die „Laufmaschine“ gemeint ist, obwohl dem Autor die einschlägige Darstellung H.-E. Les-

sings durchaus vorlag. Der nächste Fauxpas auf Seite 25, der zu entnehmen ist, dass die „Michauline“ 1869 auf den Markt gekommen sei, wo das Vélocipède doch bereits seit Anfang der 1860er Jahre vermarktet wurde und die Fa. Michaux 1865 bereits 400 Exemplare im Jahr herstellte.

Mit den historischen Fahrradtypen wird es ebenfalls nicht so genau genommen: So fährt Buster Keaton in „Our Hospitality“ durchaus kein Hochrad, wie auf S. 41 behauptet. Deutlich zu erkennen ist im Film ein „hobby horse“ englischer Machart, entsprechend des ausdrücklichen Bestrebens des Films nach einer authentischen Ausstattung; so ist die Handlung in die 1830er Jahre verlegt – ein Unterschied also von rd. 50 Jahren! Das mögen alles noch Nörgeleien eines (Fahrrad-)Historikers sein, doch geht es so weiter, wenn Tel Aviv kurzerhand zur Hauptstadt Israels wird (S. 134) und selbst literarische Angaben nicht immer ganz so den Tatsachen entsprechen, wie auf Seite 52, wo – laut Schenkel – im Twain-Roman „A Connecticut Yankee in King Arthur's Court“ „fünfzig Ritter im Fahrradfahren“ ausgebildet werden, wo im Roman tatsächlich „fünfhundert gepanzerte und gegürtete Ritter auf Fahrrädern“ den gefangenen König Artus befreiten.

In der ja eigentlich lobenswert zu erwähnenden Bibliographie am Ende des Buches werden zudem etliche an zentraler Stelle des Textes angeführte Schriftsteller einfach ignoriert, für weitere Protagonisten sind keine Quellenachweise aufgeführt, und wenn in der Bibliographie dann auch noch etliche Fehler auftauchen, wie die fehlerhafte Seitenzahl bei „Miller, Henry“, die Schreibweise des Verlages Fisher einmal mit, einmal ohne „c“, die inkorrekte Angabe ganzer Buchtitel oder wenn aus Dörte Bleckmann unvermittelt „Doris Bleckmann“ wird, kann der Eindruck nicht verwehrt bleiben, dass der Band mit ziemlich heißer Nadel gestrickt wurde – bedauerlich für ein ansonsten sehr empfehlenswertes Buch, das sich einem Gegenstand zuwendet, der viel zu wenig Beachtung in der (Fahrrad-)Geschichtsforschung findet.

Nils Hinrichsen, Hamburg

Elmar Schenkel: *Cyclomanie. Das Fahrrad und die Literatur*, Edition Isele, Eggingen 2008, 175 S., 13,- Euro, ISBN 978-3861424482

Anmerkungen:

/1/ Elmar Schenkel: *Cyclomanie. Fahrrad und Literatur um 1900*, in: *Literaturwissenschaftliches Jahrbuch 37*, Berlin 1996, S. 211 – 228.

So wenig wie möglich – so viel wie nötig! Ein Plädoyer.

Von Nora Eibisch, München

Begeistert lese ich den Knochenschüttler. Aber immer wieder stolpere ich über Artikel zum Thema Restaurierung. Nach meiner akademischen Ausbildung zur Restauratorin an der TU München bin ich derzeit in einem Landesamt für Denkmalpflege beschäftigt. In dem folgenden Beitrag möchte ich die Gedanken des Kunsthistorikers Alois Riegl vorstellen, die zu allgemein anerkannten Richtlinien der Restaurierung geworden sind. Ich will zeigen, wie diese Grundsätze auf Fahrräder als technische Kulturgüter übertragen werden können.

Alois Riegl (1858-1905) wies jedem kulturgeschichtlichen Gegenstand Erinnerungswerte und Gegenwartswerte zu. Erinnerungswerte sind danach der Alters- und der historische Wert, Gegenwartswerte sind der Gebrauchs- und der Kunstwert.

Alterswert

Der Alterswert ist als ein Gefühlswert jedem gleichermaßen zugänglich, unabhängig von Bildung und Beziehung zur Geschichte. Er ist ablesbar an Spuren des Vergehens und erzeugt durch die seit seiner Entstehung verflossene Zeit eine Stimmung im Betrachter. Den Alterswert stören Eingriffe, die dem Erhalt dienen, weil damit ein bestimmter Zustand konserviert wird, was den natürlichen Kreislauf unterbricht.

Historischer Wert

Der historische Wert ist als wissenschaftlicher Wert nur einer kleinen Gruppe von Fachleuten zugänglich. Im engeren Sinne wird damit der kulturhistorische Gegenstand als eine Urkunde oder als ein historisches Dokument verstanden. Einen hohen historischen Wert hat ein Gegenstand im nahezu ursprünglichen, wenn auch gealterten Zustand, denn dann sind Informationen unverfälscht enthalten und ablesbar. Informationslücken durch frühere Beschädigungen, Veränderungen oder Überarbeitungen des ursprünglichen Zustands muss ein Fachmann theoretisch schließen, um den historischen Wert wieder herzustellen – beispielsweise in Form von Modellen oder Zeichnungen. Praktisch am Gegenstand durchgeführte Maßnahmen sollten im Ergebnis rein konservatorisch, auf die Erhaltung bezogen sein.

Bei den oft notwendigen bestandserhaltenden Maßnahmen ist zwischen Alters- und historischem Wert ein Kompromiss zu finden.

Beim Gegenwartswert unterscheidet Alois Riegl zwischen dem Gebrauchs- und dem Kunstwert. Der Gebrauchswert

verlangt die Nutzung bzw. den Gebrauch eines kulturhistorischen Gegenstands, er ist für den Erhalt unter Umständen sehr wichtig. Als Beispiel sei an dieser Stelle ein barockes Wohnhaus genannt, das gegenwärtig seine Funktion ohne ein Badezimmer verloren hätte.

Zur Restaurierung von Fahrrädern

Wir müssen unterscheiden zwischen Konservierungsmaßnahmen, die auf eine museale Aufbewahrung zielen, und Restaurierungsmaßnahmen, die den Gebrauch eines Fahrrads ermöglichen. Für die Nutzung ist der Gebrauchswert von Bedeutung. Ein benutztes Fahrrad ist der Witterung, also Feuchtigkeit, Wärme und Kälte ausgesetzt und muss sicherheitsrelevanten und technischen Ansprüchen genügen. Für die museale Aufbewahrung ist der Alterswert von größerer Wichtigkeit. Ein dem Gebrauch entzogenes Fahrrad braucht keinen neuen Mantel, keine funktionsfähige Bremse oder Lichtanlage.

Grundvoraussetzung der Konservierung und Restaurierung ist der Erhalt



Die Hexenküche eines Restaurators.

Alle Fotos zu diesem Beitrag: Nora Eibisch

Der Kunstwert ist ein ästhetischer Wert. Das Empfinden für Schönheit unterliegt der jeweiligen Zeit und Mode, denn ästhetische Maßstäbe verändern sich. Empfundene Hässlichkeit ist immer subjektiv und zeitgebunden. Der Kunstwert ist also immer relativ. Deshalb wird dieser Wert durch Riegl kategorisch abgelehnt. Für manchen Sammler ist das nicht leicht einzusehen, aber es gilt: Ästhetisches Empfinden darf nie ein Argument für eine Veränderung sein!

der Geschichte des Fahrrads, also der im Laufe der Zeit entstandenen Altersspuren. Das Alter eines nach einer Renovierung wie neu erscheinenden Fahrrads ist wenig glaubhaft. Hinter einem makellosen Erscheinungsbild wird auf den ersten Blick keine Historie erwartet, und auf den zweiten Blick stören Unstimmigkeiten das Erscheinungsbild. Den historischen Wert, also die Eigenschaft als eine Informationsquelle, hat ein renoviertes Fahrrad verloren.

Ein zurückhaltend restauriertes Fahrrad hingegen enthält neben Informationen über die Herstellung besonders wertvolle Informationen über die Nutzung bzw. den Gebrauch des Fahrrads, über veränderte Sicherheitsstandards und neue Moden, selbst Sozialstrukturen und wirtschafts- und technikhistorische Zusammenhänge lassen sich ablesen. Damit kann ein liebevoll restauriertes Fahrrad



Victoria-Herrenrad um 1955, Lenker vor und nach der Restaurierung. Nach der Aufarbeitung verchromter Bauteile können Kupferfarben erscheinen. Grund: Der Aufbau einer Glanzverchromung besteht aus einer 10 µm dicken Kupfer-, einer darauf liegenden 5 µm starken Nickel- und abschließend einer 2 µm starken Chromschicht. Sind Chrom und Nickel korrodiert, bleibt nur die kupferne Schicht zurück.

Geschichten erzählen. Die Geschichten geben Auskunft über den Umgang mit dem Fahrrad, die kein Werbeprospekt, keine Katalogverzeichnung und keine Reparaturanleitung liefern können. Diese Spuren überhaupt erst lesbar zu machen, sollte eine restauratorische Aufgabe sein.

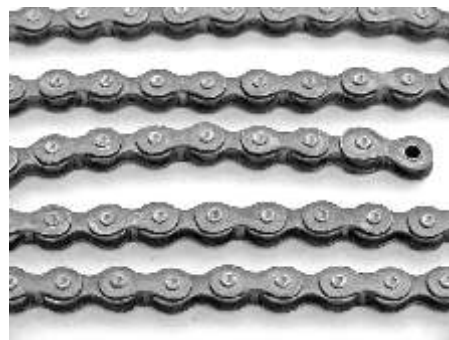
Wird ein kulturhistorischer Gegenstand restauriert, muss dem Handelnden bewusst sein, dass der Gegenstand und damit seine Geschichte verändert werden. Wir müssen uns vor jedem Eingriff klar machen, dass wir selten die Ersten und auch nicht die Letzten sind, die ein gealtertes Fahrrad verändern. Der uns in die Gegenwart überlieferte Zustand des Fahrrads ist das Original. Den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen, ist immer mit Interpretationen verbunden, in die sich das von Riegl als Kunstwert bezeichnete, ästhetische Verständnis ein-

schleicht. Werden Spuren der individuellen Geschichte entfernt, geht die Eigenschaft eines Fahrrads verloren, die es von anderen Fahrrädern eines ähnlichen Typus unterscheidbar macht. Unter Umständen bleibt ein austauschbares, charakterloses Vehikel zurück. Durch Beseitigung aller altersbedingten Reparaturen und Überarbeitungen wird dem Fahrrad die Authentizität genommen.

Von großer Bedeutung ist der Erhalt der Patina, die Spuren der Materialalterung und Materialermüdung beinhaltet. Das kann für dem Museum überlassene Gegenstände leicht gesagt sein. Dort entschleunigen konservatorische Maßnahmen die Alterungsprozesse der dem Gebrauch entzogenen Exponate. Der grundsätzliche, d. h. ganzheitliche Erhalt der Patina ist für im Gebrauch befindliche kulturhistorische Gegenstände wie Fahrräder dagegen praktisch nicht umsetzbar. Denn hier fordert der nach Riegl definierte Gebrauchswert einen Kompromiss. Für den Gebrauch sind manchmal Veränderungen notwendig, die jedoch ergänzenden Charakter haben sollten.

Lackierung und Oberflächenbehandlung

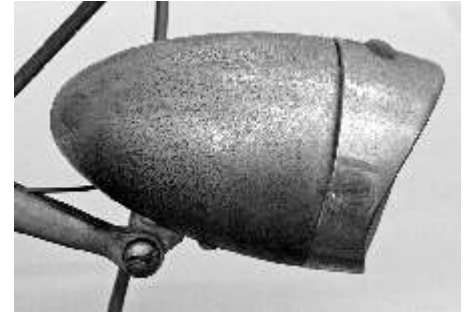
Ein älteres Fahrrad hat oft mindestens eine neue Lackierung erfahren. Die für uns heute sichtbare Lackierung hat meist Kratzer oder Abplatzungen, die darunter liegende Lackschichten freilegen. Der neuere Überzug sollte nicht entfernt werden zugunsten darunter liegender Lackschichten, vielleicht sogar bis zur zuunterst Liegenden. Denn wir können nicht wissen, wie gut sie erhalten ist, und zerstö-



Nach der Kettenreinigung mit speziellen Waschmitteln wird gebläuter Stahl sichtbar. Das Bläuen von Stahl erfolgt bei ca. 270°. Durch die Erwärmung wird die Zähigkeit erhöht, die Härte des Stahls nimmt ab.

ren mit Abnahme der später aufgetragenen Lackschichten den Alterswert. Es ist für den historischen Wert von Bedeutung, durch die Kratzer und Abplatzungen die früheren Lacke sichtbar zu lassen. Um den

Gesamteindruck ästhetisch zu korrigieren, sollten Fehlstellen nicht großflächig neu lackiert oder galvanisiert, sondern vor dem Hintergrund der Ablesbarkeit und Reversibilität retuschiert werden. Ablesbar sind Retuschen bei genauerer Betrachtung, beispielsweise in Form kleiner Striche, die sich in größerem Betrachtungsabstand in das Gesamtbild eines geschlossenen Farbauftrags einfügen.



Victoria-Herrenrad um 1955, Lampe vor und nach der Restaurierung.

Für das Retuschieren wird auf die gereinigte Oberfläche eine Sperrschicht aufgetragen. Sie verhindert das Eindringen der Retuschiermaterialien in den Untergrund und erlaubt deren Entfernung ohne Verletzung des Untergrunds. Als Retuschiermaterialien eignen sich in Wachs gebundene Pigmente, weil sie lichtecht sind, und weil dem Bindemittel Wachs eine konservierende Wirkung zugesprochen wird. Für im Gebrauch befindliche Fahrräder ist ein Wachs als Schutzüberzug jedoch selten ausreichend. Es empfiehlt sich, partiell einen Kunstharzüberzug aufzutragen.

Rostblasen und durch Korrosion verursachte Lack-Blasen beeinträchtigen oft das Erscheinungsbild. Das Rosten lässt sich nicht aufhalten, nur verzögern oder verlangsamen. Lose aufliegender Rost kann mit feinen Kunststoffbürsten oder durch das Strahlen mit Walnussgranulat entfernt werden, was die Oberflächenstruktur nicht verändert. Anschließend wird die Oberfläche gewachst. Verchromte Bauteile können auch sehr leicht mit in Benzin getränkter Stahlwolle gereinigt

werden. Stahl hat eine geringere Härte als Chrom und verursacht daher keine Kratzer auf verchromten Bauteilen.

Risse und Löcher im Schutzblech oder im Rahmen sollten akzeptiert werden. Deren Schließung hat keinen konservatorischen Nutzen. Im Gegenteil: Durch den Eintrag neuer Materialien, wie es durch Lötten der Fall ist, können Spannungen im Gefüge auftreten, die zu weiterem Materialverlust führen. Die Risse und Ränder sollten von lose aufliegendem Rost mechanisch befreit und anschließend gewachst werden, dem kann sich eine Retusche und ein Kunstharzauftrag anschließen.

Frühere Überarbeitungen bzw. Verschönerungen wie Aufkleber und Bemalungen sind von Bedeutung für die Objektgeschichte, für den historischen

und den Alterswert als Erinnerungswerte und sollten unbedingt erhalten bleiben.

Technik

Der Alterswert eines für die Nutzung vorgesehenen Fahrrads kann nicht kompromisslos beibehalten werden. Um den Istzustand zu bewahren, sind Veränderungen oder sogar Erneuerungen beweglicher Bauteile unumgänglich. Der Gebrauchswert verlangt die Ersetzung verloren gegangener oder defekter Bauteile wie Tretlager, Speichen, gesprungener Muffen oder Lampen. Ob beispielsweise verloren gegangene Steuerschilder ersetzt werden sollten, ist eine Frage der Argumentation. Für viele Fahrradliebhaber ist der Adler auf dem Schutzblech von großer Bedeutung, ordnet das Steuerschild doch das Fahrrad auf den ersten Blick einem bestimmten Typus zu.

Bei Ergänzungen und Rekonstruktionen verloren gegangener oder defekter Bauteile sollte man durch Recherche versuchen, Teile einzusetzen, die dem ursprünglichen Zustand entsprechen oder die ursprüngliche Form nachzuahmen. Nach altem Vorbild neu gefertigte Bauteile sollten in historischer Technik mit dem ursprünglich verwendeten Material hergestellt und in historischer Technik eingesetzt werden, auch wenn Verbindungstechniken und Materialeigenschaften heute für die speziellen Anwendungen ungeeignet erscheinen. Der Verschleiß bewegter Bauteile ist unabwendbar. Hier sollte man nicht versuchen, durch konstruktive oder materialtechnische Verbesserungen vorzubeugen. Bei Ergänzungen und Rekonstruktionen einzelner Bauteile müssen sich die vorgenommenen Veränderungen in das Gesamtbild einfügen, das uns zu erhalten eine Aufgabe ist.

Nachtrag zum Artikel über Falträder in den Niederlanden von Herbert Kuner in KS 46/47

Von Jost Pietsch, München

Herbert Kuner hat in seinem Artikel auch über das Kompaktrad Strano der Firma Union, mit abnehmbarem Lenker, berichtet.

Die Konstruktion geht zurück auf Ernesto Pettazoni in Bologna, patentiert beispielsweise 1931 in Belgien unter der Nummer 376657 und 1934 in Großbritannien unter der Nummer 404 179, jeweils auch mit alternativer Lenkeranordnung vor dem Fahrer.

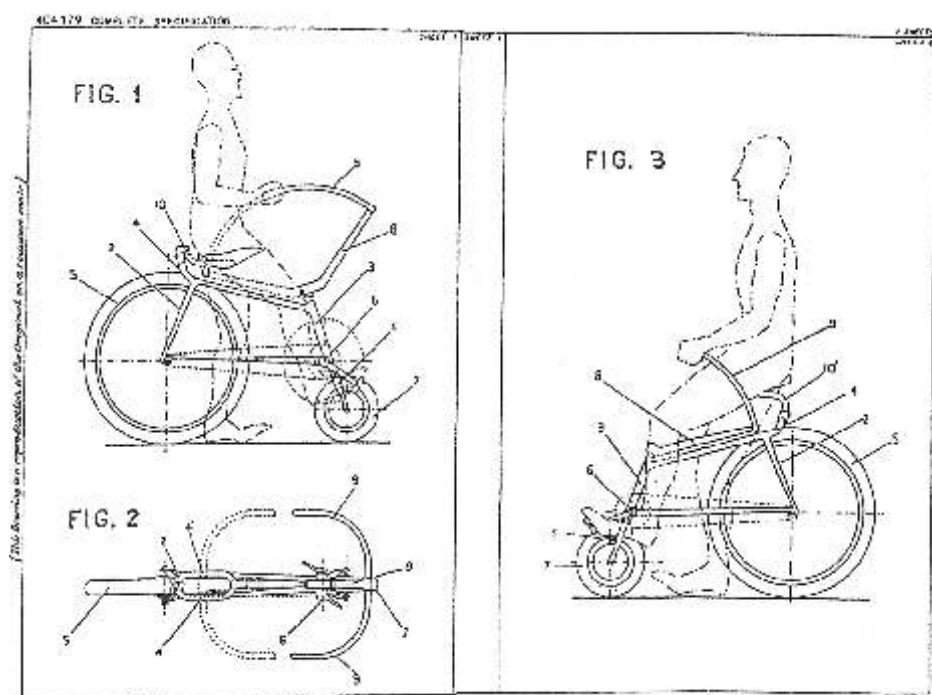
Es ist anzunehmen, dass Pettazoni diese Neuheit in seiner Heimat Italien ebenso hat schützen lassen, wo sie unter dem Begriff Velocino bekannt geworden ist. Rätselhaft, warum ein Mann namens Overing 30 Jahre später als deren Erfinder gelten konnte. Im Ausstellungskatalog „Vouwen of delen“, zu deutsch „Falten oder Zerlegen“, des Nationaal Fietsmuseum in Nijmegen von 1993 wird das Strano dann auch eindeutig als Kopie bezeichnet.

Meiner Ansicht nach ist dieses Rad ein wunderbares Gefährt. Man fühlt sich wie auf einem rasenden Reitschemel, aber natürlich mit Kurvenneigung und durch den kurzen Radstand dabei extrem wendig – die reine Fahrfreude. Etwas ungewohnt aber, weil man keinen Lenker vor der Hüfte hat, sondern seitlich. Dessen

Handhabung ist jedoch leicht. Schade, dass es diesen Radtyp nicht mehr gibt.

Zum Schluss noch zwei weitere kurze Anmerkungen zum Artikel: der französi-

sche Faltradpionier Capitaine Gérard, in der Literatur meist ohne Vorname genannt, hieß Henri. Und beim Lehmkuhl-Fahrrad musste man, wie es aussieht, rückwärts treten, um vorwärts zu fahren.



Ernesto Pettazoni ließ seine Konstruktion 1931 in Belgien und 1934 in UK patentieren. Hier ein Auszug aus der Patentzeichnung für Großbritannien.

Vom traurigen Ende einer Fahrradfabrik

Von Ronald Schulz, Görlitz

„Eigentümer reißen Molto-Fahrradwerk ab“, unter dieser emotionslosen Überschrift berichtete die Sächsische Zeitung am 16.02.10 im Görlitzer Lokalteil über das Ende eines über 100 Jahre alten baulichen Zeugen des industriellen Fahrradbaus in Deutschland.



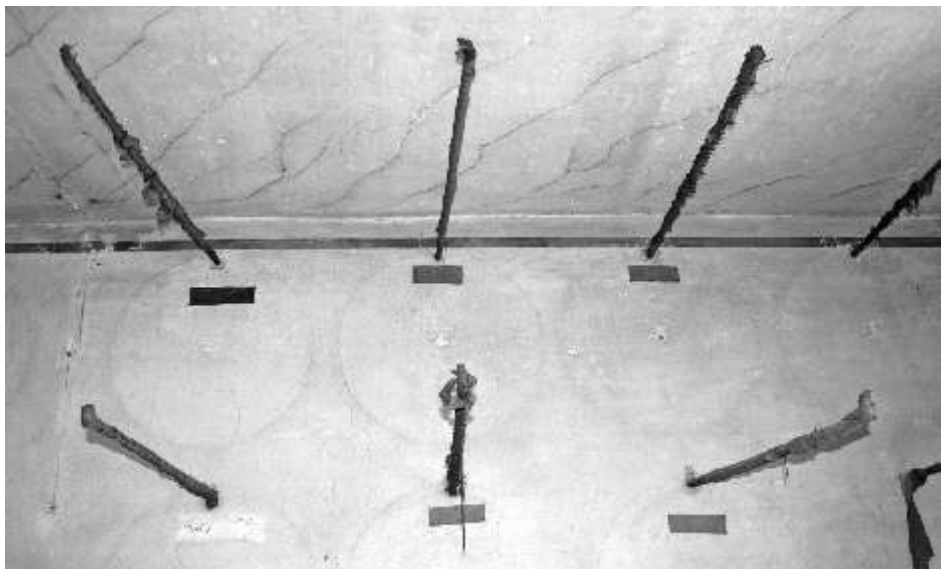
Molto-Steuerkopfschild um 1915.

Die 1906 von den Brüdern Gustav und Wilhelm Junge gegründete Firma Molto-Fahrrad-Werke GmbH zog im Jahr 1909 ins Domizil auf der Görlitzer Jakobstrasse und wuchs dort in den 1920er Jahren zur größten Fahrradfabrik im schlesischen Raum. Nachdem die Fahrradproduktion in den 1930er Jahren stark rückläufig war und zum Ende des Zweiten Weltkrieges ganz zum Erliegen kam, standen in den Nachkriegsjahren der Verkauf und die Reparatur von PKW und Geländewagen im Mittelpunkt der Geschäftstätigkeit. Auch die friedliche Revolution des Jahres 1989 konnte der Betrieb noch ein paar Jahre als Werkstatt und Renault-Vertragshändler überdauern, bis dann im Jahr 1995 der Name Molto aus den regionalen Branchenbüchern verschwand. Dem anschließenden Leerstand des Gebäudes folgt jetzt der Abriss.

Ein alltägliches Ereignis in einer strukturschwachen Gegend Deutschlands, in



Alle Molto-Werksgebäude (der Ziegelbau gehört nicht dazu) werden abgerissen.



Hier hingen vor 100 Jahren die Fahrradfelgen.

der es an Wohnraum und leer stehenden Fabrikgebäuden nicht mangelt. Am Ort des weichen Industriebaus soll jetzt eine grüne Oase inmitten der Innenstadt entstehen.

Nach Rücksprache mit einem der Mit-eigentümer konnte ich mich ein letztes Mal in dem alten Fabrikgelände aufhalten.

Mit Wehmut und einem unwiederbringlichen Blick auf die nach all den vergangenen Jahrzehnten noch immer sichtbaren Spuren einer einst lebhaften Fahrradmanufaktur nahm ich Abschied.

An den Wänden die Umriss der früher hier hängend gelagerten Felgen, in einer Ecke ein altes Holzregal für Ersatzteile. Ganz oben auf dem Regal, auf den Zehenspitzen stehend, ertastete ich ein Kettenblatt. Es war vernickelt und scheinbar unbenutzt. Man hatte es beim Ausräumen offensichtlich übersehen. Auf den knarrenden Holzdielen stehend, mit beiden Händen das Kettenblatt umklammernd, zog ich mit einem tiefen Atemzug noch einmal den Geruch von Öl und Eisen ein.

Machs gut, Molto...

Ein Fahrradmechaniker im 1. Weltkrieg

Von Klaus G. Erdbrügger, Bielefeld

Mein Großonkel Fritz Sieweke lebte Zeit seines Lebens in Bielefeld in der Oststraße 13 und war immer bei Dürkopp tätig, unterbrochen nur durch den Ersten Weltkrieg. Er leistete seinen Wehrdienst unmittelbar vor dem Krieg ab und ging dann gleich mehr oder weniger nahtlos in den Einsatz an der Westfront über. Die Einheit, bei der er diente, war das Westfälische Infanterieregiment 55, das in der Kaserne in der Hans-Sachs-Straße unterhalb der Sparrenburg lag.

Damals bedeutete ‚Infanterie‘ wirklich noch Tüppeln. Die marschierten aus der Bielefelder Innenstadt über die Höhenzüge des Teutoburger Waldes in die Senne zum dortigen Militärschießstand, schossen ihre Übungen und marschierten wieder zurück. Ich tippe mal auf insgesamt gute 30 Kilometer.



Während seiner Militärzeit schickte Onkel Fritz regelmäßig Fotopostkarten nach Hause, von denen die meisten von Kameraden in seiner Einheit vor Ort hergestellt wurden, die im Zivilleben Fotografen waren. Diese Karten waren manchmal nicht von allerhöchster Qualität, machten dies aber durch Authentizität mehr als wett. Sie wurden weisungsgemäß von den Eltern Sieweke aufgehoben, und die Sammlung fand sich im Nachlass von Fritzens Frau Emma, als diese Anfang der Siebziger starb. Er selbst starb in den Sechzigern. Ich stellte die Postkartensammlung sofort sicher. Man war ja damals schon an Historie interessiert...

Aus der Wehrdienstzeit gibt es ein Foto von Fritz im Fernsprechrupp („Strippenzieher“) der 2. Kompanie der 55er. Doch der Waffenmeister der Einheit erkannte wohl schon früh seine Qualitäten als

Dürkopp-Industriemechaniker und forderde ihn entsprechend an.

Fritz schreibt jedenfalls an die Eltern in feinstem Bielefelderisch: „Der Waffenmeister frug mich ob ich auch lusten dazu hätte, worauf ich ihm sagte ich wollte mir die Sache mal erst überlegen. Denn unser Feldwebel hat zu ihm gesagt er könnte mich nicht abgeben, da ich beim Fernsprechrupp wäre und er mich nicht abgeben könnte.“

Der Waffenmeister setzte sich durch, und Fritz kam in seine Abteilung. Hinter der Front aber wurde dann nicht nur an Waffen gebastelt, wie das Foto „Unsere Werkstatt in Marquillies“ links zeigt. Fahrräder (wahrscheinlich requirierte französische) waren als Verkehrsmittel bei den Soldaten beliebt, wie das Foto von der Besichtigung des deutschen Fliegers unten rechts deutlich macht.

Auf dem Werkstatt-Foto ist Fritz der Zweite von rechts. Der Text lautet: „Unsere Werkstatt in Marquillies.“ Auf der Rückseite schreibt er: „2. Mai 1915. Viele herz. Sonntagsgrüße sendet Euer Sohn Fritz. Bin am 1. zum Unteroffizier befördert und lautet meine Adresse jetzt auch so. Untffz. Sieweke, VII A-K. 13 Div I-R 55 5. C. <VII. Armee-Korps, 13. Division, Infanterieregiment 55, 5. Compagnie> Sonst noch alles wohl und Wetter schön und warm. Mit vielen Grüßen an euch und Angehörige verbleibt Euer Sohn Fritz.“ Fritzens Feldwerkstatt ist später vor Verdun übrigens einmal abgeackelt. Warum, weiß ich leider nicht.

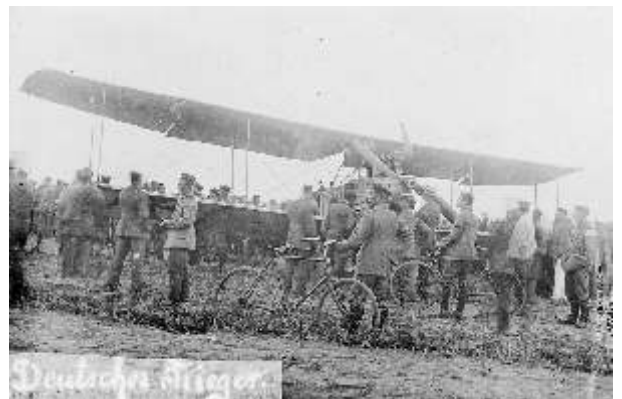
Fritz selbst kam, vielleicht wegen seiner Werkstattverwendung, unbe-



schadet durch den Krieg und wurde bei Dürkopp schließlich Werkmeister.

Zeit meines Lebens habe ich einen Messschieber benutzt (Bild oben), von dem ich vermute, dass es sich um sein Gesellenstück handelt, denn es gibt keine Herstellermarke außer auf der Rückseite einem liebevoll aus vielen hundert zarten Elektropunkten zusammengestippelten „Fritz Sieweke“.

Fritz selbst bin ich kürzlich virtuell unvermutet noch einmal begegnet, als ein niederländischer Freund ein belgisches Buch über den 1. Weltkrieg als Geburtstagsgeschenk anschleppte. Da gab es ein spektakuläres Nachtfoto eines feuernden 21-cm-Mörser. Von diesem Foto hatte ich in der Feldpostkartensammlung auch einen Abzug. Darauf hatte Fritz mit Tinte eine der Gestalten mit „ich“ markiert. Wie verschwindend gering muss die Wahrscheinlichkeit sein, bei den Millionen Fotos der vielen Millionen Soldaten an der Westfront und den Hunderten von Büchern über dieses Thema genau das in die Finger zu bekommen, das ein Bild des Onkels enthält?



Über die falsche Kardanwelle bei kettenlosen Fahrrädern

Von Jost Pietsch, München

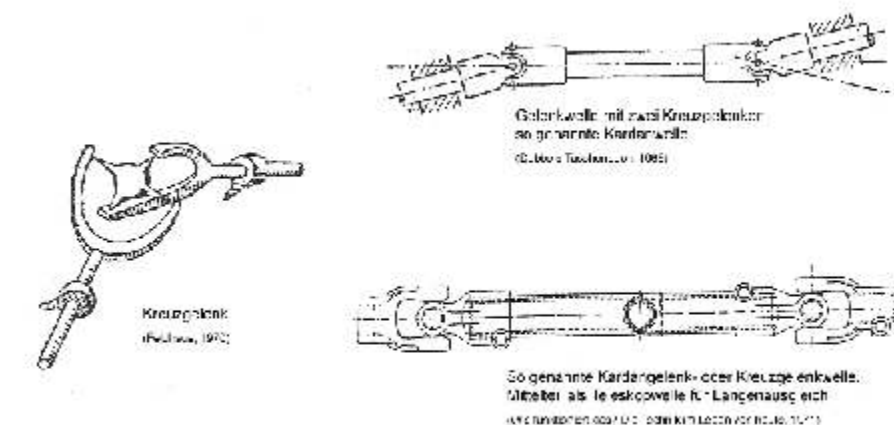
In der einschlägigen Literatur taucht immer mal wieder der Begriff „Kardanwelle“ für Fahrräder mit Wellenantrieb auf. Dass diese Bezeichnung jedoch technisch nicht korrekt ist, darauf verweist beispielsweise auch Michael Grützner in seinem Buch über „Kettenlose Fahrräder“ (KS 47, S.23).

Die bekannteste Anwendung ist der Einsatz beim Auto und vereinzelt beim Motorrad, um dem Federweg des angetriebenen Räderpaares bzw. Rades zu folgen. Den dazu nötigen Längenausgleich besorgt das Mittelstück des Wellensystems in seiner Ausführung als Teleskopwelle.

montiert ist, und der zweite Wellenknicke den gleichen Winkel aufweist wie der erste – egal, ob vergleichsweise nach oben oder nach unten. Wird das zweite Kreuzgelenk um 90 Grad versetzt angeordnet, dann potenziert dies den Ungleichlauf am Endstück der dreigeteilten Welle./2/

Die Bezeichnung Kardanwelle geht fälschlicherweise auf den italienischen Philosophen, Arzt und Mathematiker Geronimo Cardano (1501-76) zurück./3/ In seinem Werk „De subtilitate“, Nürnberg 1550, S. 319, erwähnt er den Mechaniker Turriano, der einen Sitz für Kaiser Karl V. in ein Ringgehänge eingesetzt habe, d. h. in den Raumachsen drehbar gelagert./4/ Das sollte die Schwankungen bei einem Tragstuhl neutralisieren wie heutzutage beim Kreiselkompass. Aus dieser so genannten kardanischen Aufhängung ist im 17. Jahrhundert das Kreuzgelenk, vulgo Kardangelen, hervorgegangen – der Erfinder ist unbekannt.

Etwas überspitzt formuliert, lässt sich also sagen: Die Kardanwelle beim kettenlosen Fahrrad heißt so, obwohl sie dort gar nicht vorkommt, und ihr Namensgeber Cardano sie weder erfunden noch gekannt.



Kommt so bei kettenlosen Fahrrädern nicht vor: Kardanwelle mit Kardangelen. „Kardanräder“ gibt es also nicht.

Eine Kardanwelle ohne Kardangelen ist ein Widerspruch in sich. Das so genannte Kardan- oder Kreuzgelenk dient dazu, die Kraftübertragung einer geteilten Antriebswelle auch unter Neigung zu gewährleisten, d. h. es überbrückt fortlaufend den Knick in der Wellenverbindung. Die Abweichung gegenüber der Geradeausstellung kann in der Praxis bis zu rund 30 Grad betragen./1/

Weniger bekannt ist, dass die Kraftübertragung auf die geneigte Welle ungleichförmig erfolgt. Die Geometrie des Kreuzgelenkes verursacht ein an- und abschwappendes Voraus- und Nacheilen der angekoppelten Welle. Je größer die Neigung desto stärker die Auswirkung. Abhilfe schafft ein zweites Kreuzgelenk, das diesen Effekt umkehrt und damit aufhebt, sofern es symmetrisch zum ersten

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben:

/1/ Dubbels Taschenbuch für den Maschinenbau (1966), Bd. 1, S. 707 und Bd. 2, S. 814

/2/ Wie funktioniert das? Technik (1971), S. 204

/3/ dtv-Lexikon

/4/ Franz Maria Feldhaus, Die Technik (Reprint 1970), Rubrik 869-71

Aufruf in eigener Sache

Viele von Euch kennen das: Die Wiederherstellung des Fahrradklassikers stockt seit Jahren, weil das benötigte Ersatzteil nicht zu bekommen ist oder man keinen Fachmann für die nötige Reparatur kennt.

Ersatzteile für sehr alte Räder zu finden, ist ohnehin auf Grund der großen Fertigungstiefe früher Hersteller fast aussichtslos, aber auch bei Modellen aus den 1920er und 1930er Jahren wird es zunehmend schwerer, Passendes zu finden. Versierte Mechaniker beispielsweise, die Fahrradrahmen löten oder das Linieren mit dem Schlepper

beherrschen, gehen in Pension und es kommen nur sehr wenige nach. Trotzdem gibt es da immer wieder jemanden unter uns im Verein, der wiederum jemanden kennt, der weiß wer etwa Bereifung nach Maß anfertigt, Griffe drechselt oder Kettenblätter fräsen kann. Leider laufen viele Nachfragen dann meistens doch ins Leere.

Wir wollen auf dem Mitgliederportal unserer Website Adressen zusammenstellen, die uns Fahrradsammlern helfen sollen, unsere Objekt zu ergänzen oder wieder fahrbereit zu machen. Diese Adressen sind nicht im öffentlichen

Bereich der Homepage zugänglich, sondern nur für Vereinsmitglieder nach persönlichem Login.

Wo sind sie also die Rahmenbauer, Drechsler, Vulkaniseure oder Lackierer, die ihr Handwerk noch perfekt beherrschen und entsprechend weiterhelfen können?

Eure Tipps und Adressen (natürlich nur nach Absprache mit den Betroffenen) schickt bitte an die Redaktion des Knochenschüttlers, an Sven Dewitz (siehe Impressum auf S.34).

„Tour de Biere“ – ein Rückblick auf 2009

Tour de Biere – diese hierzulande fast unbekannte Veranstaltung mit dem vielversprechenden Namen findet alljährlich Ende August in Jicin, Tschechische Republik, statt. Der Ort ist ca. 150 km von Dresden entfernt. Zur 26. Auflage der touristischen „Jedermann-tour“ im vergangenen Jahr reisten erneut einige Fahrrad-Veteranen-Freunde aus Dresden an.

Bei der Anreise lernten wir schon das wunderschöne „Böhmische Paradies“ kennen, eine Mittelgebirgslandschaft im Nordosten Tschechiens und anderntags Austragungsstätte der Tour. Mit tschechischen Kronen in der Tasche testeten wir beim Abendessen auf dem einfachen, preiswerten Jiciner Zeltplatz das gute böhmische Bier, bevor wir zeitig in unsere Zelte krochen. Am Morgen fuhr unsere kleine Gruppe dann zum Start- und Anmeldeplatz. Vorher war aber noch Zeit, auf dem pittoresken Jiciner Marktplatz ein böhmisches Törtchen und den dazugehörenden Kaffee zu genießen.

durch „Diamant“ (1960), „Rixe“ (anerkanntes Markenrad, 1940), „National“ (1925) und „Naumann“ (1924).

Vielschichtig wie die Räder war auch das Fahrerfeld: eine Gruppe in Mönchskostümen, andere in historischer Bekleidung auf alten Tandems, bemerkenswert die „Salondamen mit Sonnenschirm“, vertreten auch moderne Radsportvereine, Mountainbiker und sonstige Ritter der Straße. Alles war erlaubt, der Spaß stand eindeutig im Vordergrund. Ein Hochradfahrer zeigte seine Künste und ließ Mutige Probe fahren.

Le Mans Start

Vorspiel beendet, es ging los. Le Mans Start, alle Teilnehmer mussten ihr Fahrrad abstellen und hinter einem Sportplatz auf den Start warten. Noch eine Ansprache, deren Inhalt uns wegen fehlender Sprachkenntnisse unbekannt blieb, dann fiel der Startschuss. Alle rannten mit gro-

dies“ trägt. Burgen, Felsengebirge, Felder und Wiesen wechseln sich ab mit typisch böhmischen Dörfern. Gefahren wird vorrangig auf Nebenstraßen unterschiedlichster Qualität. Passiert werden mussten auch Schotterpisten und knorrige Waldwege. Praktisch im August: Die Bäume am Straßenrand boten leckeres Obst.

20 Kneipen am Wegesrand

Hauptsponsor und Namensgeber der „Tour de Biere“ sind regionale Brauereien. Als Beleg für die absolvierte Strecke müssen mindestens sechs – von rund 20 an der Strecke liegenden – Gaststätten besucht werden, die die Einkehr mit einem Stempel auf der Rückseite der Wegekarte quittieren. Man ist zwar nicht gezwungen, etwas zu essen oder zu trinken, aber das eine oder andere Bier wurde im Laufe des Tages schon genossen, logisch.

Um im Zeitlimit zu bleiben, gönnten wir uns nur eine einzige größere Pause. Und nach einem letzten Aufstieg rollten wir schließlich sieben Kilometer erholungsam bergab. Herrlich, Füße auf den Lenker und das Rad laufen lassen. Nur Fliegen ist schöner.

Pannen blieben uns erspart. Zwei Kilometer vor Tourende riss zwar noch die 5/8“-Kette vom „Naumann“, aber mit Ziehen und Schieben schafften wir es rechtzeitig und glücklich ins Ziel. Jeder Teilnehmer erhielt gratis eine böhmische Gulaschsuppe und – na was wohl – ein großes Bier, „Durst wird durch Bier erst schön!“, heißt es ja. Nach der Siegerehrung gab eine tschechische Rockband ihr Bestes. Es wurde getanzt und gefeiert, sicher bis in die tiefe Nacht hinein. Uns zog es früher in die Zelte, der Tag hatte seine Spuren hinterlassen.

Als Gelegenheits-Radfahrer kann ich die „Tour de Biere“ jedem empfehlen, der sich 72 km Radfahren zutraut und auch gut zu Fuß ist. Es eignen sich leichte Tourenräder. Freilauf und gute Bremsen sind unverzichtbar. Vermutlich wird immer dieselbe Strecke gefahren. Da es keine Ausschilderung gibt, sollte man als Neuling immer in Sichtweite eines Vordermanns bleiben, der – sofern er Neuling ist – hoffentlich auch einen Vordermann sieht.

Termin zur nächsten „Tour de Biere“ Ende August 2010 unter www.tourdebiere.cz. Eine Voranmeldung ist nicht erforderlich.

Frank Papperitz, Pirna



Trotz Handicap ins Ziel: Gerissene Kette am „Naumann“.

Foto: Bernhard Blumöhr

Nach Zahlung der Startgebühr von 200 Kronen pro Person (ca. acht Euro) und dem Einschreiben ins Fahrerbuch erhielten wir eine persönliche Chipkarte, eine Wegekarte und einen Jahres-Aufkleber. Damit ausgerüstet erwarteten wir mit weiteren 350 gut gelaunten Teilnehmern den Start um 10.00 Uhr. Es blieben noch ein paar Minuten, die Fahrer und vor allem deren Fahrräder zu begutachten. Neben modernen, sportlichen Flitzern sah man vor allem Alltags-Räder der 1920er bis 1960er Jahre, vereinzelt auch schöne Räder aus der K & K- Zeit, vorrangig aus regionaler böhmischer Produktion. Es waren aber auch die Marken „Styria“, „Presto“ und „Wanderer“ vertreten. Wir Dresdner erweiterten den Markenreigen

Beim Hallo zu ihren Fahrrädern und reihen sich in das lange Fahrerfeld ein. Eine Fahrt über 72 km lag vor uns. Kein Problem, dachten wir zunächst, doch es ging ständig bergauf und bergab. Schon innerhalb der ersten zwölf Kilometer mussten 300 Höhenmeter überwunden werden. Danach ging es zwar bergab, aber unten angelangt, wurde unser rasantes Tempo durch einen noch größeren Anstieg gebremst. Da ich die Strecke inzwischen kannte, war ich vorbereitet: leichtes Rad, wenig Gepäck, bequeme Laufschuhe, Öl zum Nachfüllen der Komet-Bremsnabe.

Wunderschön ist die reizvolle und abwechslungsreiche Landschaft, die zu Recht den Beinamen „Böhmisches Para-

Veteranen-Treff Münster

Der Verein Leezenkultur in Münster hatte geladen zu einem Wiedersehen nach vielen, vielen Jahren – und sie kamen tatsächlich: die alte Garde der Münsteraner Radsportler, meist schon zwischen 70 und 80 Jahre alt, etliche von ihnen wettkampfgeprägt in den Sechstagerennen der Halle Münsterland.



Geballte Rennsportkompetenz.

Foto: Rad-Sport-Foto Karl Franke

Ihr Treffpunkt war die Kneipe „Zur Sportbahn“, eine dieser unauffälligen Gaststätten, die man sonst eher übersieht – aber in diesem Fall an einem geschichtsträchtigen Ort stehend. Denn

gleich hinter dem Gebäude befand sich früher eine große Radrennbahn. 1898 errichtet, war sie über viele Jahre hinweg ein Zentrum des münsterischen Radsports. In den 30er Jahren musste die Bahn dann weichen, die Gaststätte jedoch blieb stehen.

Radbahn zwischen Obstbäumen, die im Herbst vor jeder Rennveranstaltung von Blättern und Fallobst befreit werden musste. Dafür diente sie im Winter als Eisbahn.

„Anfangs hatten wir stattliche fünf Zusagen – am Ende schließlich waren es mehr als 35 alte Kämpen. Sie kamen, um zu klönen und sich gemeinsam an vergangene Tage zu erinnern“, erzählt Vereinsvorstand Andreas Perk. Manche Besucher hatten sich schon seit etlichen Jahren nicht mehr gesehen. Es gab dann reichlich zu erzählen aus vergangenen Zeiten – etwa von der alten

Oder jene Anekdote von Alfons Lackenbrink, mit 84 Jahren ältestes Vereinsmitglied und ein wichtiges Bindeglied zu den älteren geladenen Gästen. Er erzählte vom „Reifentest“ eines Herstellers am Rande des Sechstagerennens in Münster. Der wollte demonstrieren, wie viel Druck seine Schlauchreifen aushalten. Am Ende war es einiges: „Normalerweise sind das maximal 10 oder 11 Atü. Dann haben sie gepumpt, und wir sahen den Zeiger nach rechts wandern. Bei 24 Atü hat es schließlich geknallt.“ Das sollte man mal mit modernen Reifen versuchen...

Räder wurden auf dem Treffen auch gezeigt, kommentiert und begutachtet. So gab es u.a. eine Bahn- und eine Straßenmaschine von Dürkopp zu sehen. Das Fahrrad stammte von Josef Hartwig, einer Rad-Legende aus den frühen 50er Jahren in Münster. Auf den Tischen war Zubehör ausgebreitet, darunter Lampen, Tretlager, Schaltungen, Taschen und natürlich der unvermeidliche Sturzring aus Leder.

Das Fazit von Andreas Perk war rundum positiv: „Das war nicht die letzte Veranstaltung dieser Art“, so seine Aussage. Eine Wiederholung tut not: Dazu blieben zu viel Gesprächsstoff und zu viele spannende Themen aus alten Tagen unberührt.

Messebericht aus Leipzig

Bereits zum fünften Mal gestalteten die Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden eine hochklassige und umfassende Sonderausstellung zur Herbst-Messe „Touristik & Caravaning 2009“ auf dem Leipziger Messegelände.

Die angegliederte Fahrradmesse heißt nun „abgefahren“, dauert zwei Tage und ist vor allem eine Endverbrauchermesse mit rund 30 Ausstellern. Neben den großen Fahrradhändlern präsentierten sich auch einige Spezialisten mit Liege- und Dreirädern, Elektro-Bikes oder Kinderfahrzeugen. Vertreten waren zudem kleine Hersteller, Fachverbände, Fahrradzubehör-Unternehmen, Anbieter von Radreisen, das Friedensfahrtmuseum und der ADFC. Auf einer Bühne wurden Vorträge zu Fahrradneuentwicklungen oder Radreisen präsentiert. Eine gut ausgelastete Teststrecke für jedermann nahm fast die halbe Messehalle ein.

Unter den Ausstellern gefiel mir besonders die Firma „Weltrad manufaktur“. Diese 2004 wieder erstandene Marke (www.weltrad.de) wird am alten Heimatstandort Schönebeck/Elbe hergestellt. Im eigenen Rahmenbau fertigen vier Mitarbeiter unter der Leitung von Göran Scherf hochwertige, gemuffte Stahlrahmen. Auf Wunsch werden Rahmen individuell nach Kundenangaben hergestellt, lackiert und handliniert. Von hohem Aufmerksamkeitswert war ein metallicrot lackiertes Rennrad im Retro-Design der 1920er Jahre.

Als willkommener Gegenpol zur Geschäftigkeit des Handels zog unsere Ausstellung historischer Fahrräder auf 150 qm in der Messehalle wieder Tausende Besucher an. Neben der kompletten Darstellung der Entwicklungsgeschichte des Fahrrads wurden vorwiegend Renn-, Sport- und Kunstfahrräder aus unseren

Sammlungen sowie Leihgaben präsentiert. Die Zusammenstellung der Fahrzeuge und die Durchführung lag wieder in den Händen von Gerhard Eggers. Er findet jedes Jahr Zeit, diese Ausstellung abwechslungsreich und interessant zu gestalten.

Als Spezialist für Bahnsport hatte Stefan Guntschnigg seine 2000 ccm Anzani-Schrittmachermaschine mitgebracht, ein monströser Dinosaurier des Radsports. Nur etwas für harte Kerle, denn die seitlich herausschießende 15 cm lange Stichflamme kann einem überholenden Rennfahrer schon mal die Hose verschmoren.

Im Nachbar-Parcours – ebenfalls von Gerhard organisiert – zeigten Trial-Spezialisten ihr Können. Sie sprangen von Palettenstapeln auf ausrangierte PKW – eine besondere Attraktion.

Frank Papperitz, Pirna

Dicht gedrängter Terminkalender im Frühjahr und Sommer

„Let's go outside“

Im Museum Schloss Burgk ist seit dem 17. April und noch bis zum 26. September eine abwechslungsreiche und schön inszenierte Ausstellung rund um das Fahrrad zu sehen. Sie gewährt Einblicke in das Thema Fahrrad und Radfahren in Kunstgattungen wie Malerei, Zeichnung, Grafik, Skulptur, Fotografie, Streetart & Comic. Let's go outside entführt – auch mal mit einem Augenzwinkern – in die Kunst des Radfahrens. Die Exponate berichten von Sport und Abenteuer, vom Kampf zwischen Auto- und Radfahrern, von der Emanzipation der Frauen, aber auch immer wieder von der Liebe der Benutzer zu ihrem Gefährt.

Am Eröffnungstag gab es zumindest für einen Besucher ein überraschendes Erlebnis: Manfred Müller vom Dresdner Verein erkannte sich auf einem der Bilder in der Kunstsammlung wieder. Es zeigt ihn im Jahr 1982 auf einer Fahrradveranstaltung in der ehemaligen DDR. Info: www.schloss-burgk.de

Velocipediade 2010 in Karlsruhe

Die alljährliche Velocipediade findet dieses Mal vom 20.-22. August im badischen Karlsruhe statt – dort wo Freiherr von Drais vor 193 Jahren die ersten Geh- und Fahrversuche mit dem Laufrad unternahm. Veranstaltungsort ist die Europa-halle. Die unbestrittenen Highlights der Velo sind – wie auch in den vergangenen Jahren – Auktion, Ausfahrt, Abendgala, Vereinstreffen und Teilemarkt. Info: www.historishefahrraeder.de.

125 Jahre Diamant in Chemnitz

Am 8. Mai treffen sich Liebhaber und Sammler historischer Fahrräder aller Art in Chemnitz, um dort das 125jährige Jubiläum der Diamant-Werke zu feiern.

Der Tageskalender weist eine Reihe von Attraktionen aus. Dazu gehören neben einem Fahrrad- und Teileflohmarkt zweifelsohne die Ausfahrt auf historischen Rädern samt Mittagspause und die Präsentation des druckfrischen



Schloss Burgk: Diamant-Poster.

Foto: Tilman Wagenknecht

Diamant-Buches von Werner Aidn. Zahlreiche Diamanträder wird es zu sehen geben im Industriemuseum Chemnitz und im Sächsischen Fahrzeugmuseum – und das in aller Ruhe von 18:00 bis 1:00 Uhr, im Zuge der Chemnitzer Museumsnacht. Auch viele private Sammler und die Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden werden ihre Diamant-Räder präsentieren. Info: www.fahrradsammler.de

Überlebt nationales Design die Globalisierung?

Mein Interesse an alten Rädern kam auf, als mir ein guter Freund aus Deutschland ein NSU-Rad mitbrachte. Er war ein großer Fan von NSU-Motorrädern und kannte sich gut mit der Geschichte des Unternehmens aus. Das Rad war von 1954, in schwarz, mit aufwendiger Linierung versehen, verfügte über eine äußerst ineffektive Stempelbremse vorne und eine überaus effektive Torpedo Rücktrittbremse hinten. Es war sehr zuverlässig und wartungsarm. Jahrelang benutzte ich es für meine lokalen Einkaufstouren. Ich musste es außerdem nie abschließen, da einen Diebstahl sehr unwahrscheinlich war.

Unglücklicherweise kollidierte ich darauf eines Tages mit dem Auto eines Freundes, der mich in einem Kreisverkehr leider übersehen hatte. Dieser unfreiwillige Kontakt hinterließ auf seinem Kotflügel eine eindrucksvolle Beule bei meinem geliebten NSU-Rad

jedoch einen Totalschaden – Oberrohr, Unterrohr und die Gabel waren komplett verzogen.

Soviel zum Hintergrund für mein persönliches Interesse an der weiter gefassten Frage, warum das Fahrrad in verschiedenen Ländern in so unterschiedlichen Ausprägungen entwickelt wurde. Denn warum ist ein 1954er NSU so grundverschieden von einem 1954er Raleigh? Oder warum adaptierten die Amerikaner die Rücktrittbremse, hielten sich damit aber so lange zurück? Welchen Einfluss hatte der Import von Mannesmann-Rohren in den USA? Die Sache geht noch weiter – in Fernost war man ganz versessen auf Roadster mit doppeltem Oberrohr aufgrund ihrer besseren Fähigkeit, Lasten zu transportieren. Doch war das wirklich so, oder schien es nur so? Oder war das einfach nur ein europäischer Marketing-Trick? Die berühmten französischen Konstrukteure entwickelten eine große Bandbreite von Tourenrädern in

den 40er/50ern – was hat sie beeinflusst? Lediglich ein spezifisch französisches Talent für Design, oder gab es noch andere Einflüsse? Dies sind nur wenige von unvorstellbar vielen Fragen zu diesem Thema.

Ich würde es begrüßen, tiefere Einsichten in die Art und Weise zu erhalten wie verschiedene Länder ihre Räder entwickelt und gebaut haben. Oder bringt die Globalisierung am Ende vielleicht eine Art „Weltdesign“ des Fahrrads hervor? Der Erfolg kleinerer Rahmenbaufirmen weltweit lässt mich allerdings glauben und hoffen, dass nationale Eigenheiten nicht verloren gehen und dass beispielsweise ein Vincitore von Mercian niemals durch einen schicken, gemufften Rahmen made in Taiwan ersetzt wird.

Nigel Land
Herausgeber The Boneshaker

Mein Rad

aus der Sammlung von Jens Bredehöft,
Buchholz

Das vorgestellte Rad...

...ist ein vollgummibereiftes Safety mit so genanntem Swift-Rahmen der Marke „Lovell Diamond Nr. 1“ der John P. Lovell Arms in Boston, USA. Es wurde unter Patentnahme 1891 bei Iver Johnson Co. in Fitchburg, Massachusetts gefertigt.

Wie lange hast Du das Rad schon?

Seit Mai 2006 ist das gute Stück in meinem Besitz. Ich konnte es über die amerikanische Seite einer bekannten Internet-Auktions-Plattform ersteigern. Ein guter Freund aus Kalifornien half mir dann das Rad nach Deutschland zu holen.

In welchem Zustand war es?

Leider wurde das Rad von einem Vorbesitzer unfachmännisch renoviert. Der eigentlich recht gute Originalzustand wurde gnadenlos heruntergeschmirgelt und mit schwarzem Lack und Silberbronze übersprüht.

Was magst Du an ihm besonders?

Ich war sofort von der Form begeistert. Als es dann ankam und ich die schönen Details sah, war ich noch glücklicher. So ist beispielsweise die Hinterradnabe wie bei einem Hochrad gefertigt. Sie ist außen gelagert, eine Achse gibt es nicht. Die Kettenspannung wird über das schwenkbare Tretlager eingestellt.

Seinerzeit wurde viel Werbung für dieses Modell gemacht, so konnte ich trotz des Alters eine Menge historischer Anzeigen sammeln. Es fährt sich ausgezeichnet und ist einfach schön anzusehen.

Was gefällt Dir überhaupt nicht?

Da gibt es eigentlich nichts, was ich nicht mag. Vielleicht die ein oder andere Reparatur, die nötig war, um es wieder fahrtüchtig zu machen.

Und Dein schönstes Erlebnis mit dem Rad?

Schon die Organisation des Erwerbs über die Internetauktion und das Verschiffen der Maschine nach Deutschland waren ziemlich spannend und haben Spaß gemacht. Auf der Velocipediade 2007 in Hagen konnte ich es dann einer größeren Fahrradfangemeinschaft vorstellen.



Foto oben:
Der schöne Swift-Rahmen wurde von Silberbronze und schwarzem Sprühlack befreit. Darunter fanden sich immer noch Reste der originalen Lackierung.



Foto links:
Die Patentmarke verrät neben den Daten der Patenterteilung am Rand auch den eigentlichen Hersteller.

Foto unten links:
Die außengelagerte Hinterradnabe erinnert noch an die Hochradära.

Foto unten rechts:
Das „Lovell“ ist mit indirekter Steuerung ausgeführt. Auf dem Unterrohr erkennt man die Patentmarke.



Vereinsnachrichten

Matthias Kielwein ist als Schatzmeister des Vereins zurückgetreten. Bis zur Neuwahl bei der Velocipediade in Karlsruhe wird die Aufgabe kommissarisch von Kyra Elsässer-Büssing wahrgenommen.

Bitte um Unterstützung

Es soll ein Verzeichnis erstellt werden, das die Museen und öffentlich zugänglichen Privatsammlungen rund um das Thema Fahrrad in Deutschland, Österreich und der Schweiz auflistet. Dieses Verzeichnis wird für Vereinsmitglieder auf unserer Homepage zugänglich sein. Dazu bitten wir um aktive Mithilfe. Wer kennt Museen und private Sammlungen, die noch im Verborgenen schlummern oder nur regional bekannt sind? Und deren Initiatoren oder Betreiber, die bereit wären, zu ausgewählten Terminen Ihre Pforten für Liebhaber und Interessierte zu öffnen? Tipps und Adressen bitte an Maxi Kutschera unter kontakt@maxime-verlag.de.

TERMINE

17. April - 26. September: „Let's go outside“: Fahrrad und Rad fahren in Malerei, Zeichnung, Grafik, Skulptur, Fotografie, Streetart & Comic. Ausstellung im Museum Schloss Burgk/Saale, Di-So, 10-17 Uhr, www.schloss-burgk.de.

17. April - 30. Mai: „Bäckerjunge, Feuerwehr – kommen auf dem Rad daher. Arbeits- und Dienstfahräder“: Sonderausstellung der Radfahrgalerie in der „KulturWerkStadt“ Burgdorf. Info: 05136-1862 oder w.euhus@t-online.de

8. Mai: Treffen von Sammlern historischer Fahrräder anlässlich 125 Jahre Diamant in Chemnitz, am Samstag, den 8. Mai 2010 und **Chemnitzer Museumsnacht**. Info: www.fahrradsammler.de.

9. Mai: Historische Miele-Ausfahrt in Gütersloh. Beginn 10:00 Uhr am Stadtmuseum (nur Miele-Räder!), Rückkehr 16:00 Uhr. Kleiner Flohmarkt. Anmeldung: Eva Willenborg, 05241-2113641.

16. Mai: 1. Deutsche Rennradbörse in Rommelskirchen. Ausstellung und Teilemarkt für **Rennräder vor 1990** Info: <http://deutscherennradboerse.blogspot.com> oder bei Thomas Busch, 0170-9668090.

16. Mai: 12. Velociped Veteranenfahrt „Hornberger Schießen“ anlässlich des Hornberger

Frühlingsfestes mit Geschicklichkeitsturnier und Zuverlässigkeitsfahrt: Info: Günther O. Schulz, 0741-14438.

2.-6. Juni: Dansk Veterancykel Klub richtet die **30. IVCA-Rallye** in Dänemark aus, www.cykelfestival.dk.

3.-6. Juni: 30. Internationales NSU-Treffen in Freiamt/Schwarzwald. Info: www.nsu-2010.de.

11.-13. Juni: 14. ADAC-MSRT-Breisgau-Veteranen-Rallye in Freiamt/Schwarzwald. Ausschreibung unter www.msrt-freiamt.de.

20. Juni: Historische Bodenseeradtour. Info: 07542-22419 oder Vereinshomepage.

10. Juli: Nachtausfahrt Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden, 18:30 Uhr. Info: frank@fahrradsammler.de.

5. September: Sonnenaufgangsfahrt Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden, 4:00 Uhr. Info: frank@fahrradsammler.de.

4.-8. August: Internationale Fahrradgeschichtskonferenz (IHC) in Prag.

20.-22. August: Velocipediade in Karlsruhe mit Auktion und Teilemarkt.

12. September: Nostalgietag auf der Bielefelder Radrennbahn, ab 12 Uhr. Historische Rennen und Rennradausstellung, weitere Informationen Michael Mertins, 0521-886436.

Die Feder

Von Matthias Pühl, München

Mein Interesse an historischer Technik begann schon früh im Kindesalter – alles, was erkennbar alt war, rollte, schwamm oder flog, fesselte meine Aufmerksamkeit. Später studierte ich daher Wissenschafts- und Technikgeschichte – ein Fach, das im Idealfall zu einer Anstellung in einem Technikmuseum führen kann ...

Meine intensive Beschäftigung mit alten Fahrrädern begann 1985, also zu einer Zeit, als es noch kein Internet und keine organisierte Sammlerszene rund um die alten Fahrräder gab. Ich fing an, alte Räder zu sammeln und im Rahmen meiner seinerzeitigen Möglichkeiten zu restaurieren – häufige Besuche auf zwei Schrottplätzen eingeschlossen. Diese Zeit hat sicherlich mein Verhältnis zur „historischen Materie“ geprägt – ich habe auch heute noch Freude daran, gute Lösungen für unvollständig erhaltene alte Fahrräder zu finden und sie nicht unbedingt originalgetreu, aber dem „Charakter“ und der Zeitstufe des Rahmens entsprechend neu aufzubauen. Natürlich kann und soll ein Fachkundiger diese Umbauten bzw. Neuaufbauten als solche erkennen können.

In den ersten zehn Jahren beschäftigte ich mich vorwiegend mit deutschen Tourenrädern der 1930er bis 1950er Jahre; später verlagerte sich der Schwerpunkt dann stärker zu den Sporträdern hin, verbunden mit einer Ausweitung des Interesses an bestimmten Komponenten (etwa Getriebenaben) und einer gewissen „Internationalisierung“.

Ich interessiere mich darüber hinaus besonders für historische Technologien und Konstruktionen, gerade auch, wenn sie durch spätere Entwicklungen überholt worden sind oder sich, zumindest zunächst, als „Sackgassen“ der technischen Entwicklung erwiesen haben – beispielsweise Trommelbremsen oder ältere Kettenschaltungen.

Ich bin sicherlich insofern kein klassischer Sammler, dass ich mich nicht vorwiegend für perfekt erhaltene oder auf einen (vermeintlichen) Originalzustand hin rekonstruierte Fahrräder interessiere. Ich finde solche Räder zwar schön und sehe sie mir immer gerne an, muss sie aber nicht unbedingt selber besitzen und würde Objekte von musealem Wert auch nur ungern im „richtigen Leben“ benutzen.

Ich finde außerdem Räder, die etwas von ihrer „Gebrauchsgeschichte“ erkennen lassen, faszinierender als reine „Museumsobjekte“ oder gar auf den (vermeintlichen) Neuzustand restaurierte Schaustücke. Mein besterhaltenes altes Rad, ein Wanderer-Vollballonmodell von 1936, ist zwar komplett im zeitgenössischen Zustand erhalten und insofern „original“, für mich aber vor allem daher interessant, dass es offenbar bereits vom Erstbesitzer mit einer zusätzlichen Trommelbremse und einer üppigen Lichtausrüstung hoher Qualität, bei der aber keine zwei Teile vom selben Hersteller stammen, aufgerüstet worden ist – diese unkonventionellen Lösungen machen für mich den besonderen Wert dieses Rades aus.

Ich reiche die Feder an Michael Mertins weiter, der schon so lange eine wichtige und gute Rolle in unserem Verein spielt, seinen fahrradgeschichtlichen Werdegang aber hier noch nicht vorgestellt hat.

VERKAUFE

LOHMANN Kunstrad Sattel für Saalsport-fahrräder. Leder abgenutzt, ohne Risse. Solides Gestell und Klemmung, vermutlich vernickelt und später silbern überpinselt. Nur im Tausch gegen einen DDR-Kunstrad-Sattel (Möve) bzw. gegen Vermittlung eines solchen. Johannes Rilk, johri@gmx.de, 01766-4210388.



Damenrad Panther, Rahmen-Nr. 803130 (Bj. 1950-52), nicht restauriert, technisch in Ordnung, alle Teile (Lampe, Dynamo, Sattel) noch dran, Oberflächenrost an Rahmen und Gabel. Leider fehlt die Schutzblechfigur, günstig abzugeben. Standort: Staufenberg bei Gießen, Franz Heimbach, franz.heimbach@gmx.de, 06406-907656.

Verschiedene Fahrräder: **28er DR-WKC-Patria**, Bj. 1925 (teilrestauriert, neu vernickelte Teile, mit Original-Kaufvertrag) 300 €. **28er HR-Diamant-Rennrad**, Mod. 167, Bj. 1954, alle Teile original und in gutem Zustand, Rahmen und Gabel sind neu grundiert, Lack im Originalfarbton vorhanden, 290 €. **12er Kinderfahrrad** ca. 30er-50er Jahre, 40 €. **28er HR-Diamant**, sportliches Tourenrad, Bj. ca. 1959/60, grün, alle Teile im Originalzustand, 160 €. **26er HR, Marke unbekannt** mit Ballonreifen, Bj. 30er-40er Jahre, sehr stabil gebaut, 120 €. **Ersatzteile für: 26er HR-Diamant**, Bj. ca. 1958, mit Kettenspanner, 50 €. **28er HR-Diamant**, Rahmen und Gabel, +komplettes Tretlager, Bj. 1949-1950, 40 €. **28er DR-Mifa**, ca. 1955, sportliches Tourenrad, Rahmen, Gabel, Tretlager, 40 €. **26er HR-Wanderer**, Bj. 1933, Rahmenhöhe 60 cm, Rahmen, Gabel, komplette Laufräder in gutem bis sehr gutem Originalzustand, Schutzbleche neu lackiert, dazu neue Ballonreifen 26x2,00 für 160 €. Alle Preise inkl. Versand. Dirk Andresen, Alt Meteln, 03867-8822 (ab 20:00 Uhr).

Hochrad (Replik), wie neu, für 1299 € zu verkaufen (Vorderrad-Durchmesser 1,2 m) sowie ein **Kinder-Hochrad** 26 Zoll, wie neu, für 249 € zu verkaufen. Dieter Dölling, 04743-7316 und 0511-5344526.



OPEL Fahrrad, 28 Zoll, Herrenfahrrad. Das Rad ist fahrbereit, muffenlos gelötet, original OPEL Klingel. Holzimitat Felgen. Original Continental Reifen, Original Firmenemblem. Zustand gebraucht. Bei Interesse schicke ich gerne Bilder per Mail. Terminvereinbarungen zur Besichtigung sind möglich. Bitte um Angebote. Mathias Gladisch, Berlin, deckert_gladisch@t-online.de, 030-85079630.



Oldtimer-Fahrräder für Sammler und Bastler. Die Räder sind teilweise fahrbereit, jedoch aufgrund des Alters ist eine Durchsicht zu empfehlen. Allesamt Damenräder. **Welt-Rad**, 28 Zoll in Rot, Bj. 1937, **Phänomen**, 28 Zoll, schwarz, Bj. 1952, **NSU**, 26 Zoll, Farbe, grün Bj. ca. 1960, **Standard**, 28 Zoll, schwarz Bj. 1956, **Elka**, 28 Zoll, schwarz, Bj. 1956. Bei Interesse: Peter Schmitt, velo-virus@arcor.de, 0151-17818099.

Pallas Herrenrad, um 1960. 3-Gang Nabenschaltung, Rigida Laufradsatz 26x1,75x2 CHROLUX, sofort fahrfertig. Besichtigung möglich in Ludwigshafen, VHB 95 €. Markus Bergmann, markus_bergmann@gmx.de, Telefon: 0621-544174.



Vaterland Fahrradpaar. Beide Räder un-restauriert Bj. 1956. An beiden Rädern nur originale Produkte: Typenschild, Klingel, Werkzeugtasche, Griffe, Sättel usw. Nur in gute Hände. Winfried Kita, Wuppertal, Winfried.Kita@t-online.de, 0172-2078140.

Sehr seltenes **Baronia, Fahrrad und Tretroller** in einem. Komplet, auch wenn die Räder auf dem Bild nicht zu sehen sind. Günter Rohm, Ansbach, Email: ascona1973@yahoo.de, 0981-4817648



Adler 3 Gang Herrenrad Touren 26" RH.55, Bj. 1939, top restauriert, letzte Überprüfung 15.02.07, seither im Keller gelagert. Alle Unterlagen vorhanden. Elisabeth Maier, Elisabeth.Maier@gmail.com, 0043-664 4169301.

Adler Fahrrad 1951, Tretlager und Steuerkopflager erneuert. An Liebhaber abzugeben. Torssten Hentrich, anyelis@online.de, 0178-5075595.

Bauer 1958 Herrenfahrrad, guter Zustand, fahrbereit. Abholung in Berlin. Bilder können per Mail angefordert werden. Bitte um Angebote. Michael Liebert, Glienicke, web-cox@gmail.com, 01511-6032851.

SUCHE

Alles von und über die **Firma Berko**, Hersteller elektrischer Fahrradbeleuchtung. Gerhard Eggers, Dorfplatz 2, Markranstädt, gerhard@fahrradsammler.de, 034444-21567.

Glöckner, Molto. Heros & Co. Alles fahrradgeschichtlich Interessante (Fahrräder, Klingeldeckel, SKS, Kataloge, Fotos) mit Bezug zu meiner Heimatstadt Görlitz. Gute Bezahlung ist garantiert. Ronald Schulz, roma-schu@yahoo.de, 03581-855506.

Bismarck Berg-und Tal alles an Ersatzteilen, insbesondere für das 2-Gang-Tretlagergetriebe wie Wellen und Primärketten. Christoph Guder, c.guder@hamburg.de, 0160-7669826.

HR-Ledersattel für ein Sportrad um 1898 (Rambler, Brooks, Hammock, o.a) mit Drehfedern oder Schwingfederung. **Vernickelte Zweispitzsattelnieten** ca. 10-12mm, ca. 30 Stück. Dirk Andresen, Alt Meteln, 03867-8822 (ab 20:00 Uhr).

"Kettenlos" Fahrrad von Opel mit Antrieb komplett, oder auch nur Rahmen. Bitte alles anbieten. Stephan Klasen, Essen, info@bergetappe.de, 0201-5643247.

"Long John" Transportrad, möglichst fahrbereit, möglichst nahe München. Markus Burisch, München. markusburisch@yahoo.de, 01511-4941675.

Prospekt mit Abbildungen oder Foto einer **Cito Saxonette** (60 ccm, Baujahr ca 1938). Außerdem einen **Kfz-Brief** oder eine Kopie davon sowie ein hinteres Schutzblech und einen Werkzeugsatz für Saxonette oder Teile. Peter Zielasko, Varel. peter.zielasko@ewetel.net, 04451-2625.

Für ein 28er **SUN Damenrad** vom Konfektionär **Hugo Vogt** aus den 20er Jahren das fehlende **Steuerkopfschild**. Das Schild ist oben und unten genietet. Abstand ca. 8cm. Matthias Huxoll, mhuxoll@tndag.com, 0421-2575834.

Daten von Kayser Fahrrädern, sowie Rahmennummern und Baujahr! Bitte alles anbieten! Manuel Falb, Ingolstadt. Baermw1@aol.com, 0176-61204972.

Alles über die **Urania Fahrradwerke** aus Cottbus: Fahrräder, Teile und Unterlagen. Ebenso Fotos von allen unrestaurierten und restaurierten Fahrzeugen, bitte möglichst mit Fahrradstellnummern und Daten der Hinterradnabe. Außerdem suche ich eine Urania KI 120 oder nur ein Fahrgestell. Peter Zielasko, Varel, peter.zielasko@ewetel.net, 04451-2625.

Gut erhaltene **Adler-Fahrradklingel** für Fahrrad von 1906. Karlheinz Scholz, Gudensberg, karlheinz-scholz@t-online.de, 05603-918155.

MAW-Hühnerschreck komplett als Anbaumotor, oder an Damen-Fahrrad. Helmut Walter Abenberg, walter.mungenau@web.de, 09873-976744.

Neue **verchromte Felge für ein Raleigh Vorderrad**, 650x35A, ETRTO 590, 32 Loch. Wer kann mir eine solche Felge in die Schweiz senden? Andreas Koch, velokoch@gmx.ch, 0041 62 962 07 05.

Fragmente vom **Jaray-Sesselrad**, Rahmen mit Gabel usw. zum Restaurieren. Außerdem **Fragmente vom Strano** und natürlich immer wieder altes Werkzeug und Werkstatt-Einrichtung aus alten Fahrradläden. Steffen Heidenreich, Melle, steffen.heidenreich@melle@gmx.de, 05428-2746.

Deutsche Rennräder aus den 10er bis 50er Jahren des 19. Jhdts. Außerdem Ausgaben/Jahrgänge **Illustrierter Radrennsport** und **Sportalben der Rad-Welt**. Ferner **Lehrbuch für den Straßenrennfahrer** von Kurt Stöpel. Bitte alles anbieten. Thomas Busch, thomas.busch61@arcor.de, 0170-9668090.

Wir begrüßen herzlich die Neumitglieder (Stand 12.04.2010)

701 Thomas Schomers, Bierbacher Weg 3 B, 66459 Limbach, Tel. 06841-9598262, pitlock@nexgo.de

702 Manuel Falb, Lenastraße 8, 85055 Ingolstadt, mobil 0176-61204972, baermw1@aol.com

703 Carsten Herold, Scheidswaldstr. 30, 60385 Frankfurt, mobil 0176-64394141, carstenherold66@web.de

704 Motor Sport Club Hornberg e.V., Günter O. Schulz, Heerstr. 58, 78628 Rottweil, Tel. 0741-14438, mobil 0172-379369

705 Matthias Huxoll, Am Rüten 39, 28355 Bremen

706 Thomas Häberle, Jakob-Klar-Str. 7, 80796 München, Tel. 089-17999216, Fax 089-17999213, thomashaerberle@freenet.de

707 Blanka Wilbs, Sterntalerweg 11, 86199 Augsburg, mobil 0151-17831510, blanka-wilbs@oleco.net

708 Christoph Krach, Neuer Graben 67, 44139 Dortmund, Tel. 0231-2221509, Fax 0231-2221510, c.krach@dukum.net

709 Manfred Stock, Zum Jadebusen 130, 26316 Varel, Tel. 04451-959623, stock.ingrid@ewetel.net

710 Martin Liening, Melanchthonstr. 19, 48527 Nordhorn, Tel. 05921-33315, martin.liening@gmx.de

711 Hartmut Mösing, Saarminder Str. 20, 14552 Michendorf, mobil 0172-3031515, olobasti@web.de

712 Georg Wittmann, Wriezener Str. 30, 13359 Berlin, mobil 0176-2433745

713 Oliver Schreiner, Südring 9, 64832 Babenhausen, mobil 0163-6403324, luchenza@web.de

714 Andreas Rieger, Fischergasse 7, 83371 Stein, Tel. 08621-61974, gartenlenz@t-online.de

715 Hans-Peter Schneiders, Kanzlerweg 21, 55291 Saulheim, Tel. 06732-5762, hans-peter.schneiders@deutschebahn.com

716 Heino Dammann, Vionville Str. 18, 28211 Bremen, Tel. 0421-456955, d.dammann@moduvaris.de

Adressänderungen und Korrekturen

229 Sascha Kaltwasser, Klostereck 4, 65326 Aarbergen-Ruckershausen, Tel. 06430-924925, sascha@mochet.org

429 Jan Kralik, neue email: jankralik@jankralik.cz

500 Jan Heine, Bicycle Quarterly, 2116 Western Ave, WA 98122 Seattle, USA

501 Ivo Böttcher, Tausch Mitgliedschaft mit Kathrin Böttcher

551 Hans-Jürgen Wehlte, Goethestraße 34, 02826 Görlitz, Tel. 03581-403037

576 Reinhold Stadler, Bürglestrasse 14, 86865 Markt Wald, Tel.: 08262-359082

Austritte

133 Jörg Heineccius, 12109 Berlin

Impressum

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

Herausgeber

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

Redaktion

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

Fachartikel

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

Sven Altfelder (sa)

Bünteweg 50, 30559 Hannover
Fon 0511-3940930
laubtier@gmx.de

Treffen/Ausstellungen/Museen

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

Mein Rad/Die Feder

Sven Dewitz (sd)
An der Wildbahn 19,
16761 Henningsdorf
Fon 03302-203387
rostige-speiche@web.de

Literatur/Termine/Anzeigen

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

Termine

termine@knochenschuetler.de

Kostenlose Kleinanzeigen
anzeige@knochenschuetler.de

Layout

text-tigger, 32051 Herford
Fon 05221-3469769

Druck

Druckerei Erich Strothmann
Sudbrackstr. 15, 33611 Bielefeld

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

deutsches fahrrad museum



MUSEUMSLADEN

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

97769 Bad Brückenau (Staatsbad)
Heinrich-von-Bibra-Straße 24
Tel. 09741/93 8253 · Fax 93 8254

laden@deutsches-fahrradmuseum.de
Inh.: Ivan Sojc · Mobil 0171 8394 800

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

Werner Aich

Diamant

Fahrräder Motorräder Radsport



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

MAXIME
Publishing & Media

EIN NEUER BILDBAND ÜBER DIE KULTURGESCHICHTE DER STARRGANGRÄDER



Andrew Edwards & Max Leonard

FIXIES

Die aufregende Welt
der Fixed-Gear-Bikes

ISBN 978-3-930973-53-2

144 Seiten in Großformat / Hbk. 19,80

Faszination
Fixed-Gear von Keirin
bis Kurierdienst.

Mit zahllosen Interviews,
Porträts und Fotografien
ergründet dieses Buch
die Leidenschaft für die
reinste und radikalste
Form des Fahrrads.

Erhältlich überall im
Buchhandel – oder
direkt beim Verlag.

Bestellen Sie unseren Gesamtprospekt.

Covadonga Verlag

Spindelstr. 58 | 33604 Bielefeld
info@covadonga.de | www.covadonga.de



*Zubehör für klassische Fahrräder
Motorfahrräder und Mopeds*

Gartenweg 46

32609 Hüllhorst

Tel: 05744 / 920 528

Fax: 05744 / 920 529

www.velo-classic.de

fingerhut@velo-classic.de

Katalog auf Anfrage

