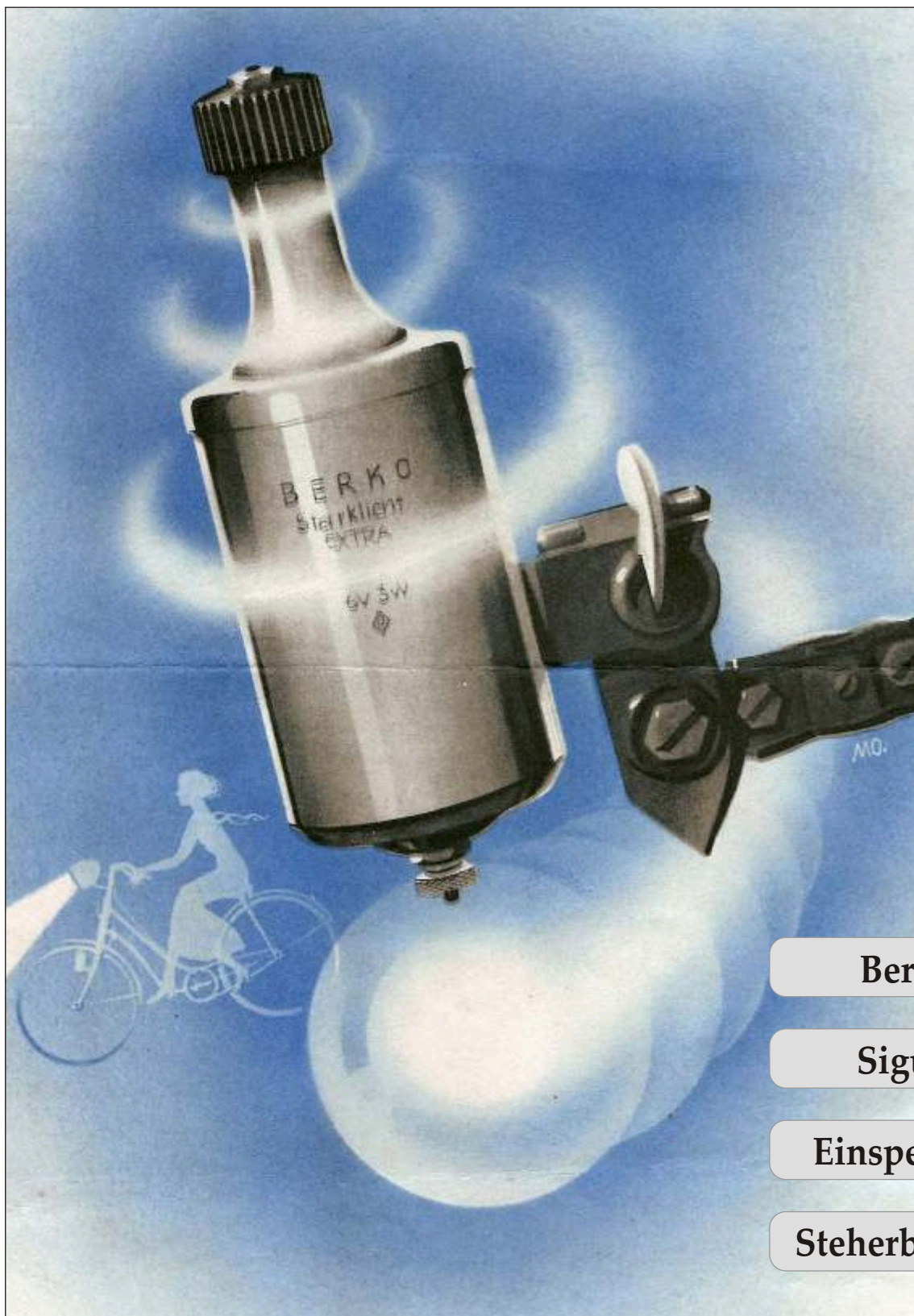


KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

49



Berko-Werke

Sigurd-Räder

Einspeichen, Teil 3

Steherbahn Bielefeld

In dieser Ausgabe:



Werbung von 1922.

Sammlung Gerhard Eggers

**Was heißt eigentlich Berko?
Über einen Beleuchtungs-Pionier
in Deutschland.**

Die Entstehung der dynamo-elektrischen Fahrradbeleuchtung ist sehr eng mit der Firma Berko verbunden. Ein Einblick in die Geschichte der Berko-Werke in einer lesenswerten Zusammenstellung von Gerhard Eggers.

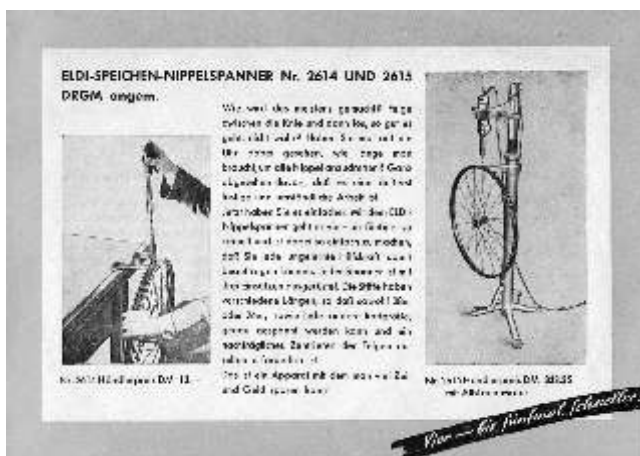
**Sigurd: Nicht nur Stukenbrok-Räder
auch Stukenbrok-Kataloge kamen
lange Jahre aus Kassel.**

Walter Euhus beschreibt die wechselvolle Geschichte des Unternehmens, das die Fahrradproduktion von den Deutschland-Fahrradwerken August Stukenbrok und deren Vertrieb übernahm.



Sigurd Flickzeugdöschchen.

Sammlung Walter Euhus



Eldi Drillbohrer.

Prospektblatt aus Sammlung Uli Feick

**Von Kopfspeichen, Flansch, dem Stecken
und anderen Mysterien:
Einspeichen für Einsteiger.**

In kleinen Schritten erläutert Uli Feick, wie ein Laufrad eingespeicht und zentriert wird. Zahlreiche Abbildungen illustrieren dabei die einzelnen Arbeitsschritte. Wer jeden Schritt sorgsam befolgt, kann künftig die Laufräder seines Oldtimers selbst runderneuern.

Liebe Leserinnen und Leser,

Toni Theilmeier lobte im Editorial des letzten Knochenschüttlers die gute Arbeit von Thomas Busch. Und er bezog sicher in seine Anerkennung auch das Thomas zuarbeitende Team mit ein. Der KS ist das Flugschiff unseres Vereins. Wir können stolz darauf sein und sind es auch. Seitdem der Umschlag farbig geworden ist, hat das Heft noch einmal deutlich an Wert gewonnen. Als „Poststelle“ des Vereins bin ich wohl einer von denen, der unser Mitgliederjournal am häufigsten in die Hände nimmt, nämlich immer dann, wenn ich es für den Versand an Interessenten oder Neumitglieder in einen Briefumschlag stecke. Jedes Mal freue ich mich dann über das farbige Heft. Dafür hast Du, lieber Michael Mertins, eigentlich noch einen Zusatzorden verdient, einen farbigen. Dass ich den Knochenschüttler aber auch bei anderen Gelegenheiten nutze, versteht sich von selbst. Immer wieder gibt es etwas nachzulesen oder anzuschauen oder zu klären in den inzwischen 49 Heften. Achtung: Es naht ein Jubiläum!

Es ist ein großes Glück, dass es das Zweirad gibt. Immer wieder denke ich das, wenn ich auf meinem 1960er NSU-Alltagsrad sitze, manchmal den Enkel oder die Enkeltochter auf dem kleinen Oberrohr-Kindersitz vor mir. Etwa 20 Kilometer pro Tag fahre ich wochentags auf meinem Drahtesel, häufig auch mehr. Hinzu kommen die Trainingskilometer auf dem Rennrad. Das ist bei schönem Wetter totaler Genuss. Ich möchte Euch meinen Versuch, diese Gefühle in Versform auszudrücken, nicht vorenthalten (Gildenachrichten Nr. 211 der Bundes-Ehren-Gilde e.V. im BDR, Text verkürzt):

*Radfahrn ist Dorf und freies Land,
Feld, Wald und Wiese, dem Fahrer
bekannt.*

*Die Häuser, geduckt, rote Dächer,
unter Bäumen grüner Fächer.*

*Radfahrn ist Blühen, ist Augenfreud.
Rapsgelb, mohnrot freut's die
Radlersleut.*

*Radfahrn ist Kirsche, Apfel und
Weißdornhecke,*

*langsam quert den Radweg 'ne Schnecke.
Radfahrn ist Duft, ist Flieder, Holunder,
ein Land voll Gerüche, ein Land voller
Wunder.*

*Radfahrn ist Duft der Lindenblüte,
Duft wie aus der Wundertüte.*



*Radfahrn ist Gerste, ist Roggen und
Weizen,*

*ist Rüben, Kartoffel, ist Holz zum
Verheizen ...*

*Radfahrn ist Vögel, gleitend, sich zeigen,
Lieder schmetternd Lerchen zum
Himmel steigen.*

*Radfahrn ist Himmel, Wolken, Cumulus,
Kondensstreifen, ein flüchtiger
Himmelskuss.*

*Radfahrn ist Pferd, Fohlen, stutennah,
Störche im Nest ich manchmal sah.*

*Doch – Kühe, wo seid ihr geblieben,
werdet Ihr nicht mehr auf die Weide
getrieben?*

*Radfahrn ist Schauen, Denken, Träumen,
möglichst keinen Sonnentag versäumen.*

*Ist Fliegen, auch Fliege im Mund,
und flüssig geht's vorwärts, der Tritt ist
noch rund.*

*Radfahrn ist schön, Radfahrn tut gut.
danke, Karl Drais für deinen Mut...*

Nutzt die Zeit, Leute, zum Radfahren.
Zum Radfahren auch auf historischem
Rad, versteht sich.

Euer

Walter Wühner

(Unterwegs mit Joel, dem jüngsten
Enkel)

Inhalt:

Editorial 3

Fachartikel

- Gerhard Eggers –
Berko – Pionier und
Wegbereiter der elektrischen
Fahrradbeleuchtung 4

- Walter Euhus –
Sigurd, Kassel: Eine
wechselvolle
Unternehmensgeschichte 12

- Uli Feick –
Einspeichen und Zentrieren
von Laufrädern, Teil III 16

Post aus ...

- England und Amerika 20

Literatur

- Rezensionen 22

Autorenforum

- Nostalgie-Fahrradtag: 125 Jahre
Radrennbahnen in Bielefeld 24

Veranstaltungen und Ausfahrten

- Velocipediade in Karlsruhe 26

- International Cycling History
Conference in Prag 27

- IVCA in Dänemark 28

- Erste Deutsche Rennradbörse 29

Vermischtes

- „Liebes Tantchen...“ 29

- Ausstellung in Burgdorf 30

- Gedenkmünze
„Karl von Drais“ 30

Mein Rad 31

Gastkommentar 32

Die Feder 33

Kleinanzeigen 33

Impressum 34

Titelbild: Berko Werbeblatt von 1935.
Sammlung Gerhard Eggers

Berko – Pionier und Wegbereiter der elektrischen Fahrradbeleuchtung in Deutschland

Von Gerhard Eggers, Leipzig

Hunderte Zulieferbetriebe der deutschen Fahrradindustrie sind im Laufe des letzten Jahrhunderts entstanden und wieder von der Bildfläche verschwunden. Von etlichen kennen wir heute nur noch den Namen und (vielleicht) den Produktionsstandort. Vereinsmitglied Gerhard Eggers traf auf einem Trödelmarkt die Nachfahren der Berko-Werke – eine glückliche Fügung. Denn so war es ihm möglich, die Geschichte dieses vormals sehr bekannten Berliner Produzenten für Fahrradbeleuchtung hier für uns nachzuzeichnen.

Die Vorgeschichte

„Eine ältere Dame in Begleitung eines Herren. Beide schick angezogen. Nicht die typischen Trödelmarktbesucher, wohl eher Spaziergänger, die über einen Markt schlendern und sich einfach an den vielen Dingen erfreuen“, so dachte ich, als ich die Herrschaften sah, die sich meinen Auslagen mit alten Fahrradteilen näherten. Ich bin nur selten mit meinem Stand in Leipzig/Markkleeberg, aber ich finde es immer wieder interessant, Leute kennenzulernen und mit ihnen ins Gespräch zu kommen. Oftmals bekomme ich dann auch etwas angeboten, das vielleicht sogar mehr wert ist, als die paar zuvor verkauften Fahrradteile.

deckt. Etwas erstaunt über die Sachkenntnis der Frau dachte ich bei mir: „Vielleicht hat sie ja noch ein altes Rad und sucht dafür genau solch' einen Dynamo.“ „Was kostet der?“, fragte Sie mich. Wenn man das viele Jahre macht, glaubt man, die Leute zu kennen, die derartige Dinge kaufen. Und in dieses Schema passte die Dame rein gar nicht. Warum ausgerechnet der „Berko“? Da lagen doch noch andere und weitaus bessere Dynamos auf dem Tisch! Ich nannte einen Preis, den Sie anstandslos akzeptierte und bezahlte.

Während ich den Dynamo einpackte, erzählte Sie mir, dass sie erstaunt sei, einen Berko Dynamo hier in Leipzig zu

etwas mit Berlin zu tun gehabt habe. Bis zu diesem Augenblick waren Berko Lampen und Dynamos für mich nichts Besonderes, sondern nur Produkte einer Marke unter vielen. Ich hatte mich auch als Fahrradsammler bisher nicht eingehender mit Beleuchtungsanlagen befasst, irgendwie war das für mich immer „nur“ Zubehör.

Die Frau erklärte mir die Bedeutung des Namens und fügte hinzu, dass ihr Großvater, Friedrich Quast, Inhaber der Firma Berko gewesen sei. Genau das ist es, was das Sammeln von Fahrrädern so interessant macht! Zum Fahrrad in seiner Vielseitigkeit gibt es immer wieder neue Dinge zu entdecken. Auch in diesem Fall. Zufällig hatte ich einen Menschen kennengelernt, der mir eine völlig neue Sichtweise auf eine dem Fahrrad verbundene Zubehörfirma ermöglichen sollte.

So gut wie jeder Sammler hatte wohl schon einmal einen „Berko“ in den Händen oder nennt ihn gar sein eigen. Doch kaum einer weiß, was der Name Berko bedeutet und was es mit dieser Firma auf sich hatte.

Zwar war sie eines der ersten Unternehmen, das sich um die Entwicklung der dynamo-elektrischen Fahrradbeleuchtung bemühte, und so dem Fahrrad-Dynamo zum Durchbruch verhalf. Berko entwickelte unzählige Patente und genoss weltweit einen sehr guten Ruf. Doch heute ist über das Unternehmen nur noch sehr wenig bekannt.

Mit meinen Veröffentlichungen möchte ich auf die Verdienste der Firma aufmerksam machen und ihr zu dem Platz verhelfen, den Sie in der Geschichte des Fahrrades und der Zubehörinterie verdient.

Ohne die Unterstützung der Dame vom Leipziger Trödelmarkt und ohne die Hilfe Ihrer beiden Brüder, die mir auf meine Bitte sofort und uneigennützig Material zur Verfügung stellten, wäre mir das kaum möglich gewesen. Selbst ein originaler Werbefilm von 1935 wurde mir überlassen. Ich möchte mich an dieser Stelle ganz herzlich bei ihnen für ihr Entgegenkommen bedanken. Die Namen der drei Enkel von Friedrich Quast werde ich jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlichen.

Es beginnt mit einem Patent

Die Geschichte der dynamo-elektrischen Fahrradbeleuchtung beginnt mit einem englischen Patent des Leipziger Elektrotechnikers und Fahrradfabrikan-



Berko Werbefaltblatt von 1935.

„Guck' mal da: ein Berko Dynamo!“, sagte die Dame zu Ihrem Begleiter. Sie waren vor meinem Stand stehen geblieben, hatten die alten Fahrradsachen in Augenschein genommen und einen Berko Dynamo aus den 30er Jahren ent-

finden, das hätte Sie nicht erwartet. Und dann fragte Sie mich: „Wissen sie eigentlich, was Berko heißt?“

Etwas sprachlos musste ich eingestehen, es nicht zu wissen, nur dass die Firma

ten Richard Weber vom 12. April 1886. Ihm gelang es, unter großen Mühen und nach unzähligen, kostspieligen Versuchen, eine dynamo-elektrische Miniatur-Maschine zu entwickeln, die das elektrische Licht auf dem Bicycle ermöglichte. Bis dato waren Dynamos voluminöse und gewichtige Stromerzeuger gewesen, deren Leistung mit der Verkleinerung der Modelle außerdem noch unverhältnismäßig rasch abnahm.

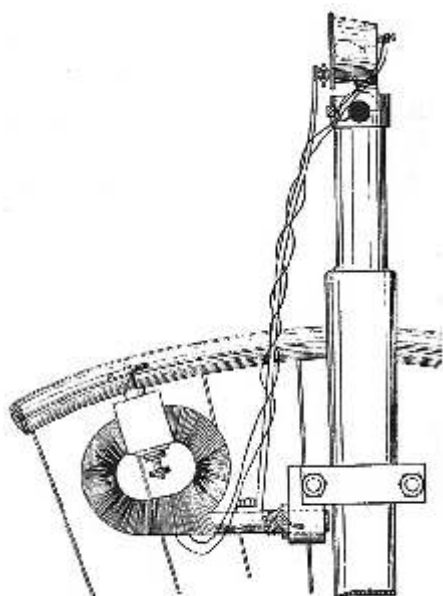
Der erste Weber'sche Fahrraddynamo leistete maximal 7,4 Volt, aber ein großer Teil der Energie ging durch die Verwendung von Kohlenfadenlampen verloren. Diese lieferten nur eine recht begrenzte Lichtmenge und waren zudem sehr stoßempfindlich. Nur ein kleiner Teil der vom

gebeugt, auf dem sich allerlei Apparate und Instrumente befinden. Er ist in seine Gedanken vertieft und hat die Zeit dabei völlig vergessen. Die eintretende Mutter schüttelt den Kopf über Ihren Sohn, weil der sich ständig mit diesen Apparaten beschäftigt. Sie versteht nichts von diesen Dingen und kann nicht nachvollziehen, was ihn daran so fesselt. „Jetzt lass dieses Teufelszeug, und geh endlich schlafen!“ Etwas widerwillig löscht Fritz die Lichter und tut, wie ihm geheißen. Er wird am nächsten Tag wiederkommen und weiter an seiner Idee arbeiten.

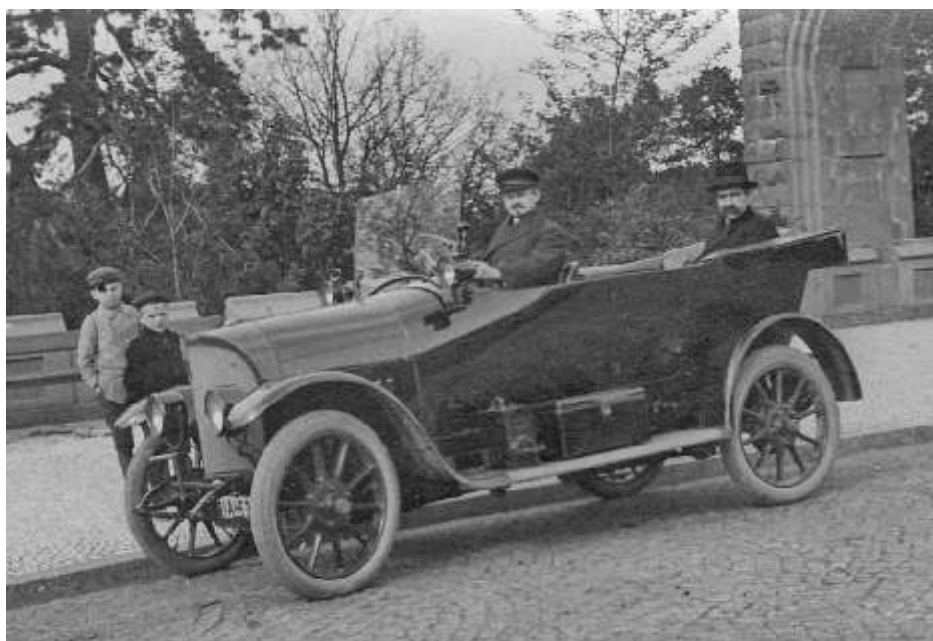
So oder so ähnlich könnte es sich abgespielt haben, denn Fritz Eichert, der Ingenieur werden wollte, war schon lange besessen von dem Gedanken der elektri-

die Glühlampen verbrauchen konstruktionsbedingt noch den größten Teil der Energie. Das ändert sich schlagartig, als Osmiumlampen auf den Markt kommen. Für sie reicht die Spannung der kleinen Maschine.

1904 gelingt es Fritz Eichert, ein kleines, handliches Maschinchen zu entwickeln, das sowohl bei langsamer als auch bei sehr schneller Fahrt fast gleichmäßig gutes, ruhiges Licht erzeugt, das zugleich für den praktischen Gebrauch geeignet ist und ausreichend zuverlässig funktioniert. Bereits ab 1905 wird dieser Dynamo mit Oben-Antrieb in einer kleinen Serie gefertigt und vertrieben. 1908 gründet Fritz Eichert in Coburg ein kleines Unternehmen zur Produktion



Erster deutscher Fahrrad-Dynamo von Richard Weber, Leipzig 1886.



Friedrich Quast (am Steuer) und Fritz Eichert, 1913. Seit Oktober 1910 produzieren sie in der „Quast & Co. OHG“ elektrische Fahrradbeleuchtung.

Fahrer geleisteten mechanischen Arbeit wurde in Licht umgesetzt. Die unter dem Namen „Excelsior“ auf den Markt gebrachte Anlage stieß daher auf wenig Gegenliebe und konnte sich nicht durchsetzen. Hinzu kamen hohe Anschaffungskosten. So sollten noch viele Jahre vergehen, bis die dynamo-elektrische Fahrradbeleuchtung ihren Siegeszug antrat.

Fritz Eichert, Coburg

Coburg 1899, an einem nasskalten Herbstabend. Hinter dem Fenster eines Hinterhofgebäudes schimmert Kerzenlicht. Eine Frau läuft schimpfend über den Hof und ruft „Fritz, es ist spät, du solltest schon lange im Bett liegen!“ Der Gescholtene, ein 16jähriger Schüler, steht in einem kleinen Raum über einen Tisch

schen Fahrradbeleuchtung. Er ging von der Idee aus, dass man die Drehung des Rades beim Fahren zur Erzeugung von elektrischem Strom für die Beleuchtung ausnutzen könne. Der Radfahrer soll beim Treten selbsttätig mit geringster eigener Muskelkraft elektrische Lichtenergie produzieren.

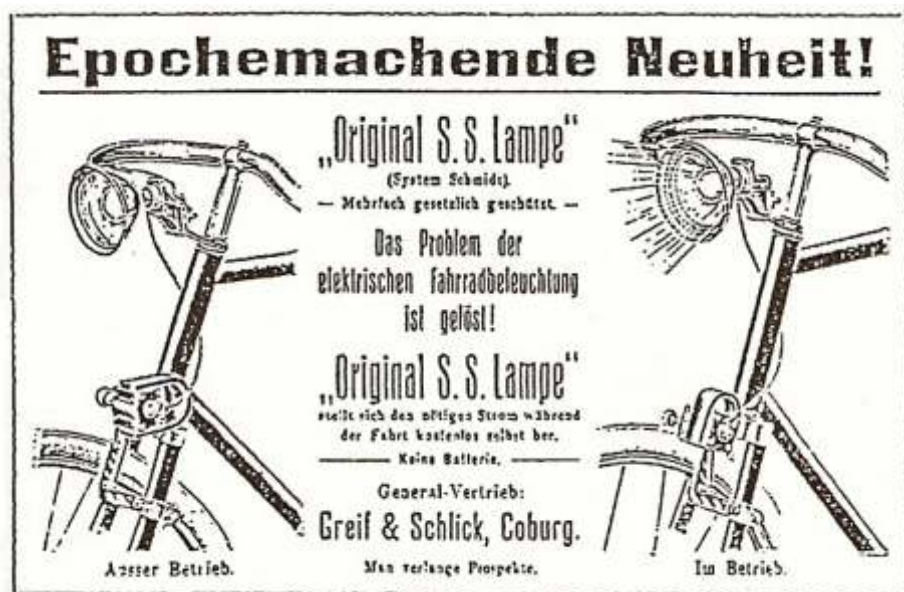
Eichert führt viele Versuche mit einem Magnetinduktor durch, um den durch diesen Apparat erzeugten Wechselstrom für Kleinbeleuchtungszwecke nutzbar zu machen. Dabei genießt er die Unterstützung seines Vaters, eines Telegrafenaufsichters, der auch die Instrumente zur Verfügung stellt, mit denen der Sohn den Strom messen kann. Als 18jähriger Student baut Fritz Eichert den ersten eigenen Dynamo, der auch funktioniert. Doch

von elektrischem Fahrradlicht, das schnell 15 Arbeiter beschäftigt. Den Vertrieb übernimmt die Firma Greif & Schlick aus Coburg, ein 1876 gegründetes Großhandelsunternehmen für den Import und Export von Werkzeugen, Nähmaschinen- und Fahrradteilen sowie Automaterial.

Eines Tages dann trifft Fritz Eichert den in Berlin lebenden Friedrich Quast, eine Begegnung, die das Leben beider Männer völlig verändern wird.

Friedrich Quast, Berlin

Friedrich Quast, Jahrgang 1878, ist nicht nur ein geschickter Feinmechaniker, sondern auch ein Tüftler. Durch zahlreiche Radpartien mit seinen Freunden



Erste Werbeanzeige von Greif & Schlick, 1910.

und Freundinnen in die Umgebung Berlins ist ihm das Fahrrad ein vertrautes Fortbewegungsmittel geworden. Die häufig unumgängliche Fummelei mit den für Fahrräder üblichen Karbid- und Öllampen sind Anlass für ihn, nach einer besseren Lösung zu suchen, und so entwickelt er, wie Eichert, die Idee einer elektrischen Dynamo-Beleuchtung. Doch kommt diese Idee nur langsam voran.

Im Jahre 1909 erwirbt Quast eine Firma samt Werkstattbetrieb, die meteorologische Instrumente herstellt. Sie befindet sich in der Seelower Straße in Berlin, in einem Hinterhof-Gebäude, wie es in Berlin für Kleinbetriebe damals üblich ist. Die Realisierung seiner Pläne für die Produktion einer Fahrrad-Beleuchtung rücken erst in greifbare Nähe, als Quast Bekanntschaft mit dem Ingenieur Fritz Eichert macht, von dessen Erfindung er sehr angetan ist. Beide beschließen, sich zusammenzutun, um von nun an gemeinsam an der Entwicklung der elektrischen Fahrradbeleuchtung zu arbeiten.

Die Anfänge in Berlin

Am 1. Oktober 1910 gründen der Mechaniker Friedrich Quast, der Ingenieur Fritz Eichert und dessen Schwiegervater, Karl Schmidt, eine Offene Handelsgesellschaft (OHG) zur Herstellung von dynamo-elektrischer Fahrradbeleuchtung. Die kleinen Unternehmungen von Friedrich Quast und Fritz Eichert gehen in der neuen Firma auf. Sie heißt „Quast & Co. OHG“. Als Produktionsstätte wird der Hinterhof in der Seelower Str. in Berlin gewählt, der Vertrieb hinge-

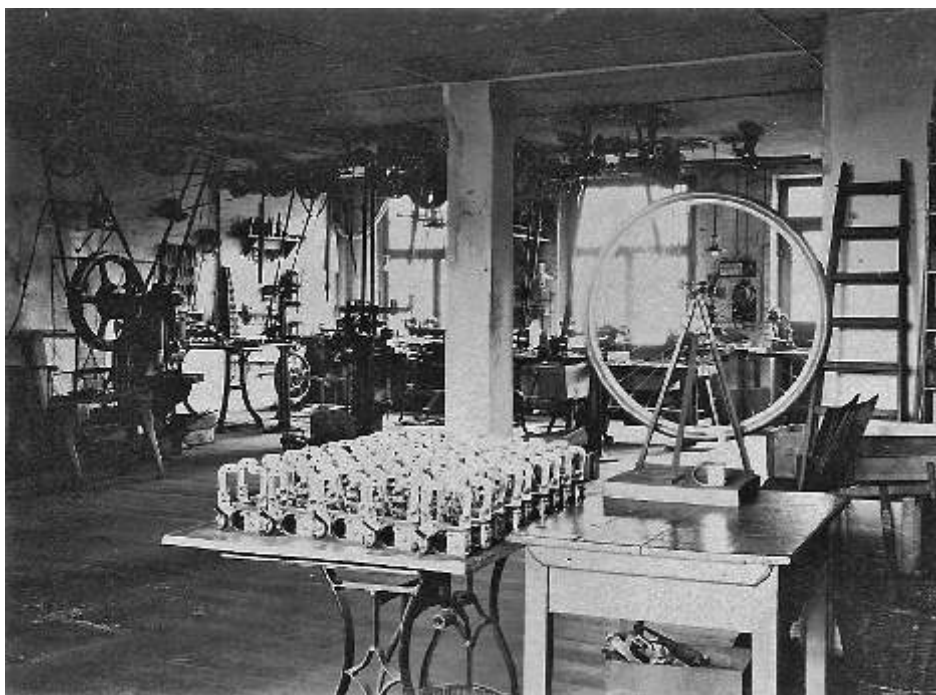
gen erfolgt von Coburg aus. Kommerzienrat Schlick von der Firma Greif & Schlick aus Coburg greift die Neuerung beherzt auf. Das Ausland zeigt größtes Interesse, und allmählich findet die neue Beleuchtung auch bei deutschen Fahrradhändlern Anklang.

1910 kommt die erste Beleuchtungsanlage als „Original S. S. Lampe“ auf den Markt. S. S. steht für „System Schmidt“. Sie wird als „erste magnet-elektrische Fahrradlampe der Welt“ angeboten. Unter dem Begriff „Lampe“ versteht

man zu diesem Zeitpunkt eine komplette Beleuchtungs-Anlage: Dynamo, Befestigungsteile, Kabel und Blender – so die damalige Bezeichnung für den Scheinwerfer. Diese erste „Lampe“ beruht auf der Erfindung, die Fritz Eichert 1904 gemacht hatte. Es handelt sich dabei um einen über dem Reifen montierten, offenen Dynamo mit einem hufeisenförmigen Stahlmagneten und einem Antriebsrad, das oben auf dem Reifen läuft. Um die Lampe auszuschalten, wird der Dynamo einfach nach hinten gekippt, so dass das Reibrad den Kontakt zum Reifen verliert. Der Blender stammt von einer Karbidlampe, und als Lichtquelle stehen zwei verschiedene Glühlampensorten zur Verfügung: eine für den durchschnittlichen Fahrer, für Geschwindigkeiten bis zu 20 km/h, und eine, die sich für jede Geschwindigkeit eignet. Standardmäßig kommt erstere zur Verwendung.

Die Verbindung des Dynamos mit dem Blender erfolgt über zwei Kabel. Das erfordert bei Montage der Halterung an der Vordergabel eine Papierzwischenlage, da es sonst zum Kurzschluss kommen kann. Kombiniert werden kann die Anlage mit einer Trockenbatterie nebst einer Umschalteneinrichtung, so dass auch bei Stillstand des Rades ausreichend Licht zur Verfügung steht.

Den Kunden wird empfohlen, die „Lampe“ alle sechs bis acht Wochen zu reinigen und zu ölen. Dazu muss der Dynamo zerlegt werden. Dabei ist darauf



Die Produktionsstätte im Jahr 1910: 100 Dynamos auf einem Nähmaschinenuntergestell neben einer Prüfvorrichtung.

zu achten, dass keine Feinspäne in der Nähe sind, die der Magnet anziehen könnte, was wiederum zur Zerstörung der kleinen Maschine führen kann. Noch viele weitere Vorschriften und Hinweise stehen in einer kleinen Broschüre, die jeder „Lampe“ mitgegeben wird. Darin wird ausführlich die richtige Montage der Anlage beschrieben, ferner das Einstellen der Kugellager und der sorgfältige Umgang mit den Glühbirnen. Wichtig auch der Hinweis, dass bei Fahrten im Regen alle Teile mit Vaseline oder Öl einzureiben seien oder der Apparat mit einer Schutzhülle zu umgeben sei, welche auf Wunsch mitgeliefert werden könne. Neben diesen doch umfangreichen Anforderungen an den Radfahrer, preist die Broschüre die Vorteile einer dynamoelektrischen Radbeleuchtung gegenüber den noch weit verbreiteten Öl- oder Karbidlampen.

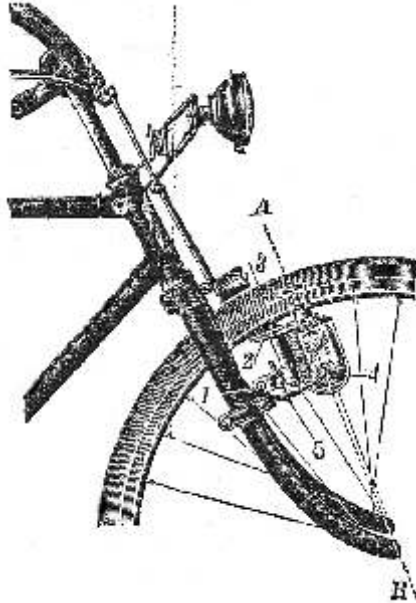
„System Schmidt“

Der Oben-Antrieb stellt sich jedoch schon sehr bald als unzulänglich heraus, und so wird bereits Ende 1911 eine komplett neu entwickelte „Lampe“ unter dem Namen S. S. Berko auf den Markt gebracht. Was hat es damit auf sich, und was bedeuten die beiden Buchstaben „S.S.“, die für „System Schmidt“ stehen?

Die Erklärung dafür liefern die Gründungsumstände des Unternehmens: Karl Schmidt, der Schwiegervater von Fritz Eichert und Mitbegründer der Firma, stellte den Großteil des benötigten Kapitals zur Verfügung. Nur aus diesem Grunde tragen die ersten Dynamos, die keine eigene Modellbezeichnung haben, die Aufschrift: S. S. „System Schmidt“. Das ist demnach eine Form der Anerkennung, denn ein echtes System Schmidt hat es nie gegeben, und nach dem 1. Weltkrieg wird diese Bezeichnung auch nicht mehr weiterverwendet.

Berko – Berlin und Coburg

Nach den Anfangserfolgen sucht man für das neue Modell von 1911 einen eigenen Namen. Da sich aus den Namen der drei Firmeninhaber kein eingängiger Firmenname bilden lässt, fällt die Wahl schließlich auf „Berko“, ein Begriff, der sich aus „Ber“ für Berlin und – leicht abgewandelt – aus „Ko“ für Coburg zusammensetzt. Der so entstandene Name steht von nun an auf allen Produkten der Firma und wird bis zum Ende der Berko-Werke verwendet. Mit sehr viel Werbung wird der Name „Berko – das dynamoelektrische Fahrradlicht“ weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt



Dynamo-Modell 1912. Erstmals taucht der Name Berko auf.

gemacht. Die Firma erlangt Weltruf aufgrund ihrer Qualitätsprodukte und des Slogans „Erstes Fahrrad-Dynamo-Licht der Welt“. Ab 1914 wird die Bezeichnung „Starklicht“ für den seit 1911 produzierten und ständig weiterentwickelten Dynamo verwendet.

Bis zum 1. Weltkrieg sind die Fertigung und der Absatz von Beleuchtungsanlagen sehr gut angelaufen, doch mit Kriegsausbruch muss das Unternehmen, wie viele andere, auf Rüstungsproduktion umstellen. Da man über hochwertige Maschinen und Einrichtungen verfügt, werden in der Berliner Produktionsstätte von 1914 bis 1918 Zubehöerteile für

Maschinengewehre gefertigt. Das ist zum einen ein lukratives Geschäft, zum anderen werden der Maschinenpark und der Arbeiterbestand durch diese Maßnahme weitgehend gesichert. Nach Kriegsende kann das Unternehmen schnell wieder auf die Fertigung von Fahrraddynamos und Blendern umschwenken. Und auch Inflation und Währungsreform im Jahr 1923 übersteht die „Quast & Co. OHG“ unbeschadet.

Kämpfen Eichert und Quast mit ihren Berko Lampen anfangs noch ausschließlich gegen die Macht der Öl- und Karbidlampenfabrikanten, so macht sich bald die immer stärker werdende Konkurrenz der elektrischen Lampenhersteller bemerkbar, von denen es binnen kürzester Zeit im In- und Ausland Hunderte gibt. Doch auch das Marktpotenzial ist riesig: Die sich in den 20er Jahren überall rasant entwickelnde Fahrradindustrie verlangt nach immer mehr Beleuchtungseinrichtungen, und so werden große Anstrengungen zur Steigerung der Produktion unternommen. Der Vertrieb von Beleuchtungsanlagen, den man seit dem Krieg selbst in die Hand genommen hat, wird weiter ausgebaut, und an immer neue Kunden werden Beleuchtungssysteme der Marke Berko verschickt.

Die Entwicklungsabstände zwischen neuen Dynamo- und Lampenmodellen schrumpfen. 1923 werden beispielsweise parallel zwei völlig verschiedene Dynamos gefertigt, und die Kunden können wählen zwischen einer Einheits- oder einer Batterieblende mit oder ohne Schwebel zur Befestigung. Diese Blender



Pfingsten 1921: Vordere Reihe, 3.v.l. Friedrich Quast, neben ihm Fritz Eichert, Friedrichs Frau Luise Quast und Karl Schmidt.



**Berko-Einheitsblende
mit Kugelenk und Birne**

Berko Suchscheinwerfer mit „Einheitsblende“, Modell von 1923.

gibt es auch zur Lenkerbefestigung als Suchscheinwerfer. Zudem nimmt das Unternehmen die Produktion verschiedener Rückstrahler und Schlussleuchten auf. Neben der Fahrradlichtproduktion werden anfangs Kugellager für den Eigenbedarf gefertigt. Daraus entwickelt sich eine direkte Kugellagerfertigung, 1922 startet der Bau von Kleinkugellagern. Bis zu eine Million Lager der E- und EL-Reihe, mit einem Lochdurchmesser von bis zu 15 Millimeter, werden jährlich produziert.

1922: Berko-Werke Quast & Co.

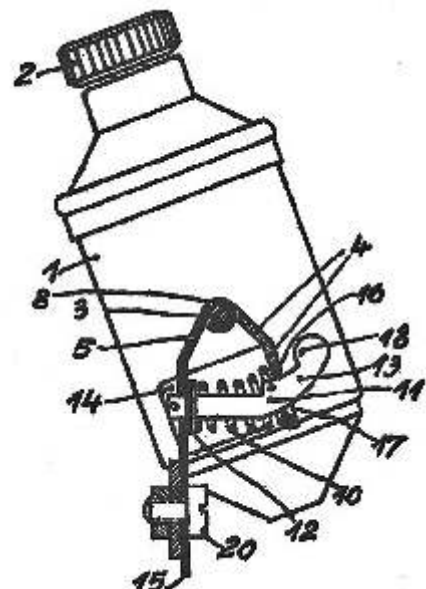
Im selben Jahr kommt es zur Umbenennung der Firma in „Berko-Werke Quast & Co.“. Der Unternehmens-Sitz ist



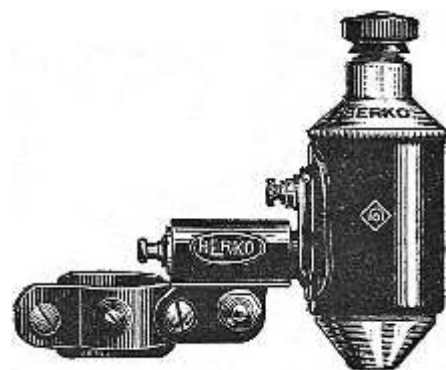
„BERKO-D. Die neue magnet-elektrische Fahrradlampe...“

immer noch in Berlin in der Seelower Straße. Und es gibt Erfolge zu feiern: Der in seiner Form einer Schuhcremedose ähnelnde Dynamo, dessen Antriebsrolle auf der Felgeninnenseite läuft, und der weithin als „Berko-D-Dynamo“ bekannt ist, wird 1926 als der Beste seiner Klasse in der deutschen Presse bezeichnet.

Karl Schmidt, der Schwiegervater von Fritz Eichert, Mitbegründer und Teilhaber der Firma Berko, stirbt 1927. Noch im selben Jahr wird ein gänzlich neuer Dynamo vorgestellt, der die beiden bis zu diesem Zeitpunkt gefertigten Modelle ablöst. Dieser Dynamo wird mit verschiedenen Leistungsstärken angeboten und ist das Grundmodell für die weitere Entwicklung der Dynamos von Berko. Diese

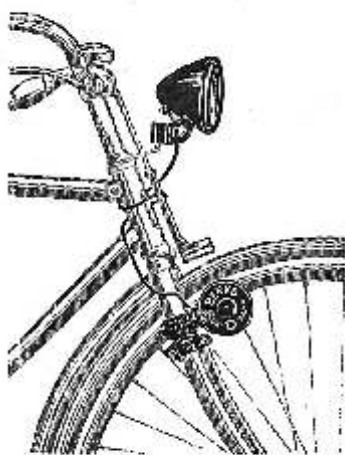


Neue Kippeinrichtung von 1929. Skizze aus der Patentschrift.

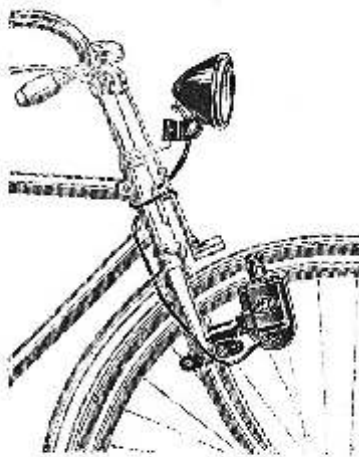


Das Modell von 1927. Die Blaupause für alle späteren Dynamos von Berko.

Elektrische Fahrrad - Beleuchtungen.



Lichtmaschine „Berko“ D



Lichtmaschine „Berko Starklicht“

Zwei unterschiedliche Dynamo-Modelle von Berko ab 1923.

schreitet rasch voran, und schon das Modell von 1929 verfügt über eine neuartige Kippeinrichtung. Die durch ein Patent geschützte Einrichtung wird in den darauf folgenden Jahren zwar weiter verbessert, aber vom Grundprinzip her bis zum Ende der Firma Berko an allen Dynamos verwendet.

Umzug: Greifswalder Straße

Durch die Steigerung der Produktion sowie das immer größer werdende Fertigungssortiment und die damit verbundene Erhöhung der Mitarbeiterzahl sind die Werkräume bald zu klein, man hält Ausschau nach einem neuen Firmenstandort. Dieser findet sich schließlich in der Greifswalder Straße, im Zentrum Berlins, in einem großen, mehrstöckigen Wohnhaus mit massiven, industrieähnlichen Hofgebäuden, wo auch die schweren Maschinen aufgestellt werden können. Eine Durchfahrt ermöglicht den Last-

kraftwagen die Zufahrt zum Hof, was eine große Erleichterung für den Transport der fertigen Anlagen und die Anlieferung von Material bringt.

Anfang 1930 ziehen die Berko-Werke in ihr neues Domizil, wo von nun an in den Räumen vom Keller bis zum Boden, elektrische Fahrradbeleuchtungen produziert werden. In dem an der Straße gelegenen Wohnhaus wird neben den Büroräumen ein geräumiges Ladengeschäft für den Direktverkauf eingerichtet.

Die besten Jahre

Durch die idealen Bedingungen, die Berko hier vorfindet und trotz der schlechten weltwirtschaftlichen Verhältnisse und der hohen Arbeitslosigkeit in den Anfängen der 30er Jahre, sollen dies die besten Jahre der Berko-Werke werden. Viele Neuerungen bringt das Unternehmen auf den Markt, auch die schon immer stark betriebene Werbung wird weiter intensiviert und farbreicher. So wird mit dem „Starklicht Extra“ geworben oder mit dem „Leichtlaufdynamo“ sowie mit der Bezeichnung „Lautlos“. Völlig neu ist der automatische Umschalter. Er schaltet bei Stillstand des Rades von Dynamo auf Batterie um – ein so genannter „Selbstschalter“, der garantiert, dass das Rad ständig beleuchtet ist.

Zusätzlich zu den herkömmlichen Lampen werden jetzt die in Mode gekommenen kugelförmigen Scheinwerfer in verschiedenen Varianten produziert. Nicht nur die Funktion, auch das Design ist jetzt wichtig. Neben einer farbreicheren Gestaltung der Beleuchtungsanlagen kommt verstärkt Chrom zum Einsatz, und auch Aluminium wird zunehmend für die Gehäuse der Dynamos und Lampen verwendet.

1935 wird die Firma erneut umbenannt in „Berko-Werke Quast & Eichert“, und im Oktober des gleichen Jahres begehen die Berko-Werke ihr 25jähriges Geschäftsjubiläum. Neben unzähligen Glückwünschen und Blumengeschenken wird eine Bronzetafel überreicht, die den Gründern der Berko-Werke gewidmet ist, und die Aufschrift trägt: „Fritz Eichert, Friedrich Quast und Karl Schmidt sind die Begründer der magnet-elektrischen Fahrradbeleuchtung“. Zu Ehren des Jubiläums gibt es eine Ausstellung, auf der die Produkte von Berko gezeigt werden. Als Höhepunkt feiert die gesamte Belegschaft zusammen mit vielen Gästen am 5. Oktober 1935 einen großen Festabend in den Berliner Kammersälen, in der Telto-
wer Straße.



Zweimal Unternehmenssitz Greifswalder Straße, Berlin 1935: Verladesituation im Hof (oben), Außenansicht zum 25jährigen Jubiläum (unten). Rechts der Einfahrt befand sich das Ladenlokal.

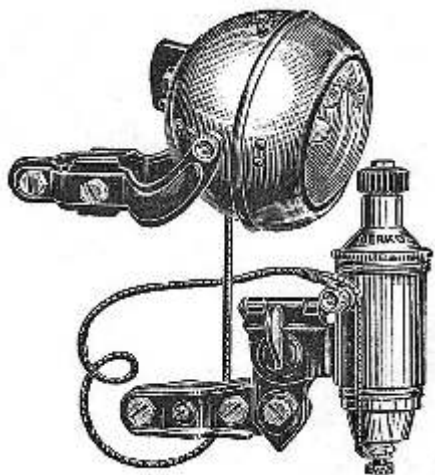


Friedrich Quast und einige Angestellte von Berko bei der Feier zum 1. Mai 1934 auf dem Tempelhofer Feld in Berlin.



Ausstellung zum 25jährigen Firmenjubiläum 1935.

Die zweite Hälfte der 30er Jahre bringen auch Rückschläge für das Unternehmen. So ist es ein großer Verlust, als Friedrich Quast im September 1936 nach langer schwerer Krankheit und im Alter von nur 58 Jahren verstirbt. Er, der eigentliche Geschäftsführer des Unternehmens, ist kaum zu ersetzen. Fritz Eichert, der sich bisher mehr um die Entwicklung der Dynamos und Lampen kümmerte als um die Geschäftsleitung, und der sicher mehr Forscher als Geschäfts-



Berko Selbstschalter-Anlage mit Kugelblender, 1935.

mann ist, muss von nun an die Berko-Werke leiten. Er führt sie als Einzelhandelsfirma alleine weiter. An den Dynamos und Lampen gibt es in den folgenden Jahren nur geringe Änderungen, in Form und Gestaltung werden sie dem Zeitgeschmack angepasst. Neue Logos werden auf den Produkten angebracht, und in der Berko-Werbung taucht jetzt wiederholt ein kleines Männlein mit Schiebermütze,

Fliege und Knickerbockerhose auf. Sicher ist es nur ein Zufall, dass auch Fritz Eichert recht klein ist.

1939, zum Ausbruch des 2. Weltkrieges, muss die Fertigung der Lichtanlagen, da nicht kriegsnotwendig, eingestellt werden. Die Kugellagerfertigung wird hingegen voll ausgebaut und liefert für Rüstungszwecke. Doch auch in der Kriegszeit wirbt Berko weiter in der Presse für die eigenen Beleuchtungsanlagen. Bis Ende 1943 sind beispielsweise Anzeigen im „Radmarkt“ zu finden.

Exkurs: Wirtschaftlicher Aufstieg

Die Firma Berko, 1910 mit 15 Arbeitern gestartet, entwickelte sich zu einem Unternehmen mit über 1.200 Mitarbeitern in den Jahren 1939 bis 1945. Sowohl die Fahrradlicht- als auch die Kugellagerabteilung waren mit den besten Maschinen und Einrichtungen versehen und arbeiteten nach den neusten Erkenntnissen der Technik und der Betriebsführung. Berko besaß eine eigene Automaten- und Revolverdreherei, Kunstharzpresserei, Magnetfabrik, Stanzerei, galvanische Abteilung, Lackiererei, Härterei und einen eigenen Werkzeugbau. Die Maschinen für den Bau von Kugellagern wurden zum Teil selbst gebaut, zum Teil aus dem In- und Ausland bezogen. Fritz Eichert erklärte später einmal, dass die Berko-Werke ohne Übertreibung einst zu den best eingerichteten Werken der Hauptstadt zählten.

In Friedenszeiten setzte Berko an Fahrradlampen bis zu 3,5 Millionen Reichsmark jährlich um. Das wirtschaftlich



Friedrich Quast.

schlechteste Jahr, kurz vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges, als die Kugellagerabteilung für Rüstungszwecke eingesetzt werden musste, erbrachte noch einen Umsatz von ca. 1 Million Reichsmark. Während der Hauptsaison wurden täglich rund 2.000 Fahrradbeleuchtungen am laufenden Band hergestellt. Etwa 40 Prozent der Fabrikation war für den Export bestimmt, im letzten Friedensjahr sank der Export drastisch auf 20 Prozent. Je nach Saisonlage beschäftigten die Berko-Werke in der Fahrrad-Beleuchtungsabteilung 350 bis 500 Mitarbeiter, wobei zu berücksichtigen ist, dass fast sämtliche Teile in eigenen Werkstätten hergestellt wurden.

Nachkrieg: Demontage, Wiederaufbau und Konkurs

Unmittelbar nach Kriegsende wird das Werk von den Russen besetzt und vollständig demontiert und zwar bezeichnen-derweise zuerst die Abteilung für Fahrradbeleuchtung.

Allein der Wert der demontierten Maschinen beträgt etwa 2 Millionen Reichsmark, der des Warenlagers 1 Million Reichsmark. Im April 1948 werden die restlichen Vermögenswerte ohne jeden Grund unter Sequester seitens der Deutschen Treuhand-Verwaltung gestellt und 1949 enteignet.

Durch die zu dieser Zeit unhaltbaren Zustände im russischen Sektor Berlins, in dem die Berko-Werke unglücklicherweise liegen, ist an eine Wiederaufnahme der Produktion von Beleuchtungsanlagen nicht zu denken.

So entschließt sich Fritz Eichert noch im Alter von 67 Jahren zu einer Neugründung in West-Berlin. Neuer Standort ist die Hermsdorfer Straße im Stadtteil Wittenau. Sein einziger Sohn ist im Krieg gefallen. Ehemalige Mitarbeiter stehen ihm jedoch zur Verfügung, und ein tüchtiger Ingenieur namens Schier übernimmt die betriebliche Leitung der neuen Firma. Ein von Fritz Eichert während des Krieges entwickeltes, neues und wohl ausprobiertes Modell, dessen fabrikationsreife Zeichnungen er hat retten können, wird nun produziert. Der Berko Dynamo Modell ST 40. Dieses Modell stellt das Beste dar, was die Berko-Werke in Bezug auf Arbeits- und Materialaufwand sowie Funktionalität je gebaut haben.

1950 kehrt Rudolf Quast, ein Sohn von Friedrich Quast, aus russischer Kriegsgefangenschaft zurück, beendet sein kaufmännisches Studium und arbeitet fortan als kaufmännischer Angestellter im Unternehmen.



Fritz Eichert in den 50er Jahren.

In der Berliner Zeitung der „Telegraf“ erscheint im April 1954 ein Artikel mit der Überschrift „Berliner Dynamolicht am Kongo“. Hier ist zu lesen, dass der Wittenauer Betrieb es schon wieder auf rund 200 Beschäftigte gebracht hat. Auch der Export lebt wieder auf, insbesondere nach Übersee. Selbst die Bevölkerung des Kongogebiets fährt mit Berliner Dynamolicht durch die afrikanische Nacht. Bunt lackierte Anlagen sind besonders beliebt – was tut man nicht alles für den Kunden.

Im Dezember 1955 stirbt Fritz Eichert im Alter von 72 Jahren. Durch überhöhte Zinsen und eine unglückliche Finanzkonstellation (hohe ERP-Lasten) kommt es zur Zahlungsunfähigkeit, 1956 melden die Berko-Werke Konkurs an. Im darauffolgenden Jahr wird die Firma geschlossen. Die Produkte überdauern: Noch in den 60er Jahren werden Berko-Anlagen in Händlerkatalogen angeboten.

Bildnachweis:

Alle Fotos und Abbildungen stammen aus dem Archiv Gerhard Eggers.

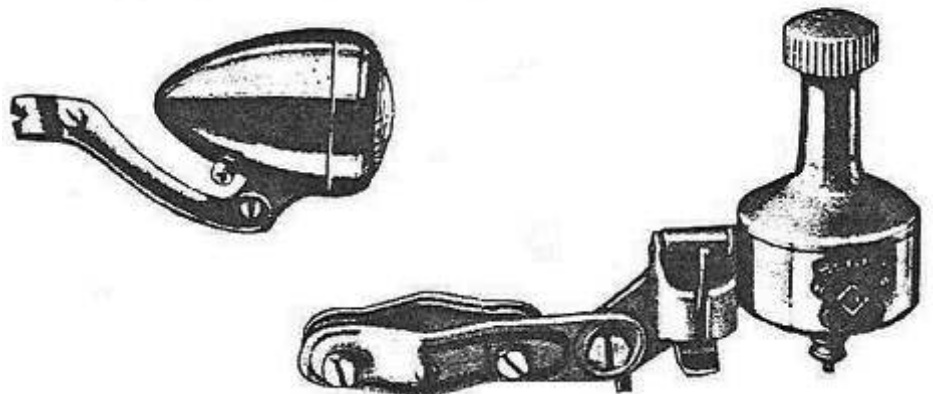


Anzeige im Radmarkt, 1943.



Berko Sonnenschutz.

Fahrrad-Lichtanlagen „Berko“



Katalogabbildung von 1960. Da war Berko schon seit vier Jahren vom Markt verschwunden.

Sigurd, Kassel: Eine wechselvolle Unternehmensgeschichte

Von Walter Euhus, Langenhagen

Die Geschichte der Firma Sigurd ist mehr als nur die Geschichte irgendeines Fahrradherstellers in Deutschland. Sie ist stark verknüpft mit der Zeit des Nationalsozialismus und mit dessen Einflüssen auf das Wirtschaftsleben und das Handeln der Akteure. Walter Euhus hat wesentliche Fakten recherchiert und für den Knochenschüttler aufbereitet.

Die Firma Sigurd wurde 1919 als Versandhaus gegründet. Im Handelsregister, das im Kasseler Adressbuch 1921/22 abgedruckt ist, wird die „Sigurd-Gesellschaft mbH“ für Haushalts-, Sport- und Gebrauchsartikel aller Art genannt. Inhaber war zu diesem Zeitpunkt der Kaufmann Kurt (auch Curt) Maybaum. Maybaum wurde 1884 in Hameln geboren, zog am 1. April 1933 nach Berlin und soll später nach Amerika übersiedelt sein, vermutlich, weil er Jude war.

Die eigene Fahrradproduktion wurde 1926 eingerichtet. Im Adressbuch 1934 sind im Handelsregister unter Sigurd die Geschäftsführer Fritz Wallstab und der Kaufmann Hermann Lücke genannt. /1/

Konsul Kurt Maybaum verstarb am 17. März 1936. Seine Geschäftsanteile erbten seine zweite Ehefrau Susanne Martel, verwitwete Maybaum, und seine Tochter aus erster Ehe, Käthe Chusit, geborene Maybaum. Beide verkauften mit Vertrag vom 7. November 1936 ihre Anteile an Willy Tischbein in Hannover, der bis 1934 Generaldirektor der Continental-Werke, Han-



Sigurd-Garantieerklärung von 1922.

nover gewesen war. Der Verkauf erfolgte „zum Zwecke der Auflösung der ungeteilten Erbengemeinschaft“ und „weil sich die Erben nicht gut verstanden“. So beschrieb es später das Ausgleichsamt

der Landeshauptstadt Hannover. Zwischen 1936 und dem 13. März 1937 kaufte Willy Tischbein auch den letzten ausstehenden Anteil vom Geschäftsführer Fritz Wallstab. „Ab diesem Erwerb standen die Anteile der Sigurd GmbH im Alleineigentum des Willy Tischbein“, so noch einmal das Ausgleichsamt.

Ebenfalls am 13. März 1937 erwarb Otto Wilhelm Erdmann von seinem Schwiegervater Tischbein Anteile an Sigurd. Das Unternehmen wurde dabei in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt. Komplementär war Erdmann, Kommanditist Tischbein. Später hieß die Firmierung „Sigurd KG Otto Wilhelm Erdmann“, Kassel.

Sigurd-Aktivitäten

Sigurd gab wie Stukenbrok Kataloge mit Fahrrädern heraus, darunter Rennräder, Halbrenner, Tourenräder, Sporträder, Geschäftsräder, Damenräder und Kinderräder. Außerdem waren darin Fahrradzubehör und -ersatzteile sowie Haushalts- und Gebrauchsgegenstände abgebildet. Allerdings waren die Kataloge mit etwa 65 Seiten (1928 und 1929) bei weitem nicht so umfangreich wie die Stukenbrok-Kataloge. Nach Errichtung der eigenen Fahrradfabrikation 1926 baute Sigurd ein Verkaufstellennetz auf. 1937 waren es zehn eigene Verkaufsstellen in Deutschland.

Erdmann zog am 1. September 1939, zwei Jahre nach seinem Einstieg in die Firma Sigurd, mit seiner Familie von Hannover nach Kassel. Von 1942-1944 nahm das Unternehmen durch Bombenangriffe Schaden. Bei dem großen Bombenangriff am 23. Oktober 1943 wurden die Werke teilweise zerstört. Dabei gingen, was sich später als sehr nachteilig erweisen sollte, Kaufverträge und andere wichtige Dokumente verloren.

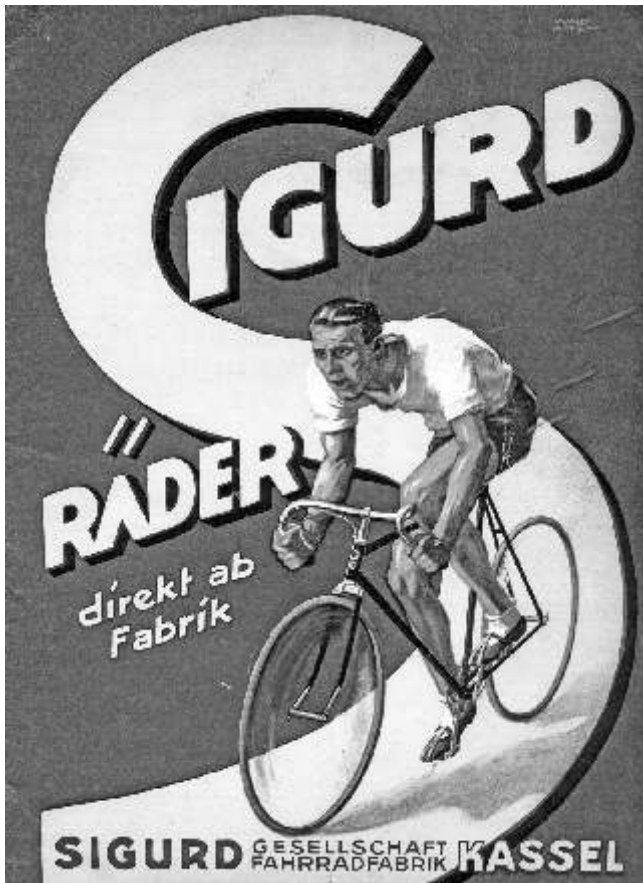
Anfang 1944 kehrte die Familie Erdmann in die Nähe Hannovers, nach Rixförde zurück, wo auch Familie Tischbein wohnte. Otto Wilhelm Erdmann aber blieb bis zum Kriegsende in Kassel. Als kurz vor der Kapitulation die Amerikaner schon im Lande und die Briten in Sichtweite waren, verließ er die Stadt – wie konnte es anders sein – auf einem Sigurd-Rad und fuhr nicht den direkten Weg, sondern aus Sicherheitsgründen über den Harz zu seiner Familie nach Rixförde.

Sigurd und Stukenbrok

1932 hieß es in einem Brief an den Fahrradhandel, der hier in Auszügen zitiert



Anzeige Sigurd, 1925.



Vier Sigurd-Katalogtitel aus den Jahren 1928 (beide oben), 1929 (unten links) und 1939.



Katalogtitel Stukenbrok von 1952.

wird: „Tatsache ist, dass die... Sigurd GmbH, Kassel, einen Teil des Stukenbrokschen Unternehmens kaufte. Der geschäftsgewandte Herr Maybaum zahlte für die ‚Firma Stukenbrok‘ 48.000 RM und war es ihm gestattet, die Zahlung dieser Summe auf zehn Jahre zu verteilen. Dazu gehörten weiter 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 in dem Glauben belassen, die Firma Stukenbrok existiere noch immer...“ /2/

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!“ Als Schutz-

blechfigur wurde noch im Jahr 1938 ein Stukenbrok-Steuerkopfschild montiert. Der 51-Seiten-Katalog enthielt unter anderem „Deutschland-Marken-räder“ und ein Geschäftsrad mit Stukenbrok-Aufdruck sowie Zubehör, Ersatzteile, Haushaltswaren und Gebrauchsgüter.

Erdmanns Nachkriegsschicksal

Im Laufe des Jahres 1945 kehrten zunächst Erdmann selber und später auch seine Familie nach Kassel zurück, was eine ziemlich abenteuerliche Reise durch die amerikanische und britische Zone bedeutete. Erdmann wollte seine Firma weiterbetreiben,

kam dann aber stattdessen zunächst ins Internierungslager Ziegenhain. Daraufhin siedelte seine Familie endgültig nach Rixförde um. /3/

Was war geschehen? Otto Wilhelm Erdmann wurde enteignet. Er stand offensichtlich nicht in allzu großer Distanz zu den früheren Machthabern und besaß eine Firma, die einmal in jüdischem Besitz (Kurt Maybaum) gewesen war. Das führte dazu, dass man ihn zu mehreren Jahren Internierungslager in Darmstadt verurteilte. Aufgrund seiner früheren Amerika-Erfahrung und seiner



Sigurd-Flickzeugdose.

Sprachkenntnisse war der Aufenthalt dort für ihn erträglich. Anfang der 1950er Jahre wurde er entlassen.

Zuvor aber wurde von der Familie Erdmann gegen die Enteignung Einspruch eingelegt. Da 1943 jedoch – wie bereits erwähnt – wichtige Dokumente verloren gegangen waren, befand die Wiedergutmachungskammer im Oktober 1950, „dass der Nachweis, die Veräußerung wäre auch ohne die Herrschaft des Nationalsozialismus zustande gekommen, nicht gelungen sei.“ Im Oktober 1969 wurden Ansprüche Erdmanns auf Kriegsschadenfeststellung vom Ausgleichsamt der Stadt Kassel abgelehnt. Sie galten nicht als rückerstattungsberechtigt.

Zuvor war auf Antrag von Susanne Schick – vorher Martel und zweite Ehefrau des verstorbenen früheren Besitzers Maybaum – und der Tochter Maybaums, Käte Chusit, „die Sigurd GmbH mit einem Stammkapital von 200.000 RM wiederhergestellt“ und „Otto Wilhelm Erdmann und Martha Tischbein verurteilt, die Sigurd KG an die Sigurd GmbH zurückzuerstatten.“ So entschied die Wiedergutmachungskammer des Landgerichts Kassel im Oktober 1950. Gegen diesen Beschluss wurde Beschwerde eingelegt, die Beschwerden zunächst zurückgewiesen. 1963 verglichen sich die Parteien.

Anfang 1991 (!) stellte das Ausgleichsamt Hannover dann fest, dass laut Gutachten der Oberfinanzdirektion Frankfurt a. M. aus dem Jahr 1982 seinerzeit Willy Tischbein

1. „nicht mittels eines gegen die guten Sitten verstoßenen Rechtsgeschäfts,
2. nicht durch eine von ihm oder zu seinen Gunsten ausgeübte Drohung
3. nicht durch eine sonstige unerlaubte Handlung

die Firma Sigurd GmbH erworben hat...“ Damit ist auch ausgesagt, dass Willy Tischbein „nicht in Ausnutzung von Maßnahmen der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft die Anteile der Sigurd GmbH unrechtmäßig erworben hat.“ Diese Entscheidung war eindeutig, und nun endlich wurden die zu Unrecht Enteigneten entschädigt.

Sigurd nach dem Zweiten Weltkrieg

Die Kataloge der Jahre 1952 und 1954 waren wesentlich dünner als die Vorkriegskataloge. 1952: 16 Seiten mit Fahrrädern, Zubehör, Ersatzteilen und Nähmaschinen. 1954: 16 Seiten mit Fahrrädern, Fahrradzubehör, Ersatzteilen,

einem „Deutschland-Moped“ für 557 DM und Waffen, beispielsweise Teschings „jetzt wieder waffenscheinfrei“. Die „Deutschland-Räder“ trugen jetzt die Sigurd-Schutzblechfigur, ein liegendes „S“. Auch Sigurd-Fahrräder waren ab 1940 mit dieser „S-Schutzblechfigur“ ausgestattet, vorher wurde der „doppelte Hermeskopf“ benutzt./4/

Im 31 Seiten starken Katalog 1955 wurden angeboten:

- Tourenräder „ohne Fehl und Tadel“,
- Deutschland-Langstrecken-, Tourenräder
- Super-Luxus-Sportmaschinen
- Fernsport-Räder
- Deutschland-Sportmaschinen
- Deutschland-Jugend-Sporträder
- Deutschland-Luxus-Gitterräder
- Super-Luxus-Modelle
- Sportmodelle
- Fahrräder mit modischen Deutschland-Farben in bunter Reihe: Azurblau, Goldbeige, Königsblau, Lasur-Maronrot, Schwarz, Lasur-Grün, Olivgrün und Weinrot.

Als Sensation der Saison wurde eine umwälzende Neuerung bezeichnet: „Das Nonstop-Getriebe (D.P.). Die außerordentlichen Vorzüge der S-förmig abgebogenen Kurbeln sind dadurch gekennzeichnet, dass der tote Punkt bereits durch den letzten Arbeitsgang des sich

rer beim Anfahren die linke Pedalkurbel um eben diese 45° nach vorne stellt, um das Hebelgesetz sich auswirken lassen zu können und demzufolge einen guten Start zu haben."

Dieser Stukenbrok-Katalog enthielt neben den Fahrrädern auch Fahrradersatzteile, Kinderräder und Roller, Mopeds, Nähmaschinen und zahlreiche Haushaltsartikel. Allen Katalogen gemein war die Bezeichnung „August Stukenbrok (früher Einbeck) in Kassel“, die Werbeaussage lautete: „Frisch und froh mit Stukenbrok Kassel".

Sigurds Ende

Nach der Enteignung Erdmanns übernahmen die Sigurd-Erben wieder die Sigurd-Werke. Anstelle von Fahrrädern wurden zunächst „Krücken“, heute Gehilfen genannt, produziert. Aufgrund der vielen Kriegsversehrten war der Bedarf entsprechend groß. Nach der Entlassung Erdmanns aus der Internierungshaft sprach ein Mitglied der Geschäftsleitung bei Otto Wilhelm Erdmann in Hannover vor und bat ihn, die Sigurd wieder aufzubauen. Dazu kam es aber nicht. /5/ Sigurd existierte in einer sich „wohl immer verkleinernden Form“ bis Mitte der 1970er Jahre./6/

Hannoversche Aktivitäten

Im hannoverschen Fahrradhandel spielte Erich Möller (1905 bis 1964) eine wichtige Rolle. Möller war Deutscher Meister auf der Straße und bei den Stehern auf der Bahn. Er wurde 1930 in Brüssel Steher-Weltmeister und engagierte sich nach seiner aktiven Zeit sehr für den hannoverschen Radsport, besonders auch in den ersten Nachkriegsjahren. Möller und Otto Wilhelm Erdmann waren befreundet.

Möller eröffnete nach Beendigung seiner Sportlerkarriere 1937 sein erstes Fahrradgeschäft in Hannover. Dank seines hohen Bekanntheitsgrades und eines modernen Geschäftsbetriebes mit hochwertigen Produkten übernahm er 1939 die hannoversche Sigurd-Verkaufsstelle Große Packhofstraße, Ecke Schillerstraße. Als dieses Geschäft 1944 durch Bomben zerstört wurde, richtete Möller ein weiteres Geschäft in der Lavesstraße ein.

Otto Wilhelm Erdmann erwarb dann 1952 Geschäftsanteile von Erich Möller, übernahm etwa 1956 das gesamte Geschäft und führte es weiter. Er stellte auch einige seiner früheren Mitarbeiter

von Sigurd, Kassel ein. Das für damalige Verhältnisse sehr große Geschäft in der Schillerstraße wurde 1973 von Karstadt erworben, das Geschäft in der Lavesstraße ging 1995 in Insolvenz./5/

Das war dann das endgültige Ende der Geschichte von Stukenbrok, Sigurd und Möller.



Rechnungsformular von 1928.



Briefbogen Erich Möller von 1939.

Bildnachweis:

Alle Fotos und Abbildungen stammen aus dem Archiv Walter Euhus.

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben:

- /1/ Brief der Stadt Kassel, Stadtarchiv, 3.03.1998
- /2/ „Der Deutsche Fahrrad-, Nähmaschinen- und Kraftfahrzeughändler“ Heft 9/1932 im Archiv Frank Papperitz, Pirna
- /3/ Laut Information von Birgit von der Ohe, Haarstorf, Enkelin Tischbeins
- /4/ Laut Information von Wolfgang Mangels und Uwe Fresemann, Mitglieder „Historische Fahrräder e.V.“
- /5/ Laut Informationen von Birgit von der Ohe, Haarstorf, Enkelin Tischbeins und aufgrund von Unterlagen von Günter Ilper, Großburgwedel, Rixförde, verheiratet mit Ena Ilper, geb. Erdmann, Tochter von Otto Wilhelm Erdmann und Enkelin Tischbeins
- /6/ Stadt Kassel, Stadtarchiv 3.03.1998
- /7/ Information von Jens Erdmann, Sohn von Otto Wilhelm Erdmann, Enkel von Willy Tischbein und mehrere Jahre Inhaber des Fahrradhandels „Erich Möller“, Hannover



Doppelter Hermeskopf auf dem Steuerkopf – als Abziehbild und Plakette.

nach unten bewegendes Fußes um 45° überwunden wurde und daher die volle Kraft des nach oben bewegten ausgeruhten Fußes zur Kraftübertragung ausgenutzt werden kann. Beim höchsten Stand eines Pedals hat die nach oben zeigende Kurbel den toten Punkt bereits um 45° überschritten und somit überwunden. Allgemein ist bekannt, dass ein Radfah-

Über das Einspeichen und Zentrieren von Laufrädern, Teil III

Von Uli Feick, Berlin, mit Fotos von Sven Dewitz, Henningsdorf

Nachdem wir uns in den ersten beiden Teilen (KS 46 & KS 48) mit den Werkzeugen und den Maßen rund ums Laufrad beschäftigt haben, geht es nun ans Eingemachte, das Einspeichen eines Laufrades.

Vorweg möchte ich erwähnen, dass es die verschiedensten Arten gibt, ein Laufrad einzuspeichen. Manche beginnen mit je neun Speichen in beiden Flanschen, andere stecken alle 36 Speichen in die Nabe und fangen dann an zu kreuzen und die richtigen Löcher in der Felge zu finden. Ich selber mache immer erst den einen Flansch mit 18 Speichen fertig und wende mich dann dem anderen zu. Alle Methoden haben ihre Berechtigung, und alle haben Vor- und Nachteile. Alle 36 Speichen finde ich unübersichtlich, dafür kann es beim Kreuzen der Speichen etwas schneller gehen. Die Methode, erst einmal einen Flansch fertig zu machen, so wie ich es vor 30 Jahren gelernt habe, finde ich persönlich am übersichtlichsten. Aber das muss jeder für sich selbst entscheiden, ob ihm die eine oder andere Methode aus diversen Büchern mehr liegt oder verständlicher ist.

Am besten lernt man natürlich, wenn man es Auge in Auge gezeigt bekommt. Da dies nun hier nicht möglich ist, versuche ich, es anhand von Bildern verständlich zu machen.

Vorderrad einfacher

Einspeichen wollen wir ein Vorderrad, dies ist in der Regel etwas einfacher. Zwar ist das Stecken und Kreuzen der Speichen im Vorder- oder Hinterrad das Gleiche, jedoch müssen beim Hinterrad noch einige Dinge zusätzlich berücksichtigt werden. Beim Hinterrad kommen nämlich noch die Kräfte hinzu, die durch den Kettenantrieb entstehen, wodurch ein Teil der Speichen auf Zug belastet und andere entlastet werden. Zudem muss bei Trommelbremsen oder den heutigen Scheibenbremsen darauf geachtet werden, dass die beim Bremsen belasteten Speichen an der richtigen Stelle sitzen.

Vorweg noch ein paar Materialien, die bei der einen oder anderen Felge notwendig sind.

Abbildung 1 zeigt gewölbte Unterlegscheiben als Verstärkung, damit sich der Speichennippel nicht durch die Felge zieht. Das kann grundsätzlich nie scha-

den, ist jedoch eher bei Alufelgen als bei Stahlfelgen erforderlich. Abbildung 2 zeigt Messingunterlegscheiben für den Speichenkopf. Im Idealfall soll der Kopf der Speiche im Nabenflansch satt anliegen. Die Dicke des Flansches sowie die Länge des Bogens der Speiche sollten zueinander passen. Gerade bei heutigen Nabenschaltungen kommen recht dünne Stahlflansche vor, die noch dazu sehr große Bohrungen für dickere Speichen haben, wodurch der Speichenkopf sehr viel Spiel in der Bohrung hat. Bei höheren Belastungen durch schwerere Fahrer sind dann Speichenbrüche vorprogrammiert. Die gute alte Torpedo-Nabe gab es mit verschiedenen großen Speichenlöchern, je nachdem was für Speichen verwendet werden sollten. Wenn also der Speichenkopf nicht satt anliegt, empfiehlt es sich, Messingscheiben unterzulegen (Abb. 2). Abbildung 3 zeigt Unterlegscheiben für Holzfelgen mit Verzahnung, zum Einschlagen, Durchmesser 12 mm. Abbildung 4 zeigt Unterlegscheiben für die heutigen Ghisallo-Felgen, mit einem Durchmesser von 10 mm.

Die richtige Speichenlänge

Noch ein kurzer Hinweis zur Speichenlänge. Es gibt natürlich eine wilde Formel zur Berechnung der Länge. Man kann jedoch auch eine einfache Regel zur Ermittlung der Länge anwenden, die recht genau hinkommt: Felgeninnendurchmesser geteilt durch zwei, minus Abstand zwischen zwei Löchern im Flansch.

Haben wir nun die benötigte Länge ermittelt und 36 Speichen abgezählt, empfiehlt es sich, sie einmal komplett auf dem Gewinde aufzustellen, um zu sehen, ob alle die gleiche Länge haben (Abb. 5). Sollte sich nämlich die eine oder andere zu lange oder zu kurze Speiche hinzugesellt haben – vielleicht irgendwann mal falsch einsortiert – dann gibt es unweigerlich Probleme.

Zu guter Letzt schauen wir uns nun noch einmal die Löcher im Flansch an. Früher war häufig nur jedes zweite Loch von außen gesenkt und die übrigen von innen. Eigentlich sollte nun der Kopf in

der Senkung liegen. Ich mache es aber umgekehrt, so dass der Bogen an der gesenkten Stelle anliegt, und der Kopf an der ungesenkten. Somit läuft der Bogen, der in der Regel als erstes bricht, wenn eine Speiche kaputt geht, über die abgerundete Senkung.



Abb. 1: Gewölbte Unterlegscheiben.

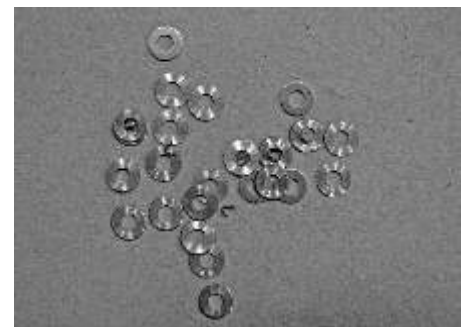


Abb. 2: Unterlegscheiben aus Messing für den Speichenkopf.



Abb. 3: Unterlegscheiben für Holzfelgen.



Abb. 4: Unterlegscheiben für Holzfelgen.



Abb. 5: Speichenlänge prüfen.

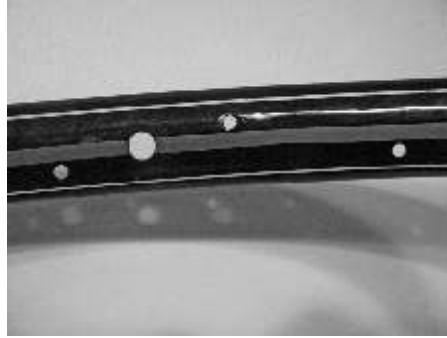


Abb. 6: Versetzte Felgenlöcher.

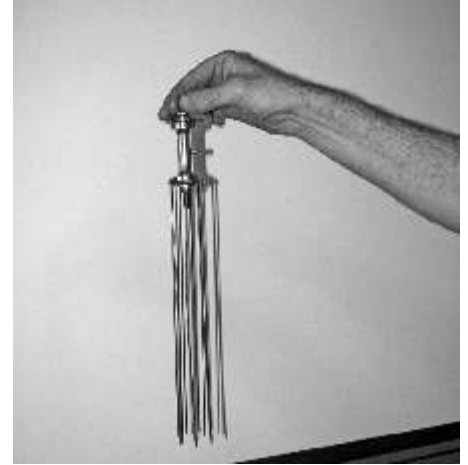


Abb. 7: Nabe senkrecht mit den ersten neun Speichen.

Nun geht es aber endlich los:

Wir stecken in jedes 2. Loch des einen Flansches eine Speiche, die den Kopf innen hat. Nun schauen wir uns die Felge an. Die Löcher in der Felge sitzen versetzt von der Mitte. Immer abwechselnd ein Loch nach links und nach rechts (Abb. 6). Wir setzen uns hin, legen die Felge auf den Oberschenkel und halten die Nabe senkrecht (Abb. 7). Insgesamt hat unsere Nabe 36 Löcher, und aus dem unteren Flansch hängen neun Speichen nach unten. Also müssen wir auch in der Felge die Löcher nehmen, die weiter unten sind. Wir beginnen neben dem Ventilloch. Wir stecken eine Speiche durch das Felgenloch und drehen einen Nippel zwei bis drei Umdrehungen auf das Speichengewinde. Jetzt gehen wir reihum in jedes vierte Loch der Felge. Sie müssen alle auf

der gleichen Seite liegen. Als nächstes drehen wir die Felge um, und stecken die fehlenden neun Speichen in die Nabe. Diese haben den Kopf außen, deshalb nennen wir sie ab jetzt Kopfspeichen (Abb. 8).

Nachdem nun alle Kopfspeichen auf der einen Seite im Flansch und die anderen bereits lose eingespeicht sind, müssen wir die Nabe zur Felge verdrehen. Und zwar muss die Nabe so gedreht werden, dass die Speiche neben dem Ventilloch von diesem wegzeigt. Abbildung 9 zeigt das, bevor die Kopfspeichen eingespeicht wurden. Dreht man anders herum, hat das zwar keinen Einfluss auf die Stabilität, aber die Lücke zwischen den Speichen am Ventil ist kleiner. Beim 28"-Rad ist das kein Problem. Aber der eine oder andere hat sich bestimmt schon einmal beim 20"-Rad geärgert, dass er die Pum-

pe kaum ansetzen kann, weil die falsch sitzenden Speichen kaum Platz für den Pumpenkopf lassen.

Nun sollen auch die Kopfspeichen eingespeicht werden, dazu müssen wir sie mit den anderen Speichen kreuzen. Beim Kreuzen dieser neun Speichen empfiehlt es sich, den Zeigefinger aufs Gewindeende zu legen, damit man nicht die lackierte Felge zerkratzt (Abb. 10). Die hier gezeigte Kreuzung ist dreifach. Das heißt, jede Kopfspeiche kreuzt drei andere Rückenspeichen, und zwar zweimal drunter und einmal drüber (Abb. 11). Links neben der dritten Rückenspeiche wird sie in das Felgenloch gesteckt. Nippel drauf – das ganze neun Mal, dann ist die erste Seite schon erledigt (Abb. 12).



Abb. 8: Die Kopfspeichen kommen in den ersten Flansch.



Abb. 9: Nabe so gedreht, dass die nebenliegende Speiche vom Ventil wegzeigt.

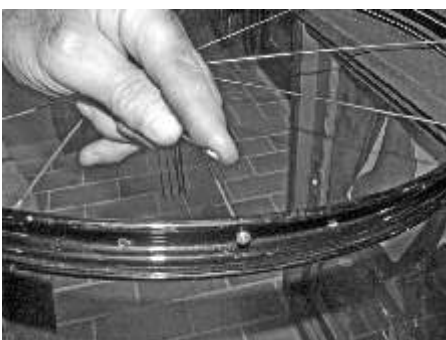


Abb. 10: Beim Kreuzen den Zeigefinger aufs Gewinde = Kratzschutz.



Abb. 11: Kopfspeiche kreuzt Rückenspeichen: zweimal drunter, einmal drüber.



Abb. 12: Geschafft! Die erste Seite ist fertig eingespeicht.



Abb. 13: Steckt man eine Speiche senkrecht durch das Loch im Flansch, landet man zwischen zwei Löchern des gegenüberliegenden Flansches.

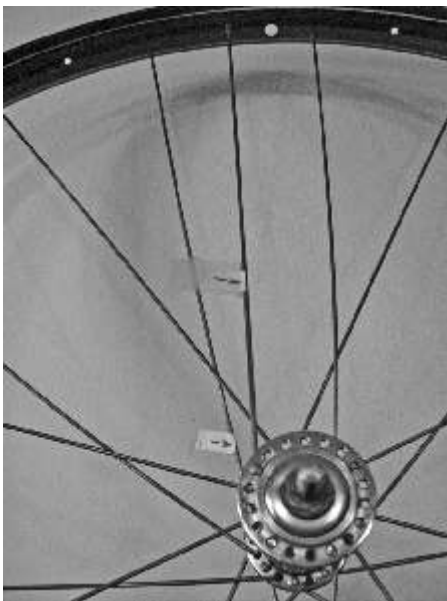


Abb. 14: Die erste Kopfspeiche der Gegenseite kommt neben das Ventilloch.



Abb. 15: So fallen die Speichen richtig.



Abb. 16: Richtig eingespeicht bleibt genug Platz für die Luftpumpe am Ventil.

Nun gilt es die erste Speiche richtig zu setzen. Wir haben das Laufrad jetzt so liegen, dass der freie Flansch nach oben zeigt. Nun müssen wir das richtige Loch für die Speiche in der Nabe finden, die neben das Ventilloch in die Felge gehört. Sie soll parallel zu der Speiche des schon fertigen Flansches laufen, die zwei Löcher vom Ventilloch entfernt ist. Diese parallel laufenden Speichen haben beide den Kopf außen. Unsere nun senkrecht gesteckte erste Speiche muss also die sein, die im Flansch versetzt in die Richtung des Ventillochs zeigt (siehe Pfeile in Abb. 14). Wenn wir diese nun richtig gesteckt haben, geht es analog zur ersten Seite weiter. Die restlichen acht Speichen in jedes zweite Loch des Nabenflansches stecken. Wir müssen nun darauf achten, dass diese in die großen Lücken zwischen den Speichen des fertigen Flansches fallen, sonst bekommt man sie nicht rausgefädelt (Abb. 15).

Anschließend werden die Speichen reihum in jedes zweite noch freie Felgenloch gesteckt und lose mit Nippelspannern befestigt. Nun wird das Ganze ein letztes Mal umgedreht und die letzten neun Speichen werden gesteckt. Diese hängen jetzt nach unten. Nun wieder zweimal drunter, einmal drüber, und den Zeigefinger auf dem Gewinde nicht vergessen. Wenn nichts verkehrt gemacht wurde, sind nun alle 36 Speichen fertig und lose eingespeicht. Doch Achtung! Sollte nun das Problem auftauchen, dass scheinbar manche Speichen zu kurz sind, und dass jede 4. Speiche in der Felge zu weit raus steht, also scheinbar zu lang ist, dann wurde die erste Speiche des zweiten Flansches nicht richtig gesetzt. Dann heißt es, „gehe nicht über Los, ziehe keine 4.000 Mark“ ein, sondern beginne die zweite Seite wieder von vorne.

Wenn man das einmal gefressen hat, erscheint alles plötzlich ganz einfach. Und wenn ganz zu Anfang die Nabe in die richtige Richtung gedreht wurde, steht das Ventilloch auch in der größten Lücke (Abb. 16). Jetzt halten wir das fertig gesteckte Laufrad in den Händen (Abb. 17).

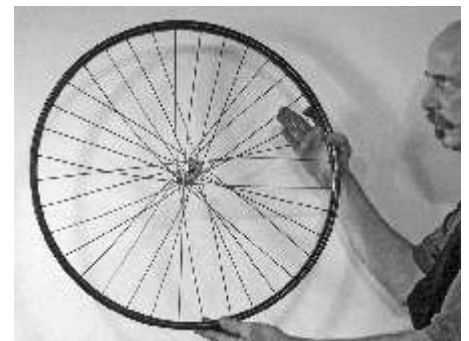


Abb. 17: Fertig! Das Laufrad ist komplett zusammengesteckt.

Spannen der Speichen

Nun geht es ans Spannen. Um mal wieder auf die Firma Eldi zurückzukommen, mit der meine Werkstattberichte ja begonnen haben, zeige ich in Abbildung 18 zwei Geräte zum Spannen der Speichen. Gerät 2614 ist ein Drillbohrer, für den es verschiedene Einsätze gab. Nummer 2515 ist im Grunde dasselbe, nur elektrisch betrieben. Dass ein nachträgliches Zentrieren „selten“ erforderlich ist, wie in der Beschreibung versprochen, ist natürlich nicht richtig! Die verschiedenen Einsätze für die Geräte zeigt Abbildung 19: einen selbst angeschliffenen Schraubendreher (1), einen Schraubendreher für zu lange Speichen (2) und einen mit einstellbarer Spitze (3).

Auf Grund von Erfahrungswerten stellt man die Spitze so ein, dass man alle 36 Speichennippel gleich weit anziehen



Abb. 18: Drillbohrer von ELDI zum Anziehen der Speichennippel, wahlweise manuell oder elektronisch betrieben.



Abb. 20: Speichenabscherer von ELDI. Damit spart man das lästige Abfeilen überlanger Speichen.

kann. Sind die ersten nämlich zu stark aufgedreht, kann man die letzten 18 kaum noch festziehen und die Felge bekommt einen mächtigen Höhengschlag. Sollten Speichen mal etwas zu lang sein, kommt der Einsatz zwei ins Spiel (Abb. 19, Mitte). Da überstehende Speichen natürlich gekürzt werden müssen, bot Eldi den „Speichen-Abscherer“ Nr. 297 an (Abb. 20). Hiermit ließ sich diese Arbeit viel schneller erledigen.

Aber nun wieder zurück zu unserem Laufrad. Der sicherste Weg ist, alle Nippel zunächst so weit aufzudrehen, bis das Gewinde der Speichen gerade nicht mehr zu sehen ist. Dadurch erhalten alle Speichen erst einmal die gleiche Vorspannung. Nun ist ein Zentrierständer erforderlich (siehe KS 46). Beginnend am Ventilloch ziehen wir nun rundum alle Nippel fest an. Mit wie vielen Umdrehungen man beginnt, ist natürlich wieder Erfahrungssache. Als Neuling beginnt man am

besten mit einer Umdrehung je Speiche. Je nach Bedarf dann noch eine oder eine halbe Umdrehung, bis das Ganze langsam Spannung bekommt.

Ohne Zentrierständer geht nichts

Nun muss man natürlich darauf achten, dass das Laufrad rund läuft. Dafür gibt es die Anschläge am Zentrierständer. Geht ein Seitenschlag zum Beispiel nach rechts, muss man die Speiche vom linken Flansch fester anziehen. Wenn schon zu viel Spannung vorhanden ist, löst man die Speichen am rechten Flansch wieder etwas. Läuft es seitlich soweit rund, müssen wir nach dem Höhengschlag schauen. Geht der Höhengschlag nach außen, müssen alle Speichen in diesem Bereich, jetzt von beiden Flanschen, angezogen werden, damit die Felge wieder nach innen kommt. Ebenso müssen natürlich entgegengesetzt, wenn der Schlag nach innen geht, alle Speichen in diesem Bereich gelöst werden. Eine Zentrierlehre für die Mittigkeit (siehe KS 46) kann auch nicht schaden.

Speichen recken

Läuft nun alles zur Zufriedenheit rund, seitlich wie in der Höhe, müssen die Speichen noch etwas gereckt werden. Dazu nimmt man immer mit beiden Händen je zwei Speichen links und rechts und drückt diese zueinander. Zusätzlich legt man das Rad mit der Achse auf den Boden und stützt sich mit den Händen auf die Felge. Das macht man reihum, damit alle Speichen schon mal etwas gereckt werden und sich die Nippel in die Felge ziehen. Damit wird praktisch die Belastung einer ersten Ausfahrt simuliert. Meistens setzt sich dabei alles noch ein wenig und man hat wieder einen leichten Schlag in der Felge. Dann muss nochmals nachzentriert werden. Diese

Prozedur wiederhole ich meistens zweibis dreimal. Das Ergebnis ist dann aber ein Laufrad, das „steht“ und nach der ersten Ausfahrt nicht gleich wieder einen Achter hat. Zur Speichenspannung wäre noch zu sagen: „Lieber etwas härter als zu weich!“ Denn Speichen brechen eher, wenn zu wenig Spannung im System ist.

So, wer jetzt noch nicht abgeschreckt ist, mache sich fröhlich ans Werk. Nur Geduld, das Ganze ist keine Hexerei! Beim nächsten Mal gehe ich dann noch auf Besonderheiten ein: Was sind Zugspeichen im Hinterrad? Was sind Knopfloch-Speichenlöcher in Trommelbremsen? Oder schreibt mir eure Fragen zum Thema, dann kann ich diese in der nächsten Ausgabe behandeln.

Bis dahin wünsche ich euch viel Spaß beim Speichensalat!

Euer Uli

Achtung, neuer Ort und Termin für die Velocipediade 2011!

Die Velocipediade in Leipzig muss umziehen. Grund: Der Agra-Park steht im kommenden Jahr nicht zur Verfügung, weil er für die Landesgartenschau umgebaut wird. Die Velocipediade findet deshalb auf dem Campingplatz Auensee statt. Neben Stellplätzen für Caravans, Reisemobile und Zelte können hier schöne und preiswerte Blockhütten und Finnhütten gemietet werden. Da der Platz immer gut besucht ist, bitte rechtzeitig anmelden unter www.camping-auensee.de.

Neuer Termin: 26. - 28. August 2011



Abb. 20: Einsätze für den Drillbohrer von ELDI.

Post aus England und Amerika

Ein hoher Stapel Zeitschriften hat sich angesammelt: News and Views 335, 336 und 337; The Boneshaker 182, dazu noch die Bicycle Quarterly-Hefte Frühjahr und Sommer 2010. Dann los.

In der ersten Märzhälfte starben die Gebrüder John und Derek Roberts, die Gründer des Veteran-Cycle Club. Beide waren hochbetagt und haben sich im Laufe ihres langen Lebens große Verdienste um den Verein erworben. Man muss sich vorstellen, dass das erste Jahrzehnt des V-CC zur Hälfte noch in den fünfziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts lag – die Gebrüder Roberts interessierten sich damals schon für alte Fahrräder. Bereits 1960 organisierten sie ein Treffen, das mehrere Veteranen-Fahrradvereine unter ein Dach bringen sollte. Sie schrieben auch die Vereinszeitschrift zunächst größtenteils selber; erst 1976 zog Derek sich vom Posten des Herausgebers des Boneshaker zurück. 1965 hatte er einen weiteren Verein gegründet, FCOT, the Fellowship of Cycling Old Timers, offen für Radfahrer,

die über fünfzig Jahre alt sind. Der Verein löste den FOCT ab, der nur für Radler war, die schon zu Hochradzeiten aktiv waren – die wurden natürlich knapp. Außerdem setzte Derek sich stark für die Rechte von Radfahrern im Straßenverkehr ein.

Es gibt in News and Views 337 zwar zwei Auktionsberichte, allerdings beschränken sie sich fast ausschließlich auf Objekte, die für britische Sammler interessant sind. Ausnahmen sind Lucas-Lampen, wechselnde Modelle, alle von mittlerer Erhaltung, die zwischen 10 und 20 Pfund das Stück zugeschlagen wurden. Die niedrigen Preise rühren wahrscheinlich auch von der nur lokalen Bedeutung der Auktionshäuser her. Außer den zahlreichen Leserbriefen und Treffenberichten finden sich nach wie vor in den N&V viele interessante Kleinanzeigen.

Zum Boneshaker. Der erste Artikel, vierzehn Seiten lang und reich bebildert, stammt von Michael Mertins. Die Abenteuer von José Meiffret werden ausführ-

lich dargelegt – kennen wir das nicht woher?

Bob Cordon Champ berichtet über die Regularien, denen ein französischer Radfahrer der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ausgesetzt war, bevor er sich auf die Straße begeben durfte. Führerschein, Steuerplakette, Namensschildchen, bis aufs letzte festgelegte technische Bestimmungen – da sind deutsche Vorschriften von heute Kinderkram im Vergleich. Die Steuerplaketten, die jedes Jahr erneuert werden mussten, sind allerdings heutzutage ein beliebtes Sammelgebiet.

Harold Freeman muss ein Mensch gewesen sein, dem der Sport wirklich alles bedeutete. Energie muss er für zwei, was sage ich, für eine ganze Rugby-Mannschaft gehabt haben, denn Roger Alma schreibt, Freeman sei nicht nur bei der Gründung dieser Sportart dabei gewesen, sondern habe auch in der Schweiz Wintersportvereine geschaffen und sich natürlich auch intensiv dem frühen Radsport gewidmet. Freeman, der 1916



Ernest Csuka, Inhaber des Alex Singer Shops in seiner Werkstatt.

Fotos auf der Doppelseite: Bicycle Quarterly, www.bikequarterly.com

mit 66 Jahren starb, bewahrte alle seine Räder auf und führte akribische Aufzeichnungen über seine sportlichen Aktivitäten. So ist bekannt, dass er bis zum Jahre 1912 insgesamt 236.174 und drei viertel Meilen auf elf verschiedenen Fahrrädern zurückgelegt hatte. Allein sein pneumatisch bereiftes Humber-Fahrrad trug ihn zwischen 1894 und 1912 immerhin 62.091 Meilen weit.

Einige kleine Schnipsel Information zu Mikael Pedersen, die bisher unbekannt waren, hat David Evans zusammengetragen. Es scheint nun ein Photo der ersten Frau Pedersens aufgetaucht zu sein, auch hat man eins gefunden, dass Mikael mit seiner zweiten Frau Dagmar auf einem Pedersen-Tandem zeigt.

Holz muss auch sein. Roger Street, der Hobby Horse-Spezialist, zerzt den Reverend Joseph Coltman MA, JP und andere radfahrende Geistliche ans Licht der Geschichtsschreibung. Diese waren Besitzer jener frühen Vorläufer des Fahrrads, wie sie zu Beginn des 19. Jahrhunderts benutzt wurden. Als Geistlicher stand Coltman natürlich besonders im Augenmerk der Öffentlichkeit, die kam aber auch durchaus auf ihre Kosten: So ist überliefert, dass Coltman mit seinem Rad in die Kirche bis unmittelbar unter die Kanzel fuhr. Die Taten anderer radfahrender Männer der Kirche, die Street beschreibt, waren weniger spektakulär, aber immer noch geeignet, die Jahrhunderte zu überdauern.

Einen knappen, aber brauchbaren Überblick über die Produkte der Firma Weinmann gibt Steve Griffith. Bilder, Jahreszahlen, Modellzeichnungen – alles sehr gut geordnet und durchaus interessant zu lesen. In den Artikel kommt ein rotes Zettelchen – ich werde ihn sicher wieder aufsuchen, wenn es einmal etwas zu identifizieren oder zuzuordnen gibt.

Etwas ganz Seltenes, wenn nicht Einzigartiges, beschreibt David Hibberd: Einen Lehrvertrag von 1891, in dem HG Pennell gegen die Zahlung der Summe von 25 Pfund verspricht, John Hewitt „die Kunst des Fahrradmachens“ beizubringen. Die Urkunde wird in ihrer ganzen pseudomittelalterlichen Pracht als Foto wiedergegeben.

In Bicycle Quarterly bringt Jan Heine eine Biographie von Ernest Csuka, dem Besitzer von Cycles Alex Singer in Paris, der, wie berichtet, am 22. Dezember letzten Jahres verstorben ist. Spannende Fotos aus der großen Zeit Csukas (die ja eigentlich nicht aufgehört hat, da er bis zu seinem Tode aktiv war) und ein informativer Text ergänzen sich. Besonders das Foto, das Csuka im Jahre 2005 in seiner Werkstatt zeigt, hat es mir angetan: Ein kleiner Mann, umgeben, ja fast eingehüllt von seinem Werk, bescheiden, freundlich, die Hände, die alles um ihn herum geschaffen haben, im Kittel versteckt.



Paul de Vivie (1853-1930), genannt *Vélocio*, französischer Langstreckenpionier und Gründer der Zeitschrift *Le Cycliste*. Hier mit seinem Fahrrad mit Doppelketten-Antrieb.

RTF – sagt Euch das etwas? Das aufgelöste Kürzel bedeutet Radtouristikfahrt – es sieht aus wie ein Radrennen, ist aber keins. Man sucht sich eine Startzeit aus, eine Streckenlänge, und los geht's. Sieger werden (offiziell) nicht ermittelt, aber die meisten Teilnehmer kann man als Außenstehender nicht von Radrennfahrern unterscheiden, und viele halten auch ganz schön drauf, obwohl die Strecke nicht abgesperrt ist. Ein Kollege von mir nennt die Teilnehmer die „apokalyptischen Radler“ – man kann's nachvollziehen. Woher kommt das ganze? Jan Heine

hat die Antwort. In einem ausführlichen Artikel, dem man seine Textlastigkeit kaum anmerkt, fallen Namen wie Paul de Vivie oder Henri Desgrange, Jahreszahlen sind 1891, 1904, 1897; Streckenlängen von 200, 500 oder noch mehr Kilometern lassen dem Leser die Knie zittern. Im Prinzip konnte man sich als aufmerksamer Leser von Bicycle Quarterly die Geschichte der Velorandonnee oder des Audax (französische Bezeichnungen für den Sport) schon früher zusammenstellen, aber hier ist alles übersichtlich dargestellt und mit einigen, bis dato noch fehlenden Schlüsselbegriffen ergänzt. Sehr lesenswert.

Als Abschluss des Frühjahrshefts findet sich ein Bericht über eine Fahrt, die ein gewisser Thorsonnax (auch Radfahrer hatten damals Künstlernamen) 1908 unternahm. In 24 Stunden und 30 Minuten fuhr er von Lyon über Valence und Aix-en-Provence nach Nizza und legte dabei 506 km zurück. Alle Achtung.

Neben einem Bericht über Frans Pauwels, einem in die USA ausgewanderten Radrennfahrer der Vierziger, und Trainingstipps aus einem Buch von 1939 sticht in der Sommerausgabe von Bicycle Quarterly ein Artikel hervor, betitelt „Are Modern Bicycles Faster?“ Mark Vande Kamp und Jan Heine analysieren die Geschwindigkeiten, die seit 1910 bei der Tour de France gefahren wurden, und vergleichen sie mit den Jahren der Einführung von technischen Neuerungen. Es wird klar, dass die Qualität der Fahrräder nicht die entscheidende Rolle bei der durchaus festzustellenden Zunahme der Geschwindigkeiten spielte. Tschüß Carbon.

Die Autoren ziehen dann noch Daten heran, die die Zeiten der schnellsten 5- und 10km-Läufer in den gleichen Jahren wiedergeben. Man sieht sofort: Das generelle athletische Niveau hat sich in den letzten 100 Jahren so erhöht, dass tatsächlich die technische Entwicklung beim Material der Radrennfahrer praktisch irrelevant wurde. Geht das nicht runter wie Öl?

Bis zum nächsten Mal, Toni.

Fahrradfahren spielerisch lernen

Kinder fahren Fahrrad – eine Selbstverständlichkeit, sollte man in unserer modernen Welt denken. Doch Untersuchungen verdeutlichen: Wenn Kinder zur Verkehrserziehung kommen, zeigen sich häufig große Defizite im Umgang mit dem Fahrrad. Ebenso offenkundig ist der Zusammenhang zwischen Radfahrkompetenz und Kinderalltag. Viele Kinder sind unsicher auf einem Fahrrad, eben weil ihnen die Chancen vorenthalten wurden, mit dem Rad ihre Fahrkünste zu entfalten. Dem möchte Christian Burmeister mit „Schwuppdwupp: Spielerische Übungen mit und auf dem Fahrrad“ etwas entgegenstellen.

Das Buch enthält eine große Auswahl an Übungen, Übungsideen und Material, um Kinder spielerisch zu unterstützen, mit ihren Rädern zusammenzuwachsen. Es ist als Arbeitsbuch konzipiert: Im Übungsteil lässt es Platz für eigene Skizzen, und Ideen oder Anmerkungen. „Schwuppdwupp“ beschreibt natürliche Entfaltungsprozesse; es werden Übungsbausteine und Übungsprinzipien formuliert, die Üben und Trainieren erleichtern. Darüber hinaus erfasst und erläutert Burmeister, worauf bei der radfahrtechnischen Entwicklung der Kinder zu achten ist. Kritische Anmerkungen zu Kinderfahrrädern, zum Helm oder zu Unfallgefahren möchten zur Diskussion auffordern. Tipp: Da sich die einzelnen Übungen gut als Spaßprogramm in den Alltag einbauen lassen, empfehlen wir diese "Geschicklichkeitsspiele-Sammlung" nicht nur für Erzieher und Organisatoren von Fahrradnachmittagen, sondern unbedingt auch für Eltern.

Christian Burmeister, Schwuppdwupp: Spielerische Übungen mit und auf dem Fahrrad; Rita G. Fischer Verlag; 127 Seiten broschiert; ISBN 978-3830113218; 9,80 Euro

Endlich ein Buch über Diamant...

Rechtzeitig zum 125jährigen Diamant-Jubiläum hat Werner Aidn sein umfassendes Kompendium zu dieser Marke herausgebracht. Endlich, so muss man sagen – denn Diamant gehört zu den ältesten Fahrradfirmen, die ihren Ruf bis heute etablieren konnten. Der erste Teil des Buches enthält die Geschichte der Firma Diamant, weitere Teile des Buches widmen sich u. a.

einzelnen Modellen, dem Radsport und dem Motorradbau. Aidn hat ein wahrhaftes Kompendium geschaffen, das umfassend das Wissen zu dieser Marke abdeckt. Eine ausführliche Besprechung folgt im nächsten Knochenschüttler.

Werner Aidn, Diamant: Fahrräder, Motorräder, Radsport; Verlag Maxi Kutschera; 288 Seiten; Hardcover, Großformat, farbig; 59,80 Euro; ISBN 978-3931965259

...und eine Jubiläumsbroschüre

Die Firma Trek, heutiger Inhaber der Marke "Diamant" hat anlässlich des 125jährigen Diamant-Jubiläums einen Aufruf gestartet. „Steig auf, steig ein und schreib uns einfach, was gerade Dich mit Diamant verbindet. Wir suchen Deine Geschichte.“ Günter Erber, Istvan Kovacs, Gustav-Adolf „Täve“ Schur, Wer-



ner Aidn, Hartmut Rogotzki und Eckbert Schauer sind auf diesem Weg zu Wort gekommen. Hübsch aufgemacht ist dieser Jubiläums-Sonderdruck. Er ist eine Augenweide für Bildergucker und kommt grafisch sehr elegant daher. Inhaltlich kein Ersatz für Aidns Kompendium, aber eine wunderbar bebilderte Ergänzung im Buchregal.

1885 - 2010 Diamant 125 Jahre; 124 Seiten; Softcover mit zahlreichen ganzseitigen Fotos; Bezug über www.fahrradbuch.de; 30,00 Euro

Radelnde Nationen

Während sich das Fahrrad in Holland als allgemein akzeptiertes, selbstverständliches Verkehrsmittel etablieren konnte, hat es in Deutschland das Image, Fahrzeug des „kleinen Mannes“ zu sein. In ihrer wissenschaftlichen Arbeit geht

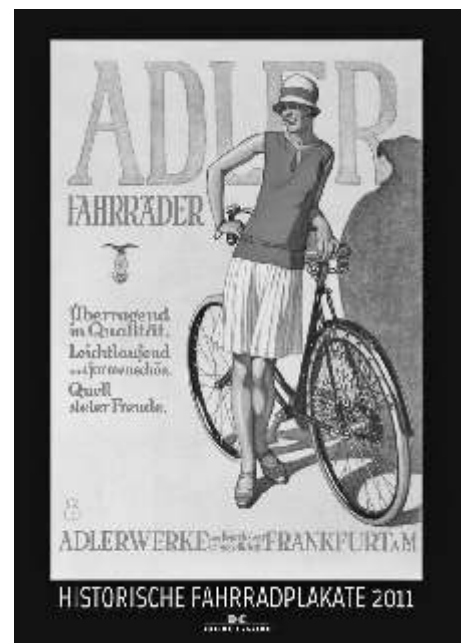
Anne-Katrin Ebert auf die unterschiedlichen Entwicklungswege ein, die Wertschätzung des Fahrrads und die Bedeutung des Radfahrens in beiden Ländern eingeschlagen hat. Obgleich die Ausgangsbasis anfangs dieselbe war, ist Holland heute ein Fahrradland und Deutschland das Land der Autobahnen.

Dreh- und Angelpunkt der Arbeit von Ebert ist die unterschiedliche Zielsetzung der jeweiligen nationalen Verbände: Die Niederlande legten den Fokus auf den Tourismus und Deutschland auf den Wettkampf. Aber auch andere soziale und gesellschaftliche Aspekte verstärken die unterschiedliche Bedeutung, die das Fahrrad in diesen Nationen heute hat. Fazit: Eine reichhaltige Kulturgeschichte mit vielen neuen Denkansätzen.

Anne-Katrin Ebert, Radelnde Nationen: Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940; Campus Verlag; 500 Seiten; Softcover; ISBN 978-3593391588; 49,90 Euro

Historische Fahrradplakate im Kalender

Ein traumhafter Jahres-Kalender mit historischen Fahrradplakaten, der quasi für uns produziert wurde. Wer sonst sollte sich so sehr freuen über die wunderbar und hochwertig reproduzierten Plakate? Auch im letzten Jahr gab es bereits einen solchen Wandkalender. Viele erfuhren leider zu spät davon... Kalender gibt es nicht antiquarisch.



Motive folgender Marken befinden sich im diesjährigen Kalender: Adler, Pat-
ria, Michelin, Falkon, Dürkopp, Kondor,
Waffenrad, Semperit, Cosmos, Royal
Standart. Zu jedem Plakat gibt es einen
beschreibenden Text.

Historische Fahrradplakate 2011; Delius Klasing
Verlag; 12 Blätter, farbig; Format 48 x 74 cm; ISBN
978-3768826983; 29,90 Euro

„...also frisch drauf los“

Norbert Stellner ist Volkskundler, Musikwissenschaftler, Buchhändler, Ver-
leger („edition vulpes“). Er schreibt sel-
ber gerne Beiträge zur Fahrradgeschich-
te, zur Sport(kultur)geschichte und zum
Vereinswesen und ist Vereinsmitglied
von Historische Fahrräder e.V. Nach
„Radfahrervereine in der bayerischen
Provinz“, „Arbeiterbewegung und Fahr-
radkultur“ sowie einigen fahrradhisto-
rischen Reprints ist jetzt „...also frisch
drauf los“ erschienen.

Josef Rambold aus Mühldorf a. Inn
war es, der 1899, 1900 und 1902 Radreisen
unternahm, die ihn ins Salzkammergut,
an den Gardasee und nach Venedig führ-
ten. Über diese drei Fahrten, das Er-
fahren dieser Regionen, berichtet der
Stadtarchivar Edwin Hamberger in die-
sem Buch. Grundlage sind u. a. die Chro-
nik des „Mühldorfer Velipedclubs“,
1882 gegründet, in die Rambolds Reise-
berichte, ergänzt mit Zeitungsausschnit-
ten und Ansichtskarten, eingebunden
waren. Die Berichte zeichnen sich aus
durch einen „ausgeprägten gestalteri-
schen Willen und beachtliches stilisti-
sches Können. Er beobachtet scharf und
urteilt subjektiv-kritisch, immer mit
einem gehörigen Schuss Humor“, so der
Sprachwissenschaftler und Germanist
Ludwig Zehetner in einer bemerkens-
werten Einführung.

Rambold schreibt über Landschaften,
Städte, Hotels, Wirtschaften, Speisen, Prei-
se, Begegnungen, Sehenswürdigkeiten,
Wetter und detailliert über allerhand
Erlebnisse, Pannen usw. Eine Kostprobe:

„Noch hatten wir keinen Berg gero-
chen und es schien, als wollten die Räder
von selbst, ohne unsere Zutat, da plötz-
lich krachte so etwas und es war wirklich
ein Gekrache, denn der Vorstand flog mit
eleganter Schwung aus dem Sattel; die
Mütze fiel direkt neben einen Haufen
Rossknödel... Da lag er nun da und die
anderen vier schauten, was wohl die Ursa-

che dieses Falles gewesen. Und was war
schuld? Nichts als das gemeine Schutz-
blech, das sich zu nahe an die schwung-
haften Pedale gewagt hatte... Nachdem
das verbogene Luder wieder in die rechte
Lage gebogen war, konnten wir dann
unsere Forschungsreise fortsetzen.“

Rambold hatte viele Abenteuer und
anstrengende Passagen zu überstehen. So
bezwangen er und seine Kameraden das
berühmte Stilfser Joch mit seiner 17 Kilo-
meter langen Serpentinstraße.

„...also frisch drauf los“ ist ein schönes
und lesenswertes Buch, ein Lese- und
Augenschmaus. Die 115 Seiten sind reich,
überwiegend farbig bebildert und mit aus-
führlichen Erklärungen und Quellenan-
gaben versehen.

Edwin Hamberger

„... also frisch drauf los“

Radreisen um 1900:
Salzkammergut, Gardasee, Venedig



Josef Rambold: „...also frisch drauf los“ Ra-
dreisen um 1900: Salzkammergut, Gardasee, Vene-
dig; kommentiert von Edwin Hamberger; edition
vulpes; 104 Seiten; ISBN 978-3939112136; 20,00
Euro

Radrennfieber

Fast 70 Jahre lang blieb das Manu-
skript von Rolf Seyfarth unveröffentlicht;
der Autor hatte es 1943 während eines
Lazarett-Aufenthalts verfasst. Der 1907
geborene Chemnitzer war viele Jahre
lang in seiner Heimatstadt als Sportbe-
richterstatter tätig, vor allem bei Rennen
auf der Chemnitzer Radrennbahn. Ab
1938 veranstaltete er dort selbst Rennen,
aber auch in Erfurt, Bamberg, Forst und
Braunschweig. Die Radrennbahn von
Chemnitz-Altendorf war über viele Jahre
mit Zehntausenden von Besuchern die
bestbesuchte in ganz Deutschland.
Beliebt waren vor allem Steherrennen.

1950 initiierte Seyfarth den Neubau
einer Radrennbahn in Chemnitz, nach-
dem die bisherige dem Bombenkrieg zum
Opfer gefallen war. Die Kurven wurden
mit Trümmerschutt aufgeschüttet; die

Bahn besteht bis heute. In den 1950er Jah-
ren wurde der Berufsradspport in der
DDR jedoch verboten, und unter dieses
Verbot fiel auch die Veröffentlichung von
Seyfarths Manuskript, da es sich haupt-
sächlich um Profi-Rennen dreht. Jetzt
wurde es vom Chemnitzer Claus-Verlag
herausgebracht, über 30 Jahre nach Sey-
farths Tod.

In seinem Buch „Radrennfieber“
schreibt Seyfarth von seinen Begegnun-
gen mit Radrennfahrern, von der
Organisation und vom Verlauf vieler Ren-
nen, von freudigen Begebenheiten und
dramatischen Ereignissen auf der Bahn.
Dass der Text vor langer Zeit geschrieben
wurde, wird schnell offensichtlich: Sey-
farth bedient sich einer altmodischen
betulichen Sprache, in die man sich hin-
einlesen muss, es einem aber auch erleich-
tert, sich in die „guten alten Zeiten“
zurückzusetzen, in denen der Leser
persönlich mit „lieber Sportsfreund“
angesprochen wurde. Das Buch liefert
zahllose Anekdoten um damalige Renn-
fahrer wie Richard Junghanns, Paul Kre-
wer, Toni Merckens, Emil Lewanow oder
Viktor Linart; viele von ihnen sind heute
unbekannt, damals waren sie Stars. Der
wahre Gewinn des Buches besteht in den
im Buch verstreuten Fakten: Wie hoch die
Gagen und die Eintrittspreise waren, wie
Verträge zustande kamen, welche Zeiten
gefahren wurden oder wie die technische
Ausstattung war.

Aber es scheint, als habe man sich mit
der Veröffentlichung des Manuskripts
wenig Mühe gegeben. Den betulichen
Text hätte man durch eine optische Auf-
arbeitung für den Leser von heute inter-
essanter aufbereiten müssen. Stattdessen
ist er in ein kleines, unattraktives DIN-A
5 Format gepresst. Er erscheint zudem als
„Bleiwüste“, kaum aufgelockert durch
Fotos, Absätze oder andere optische
Blickfänger, was das Lesen mühsam
macht. Im Anhang befindet sich zwar eine
Liste der erwähnten Personen, allerdings
ohne Hinweis auf die dazugehörigen Sei-
ten, was den Erkenntniswert schmälert.
Zudem hätte man das Buch durch Infor-
mationen zu den Akteuren zusätzlich auf-
werten können. Auch eine Übersicht über
die einzelnen Kapitel fehlt.

So ist das Buch leider nur ein Nischen-
produkt für ganz speziell am Stehersport
interessierte Leser geworden, die bereit
sind, einen monolithischen Textblock
durchzuarbeiten. Eine vertane Chance!

Rolf Seyfarth, Radrennfieber. 25 Jahre als Sport-
berichterstatte sowie Rennveranstalter; Claus
Verlag; 171 Seiten; 10,00 Euro; ISBN 978-
3935842129

Nostalgie-Fahrradtag: 125 Jahre Radrennbahnen in Bielefeld

Von Renate Franz, Köln und Michael Mertins, Bielefeld

Zum „Tag des Offenen Denkmals“ hatten sich unser Verein, der ADFC, das Historische Museum, das Denkmalamt und die IG Radrennbahn zusammengetan, um Besucher in die Radrennbahn von Bielefeld zu locken.

Rund 1.000 sehr interessierte Zuschauer kamen dann auch im Laufe des Tages ins traditionsreiche Oval, um sich historische Fahrräder, Schrittmachermaschinen sowie „historische“ Steherrennen über zwei Läufe von 10 und 15 Kilometern anzuschauen. Sie ließen sich auch nicht dadurch abhalten, dass der Zugang zur Bahn nicht ohne weiteres zu



Waren ausgiebig zu bewundern: Stehermaschinen aus vergangenen Zeiten. Foto: Renate Franz

finden war, musste man sich doch an den Elefanten und Löwen des „Zirkus Krone“ vorbei den Weg zwischen Zelten und Wohnwagen bahnen. Das Wetter spielte mit: Bei Regen hätten die Rennen auf der Bahn nicht stattfinden können.

Eine Gruppe mit historischen Rädern aus Bielefelder Produktion hatte sich

vormittags am Historischen Museum getroffen, wo es eine kleine Ausstellung „150 Jahre Dürkopp-Adler“ zu sehen gab. Geführt vom ADFC fuhr sie anschließend durch die Grünanlagen an der Lutter entlang zur Radrennbahn. Dort waren rund 30 historische Fahrräder aufgebaut, von einem Straßenrennrad „Lebanon“ aus dem Jahre 1897 angefangen, über ein „Styria“ Schrittmacherrad (1900) und ein „Schorn“-Bahnrad (1950) bis hin zu einem „Cinelli“-Bahnrenntandem von 1969. Mitglieder aus Bonn, Leipzig, Hannover und Ostwestfalen hatten die Zweiräder zur Verfügung gestellt.

Daneben waren imposante, historische Schrittmachermaschinen der Marken Anzani, NSU, Indian und anderer Marken zu bewundern. Der Bielefelder Schrittmacher Christian Dippel erläuterte die Maschinen sowie Verlauf, Technik und Regeln von Steherrennen, Michael Mertins führte Besucher durch die Radrennbahn.

Die zwei Steherrennen mit ehemaligen Weltmeistern und Europameistern wie Rainer Podlesch, Torsten Rellensmann und Stefan Klare bildeten den seh- und hörbaren Höhepunkt der rundum gelungenen, vielseitigen Veranstaltung, die am späten Nachmittag bei guter

Musik und donnernden Motoren zu Ende ging. Sie sollte der Öffentlichkeit noch einmal vor Augen führen, was für ein bedeutendes Bauwerk die Bahn aus architektonischer und sportlicher Sicht darstellt. Über einen Antrag auf Aufnahme in die Denkmalliste der Stadt Bielefeld wird nun intensiver nachgedacht.

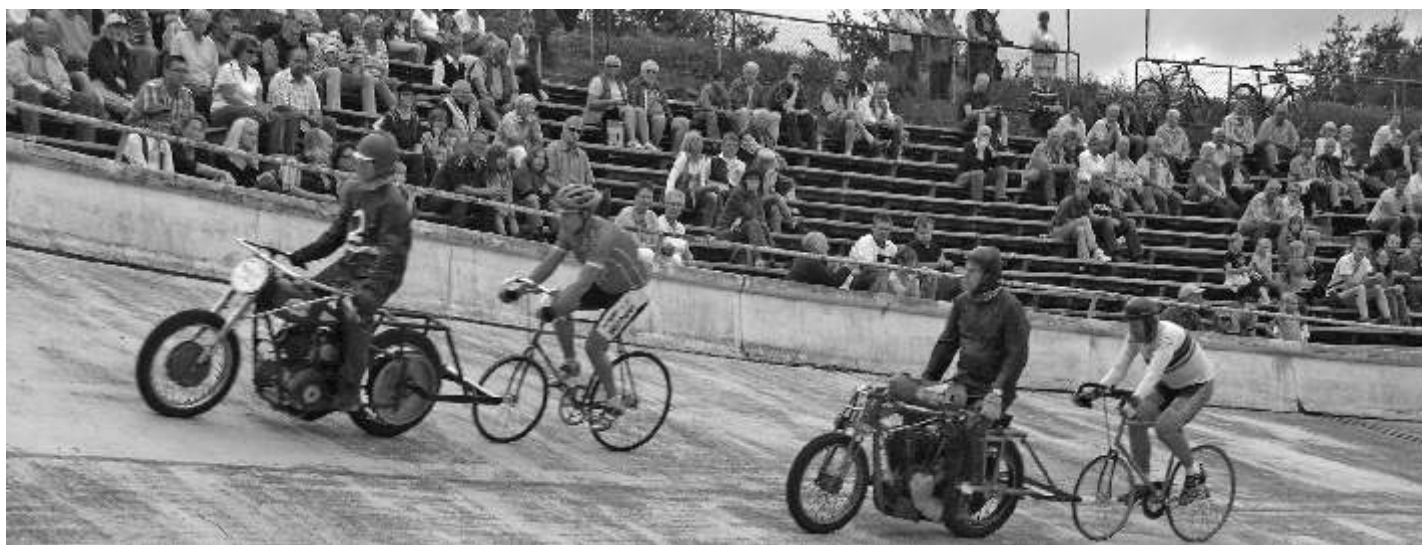


Historische Rennräder lockten viele Neugierige in den Innenraum der Bahn. Foto: Renate Franz

Denn mit der Radrennbahn besitzt Bielefeld ein fast einzigartiges Bauwerk. In Deutschland gibt es nur eine vergleichbare Bahn aus Spannbeton, und zwar in Chemnitz. Man sagt dem Bielefelder Velodrom nach, es wäre mit seinen Steilkurven von 46 Grad die schnellste Betonpiste Europas.

Seit 1885 Radrennbahnen in Bielefeld

Bereits 1885 eröffnete der Bielefelder Velociped-Club im Ortsteil Gaddebaum eine Radrennbahn von einem Drittel Kilometer Länge. Nach derzeitigem Wissensstand wurde diese Aschebahn bis etwa 1900 für Rennen benutzt, danach diente sie als Lernbahn. Eine andere Rennbahn war ab 1931 die so



Zwei ehemalige Steher-Cracks im Zweikampf: Torsten Rellensmann, zweifacher Europameister (l.) und Rainer Podlesch, zweifacher Weltmeister (r.), im Rennen über 30 Kilometer auf der Spannbetonbahn in Bielefeld. Foto: Renate Franz



Ein Blick auf volle Ränge beim Eröffnungsrennen: Vorne, zweiter von rechts, Clemens Schürmann, noch von einem Schlaganfall gezeichnet.
Foto aus: Günter Gerke, Bielefeld - so wie es war Teil 3, S. 27, Droste Verlag GmbH Düsseldorf 1977.



Der halb fertige Bau der Rennbahn im November 1952. Links im Vordergrund sind die senkrecht stehenden Armierungseisen der späteren Betonbrüstung gut zu erkennen. Die Ränge fehlen noch, der Innenraum ist Baustelle.
Foto: Hermann Rieger

genannte „Pottenau-Bahn“ auf dem einstigen Gelände des Franz Adolf Pott (Gut Pottenau). Gleich nach dem Zweiten Weltkrieg rückte ein weiterer Sportplatz in den Blickpunkt der radSPORTbegeisterten Bielefelder: die Königsbrücke. Als Mittelpunkt einer genossenschaftlichen Wohnsiedlung im Ortsteil Sieker für den Arbeitersport konzipiert, musste diese Kampfbahn mangels Alternative seit 1946 als Radrennbahn herhalten. Trotz der Unzulänglichkeit der Bahn kamen die Zuschauer in Massen. Die Einnahmen der Radsportvereine, die der Finanzierung einer neuen Rennbahn hätten dienen können, wurden jedoch durch die Währungsreform im Juni 1948 mehr als dezimiert. Erst Anfang der 1950er Jahre konnte die aktuelle Bielefelder Radrennbahn in Angriff genommen werden.

Zunächst war geplant, die neue Bahn auf dem Gelände der Pottenau-Bahn neu entstehen zu lassen, dann war ein Bauplatz an der Wilhelm-Bertelsmann-Straße im Gespräch. Obwohl die ersten Erdarbeiten bereits begonnen hatten, wurden sie wegen neuer Straßenplanungen in diesem Bereich gestoppt. Mitte August 1950 beschloss der Stadtrat den Bau einer Radrennbahn in den Heeper Fichten, einem Naherholungsgelände im Osten Bielefelds. Am 29. Mai 1953 wurde das Richtfest des 640.000 Mark teuren Ovals gefeiert – die Verfestigung des Außenwalls, bestehend aus Kriegsschutt, und ein feuchter Sommer 1952 hatten die Fertigstellung der fugenlos gegossenen Spannbetonbahn verzögert. Zum Eröffnungsrennen am 14. Juni 1953 fanden sich 15.000 Zuschauer ein und feierten die Rennfahrer frenetisch, die hinter ihren Schrittmachern über 80 km/h erreichten.

Entworfen wurde die 333,3 m lange Rennbahn von dem Münsteraner Architekt Clemens Schürmann, der von 1926 bis 1957 in Deutschland und Europa 47 Bahnen konzipierte. Als ehemaliger Rennfahrer, der 1927 seine Rennfahrerkarriere beendete, konnte er seine Erfahrungen einbringen. Das heute von seinem Enkel Ralph geführte Planungsbüro entwarf seither weitere 70 Velodrome, u. a. für die Olympiaden in Mexico, München, Seoul und Beijing.

52.000 Zuschauer im Eröffnungsjahr

Im Eröffnungsjahr der Bahn wurden 52.000 Zuschauer gezählt. Leider fiel der Betrieb der Bahn in die Phase des Niederganges der Bielefelder Fahrradindustrie. Das Interesse der Zuschauer an Steherrennen ließ nach; immer mehr Firmen wie Dürkopp, Rabeneick oder PWB-Durex zogen sich vom Profi-Radsport zurück. Anfang der 1960er Jahre kamen jährlich nur noch gut 10.000 Zuschauer zu den Rennen. Heute wird die Bahn, im Besitz der Stadt Bielefeld, vom RC Zugvogel betreut. Auf der inzwischen mehrmals notdürftig reparierten Betonbahn finden jährlich noch drei bis vier Schrittmacher-Rennen statt. Konstruktionsbedingt können auf dieser Bahn nur Steherrennen optimal gefahren werden, weil die Bahnneigung auf Geschwindigkeiten berechnet ist, die nur bei solchen Rennen erzielt werden.

Hier noch ein paar wissenswerte Angaben über die Markierungen auf der Bahn:

Die Fahrfläche in Länge und Breite ist in bestimmte Zonen unterteilt und durch genormte Farbstreifen markiert.

Schwarze Linie:

Diese Messlinie ist 20 cm von der Bahn-Innenkante entfernt in 8-10 cm Breite um die Fahrbahn gezogen. Der befahrbare Raum unterhalb der Bahn-Innenkante wird Teppich oder Côte d'Azur genannt und gilt als Anfahrstreifen.

Rote Linie:

Sie verläuft 30 cm von der Messlinie entfernt und ist als Passierlinie für die Flieger- und Sprintdisziplin gedacht.

Blaue Linie:

Auch sie gilt für Steherrennen. Der Abstand zwischen ihr und der schwarzen Linie soll einerseits mindestens 2 m betragen, andererseits darf er aber auch nicht größer sein als ein Drittel der gesamten Bahnbreite.

Die verbleibenden zwei Drittel müssen breit genug sein, um die Durchfahrt von drei Teilnehmern nebeneinander zu ermöglichen. Einem Schrittmacher ist es, außer in Gefahrensituationen, verboten, ein Gespann links zu überholen. Überholt wird also im Gegensatz zum Straßenverkehr ausschließlich rechts. Der Schrittmacher muss seine Fahr- und Kampfweise so führen, dass auch ein nachfolgender Fahrer noch ein Überholmanöver durchführen kann.

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben:

Kurt Neumann, Bielefelder Sport im Wandel der Zeit, Band 2, Verlag H. Gieselmann, Bielefeld 1994

Homepage des RC Zugvogel:
www.rc-zugvogel.de

Website zu Clemens Schürmann:
www.radsportgalerie.schuermann-muenster.de

Velocipediade 2010 in Karlsruhe

Alle Jahre wieder lädt „Historische Fahrräder e.V.“ zum Jahrestreffen. Und obwohl sich das Programm jedes Mal ähnelt, übt die Veranstaltung großen Reiz auf die Vereinsmitglieder aus, wozu sicher auch der jährlich wechselnde Austragungsort beiträgt und die Tatsache, dass unter den Vereinsmitgliedern aus dem In- und Ausland viele Freundschaften entstanden sind.

Karlsruhe rief, und viele „Historische“ kamen. Zentraler Veranstaltungsort: die „Europahalle Karlsruhe“. Eine gute Idee, wie sich zeigte, war es die „Velocipediade der kurzen Wege“. Die Organisatoren vor Ort, Barbara und Rolf Huber, hatten sich viel Mühe gegeben, alles war gut, sogar sehr gut. Danke Barbara und Rolf, danke Vorstand, es war ein gelungenes Treffen – wie ja wohl auch alle Vorhergehenden.

„Drais 300“

Für den Verfasser gab es rückblickend eine Besonderheit: die Aktion „Drais 300“. Bekanntlich ist der Erfinder der Laufmaschine, Freiherr Karl Friedrich Drais von Sauerbrunn, am 29. April 1785 in Karlsruhe geboren, besuchte dort das Gymnasium, verbrachte seine letzten Lebensjahre in der Stadt und verstarb dort am 10. Dezember 1851. In Karlsruhe ist Drais nicht in Vergessenheit geraten. Eine Schule, ein Straßennamen, ein Denkmal und ein Grabmal, beide durch den Deutschen-Radfahrer-Bund in den 1890er Jahren errichtet, erinnern an ihn.



Eine Laufmaschine aus Glasfaser und Kunststoff.
Foto: Walter Euhus

Nach einer großen Drais-Ausstellung 1985 entstand gut 20 Jahre später eine Kooperation dreier Institutionen, der Hochschule für Technik und Forschung, der Radsportgemeinschaft (RSG) und der Eventagentur Höfel. Sie kreierten das Projekt „Drais 300“. Das Ziel: In verschiedensten Karlsruher Schulen sollen bis zum 300. Stadtjubiläum (2015) aus Bausätzen im Werkunterricht 300

moderne „Laufmaschinen“ aus glasfaser-verstärktem Kunststoff entstehen. Zur Unterstützung von Drais 300 gab es bereits mehrere „Draisinnenrennen“ und andere Aktionen.

Der eine oder andere Fahrradhistoriker mag die Sichtweise des Verfassers kritisieren. Was haben Nachbauten mit historischen Fahrrädern zu tun? Das kann man so sehen. Aber ist es nicht so, dass man mit diesem Nachbau größere Kreise besonders junge Leute – mit der Fahrrad-Entwicklungsgeschichte vertraut und das historische Fahrrad für sie interessant macht? Und: Warum sollen Laufmaschinen-Nachbauten nur den Kleinkindern überlassen bleiben? Das Vergnügen sei auch den Erwachsenen gegönnt.

Auktion

Traditionell beginnt die Velocipediade freitags mit der Auktion für historische Fahrräder, Hilfsmotoren, Zubehör und Werbung. Das ist jedes Mal eine spannende Geschichte. Spannend für fiebernde Bieter, unterhaltsam für die Zuschauer. Helge Schulz hatte erneut die Lots zusammengetragen. Wie macht er das bloß, jedes Jahr aufs neue? Maxi hatte gekonnt den Katalog zusammengestellt. Das Spektakel wurde wieder von Dirk Breiholz als Auktionator geleitet. Einige Highlights: Lot Nr. 12 Steuerkopf Mercedes: 270 €, Nr. 21: Diebstahlschutz: 315 €, Nr. 26: Trethebel-Fahrrad 2.800 €, Nr. 33: Katalog Attila 500 €, Nr. 58: 1906-Wanderer 2.850 € und Nr. 78 Ballspende 420 €. Ach ja, das gab es auch noch, das Lot Nr. 34: Velociped-Laterne Biémont & Cie, patentiert 16. April 1869. Ein zugegeben außergewöhnlich seltenes Stück zum Ausrufpreis von 300 €. Dieses Teil war heiß begehrt, wie sich zeigte. So heiß, dass ein Schweizer Sammler eigens zur Aktion anreiste und sich die Laterne nicht entgehen ließ. Schließlich ging allen anderen Bietern „schon“ bei Dreitausenddreihundert Euro die Puste aus. Wahnsinn, oder?

Teilemarkt und Ausfahrt

Zu jeder Velocipediade gehören der Teilemarkt und die Ausfahrt. Teilemarkt war nicht nur „rund um die Europahalle“, sondern auch „rund um die Uhr“. Die Auswahl war groß, Käufer und Händler zufrieden, wie eine inoffizielle Befragung ergab.

Die Ausfahrt startete samstags um 10.30 Uhr. Sie war verbunden mit dem



Geehrt: Die Organisatoren der Velocipediade in Karlsruhe, Barbara und Rolf Huber.
Foto: Walter Euhus

Fototermin, einem Imbiss und dem Hochrad-Rennen um den Rothgiesser-Pokal. Sie führte die Teilnehmer durch die schöne Landschaft rund um Karlsruhe, streckenweise auch am Rhein entlang. Auf einem kleinen Gehöft wurde pausiert, auf einer Wiese unter Apfelbäumen gespeist. Nicht von jedem bemerkt führte die Strecke am Drais-Denkmal vorbei zum Fototermin vor dem Schloss.

Das Rennen um den Rothgiesser-Pokal wurde in 2er Gruppen mit Zeitmessung ausgetragen. Schnellster und damit Sieger: Hans Rügner, Frankfurt. Es war eine wirklich gelungene, leider auch sehr schweißtreibende Ausfahrt.

Festabend

Festlich geht es auf Festabenden zu. Ehrengäste und Vorsitzende reden, der Organisator redet oder lässt reden, es wird geehrt, gedankt, vorgetragen, hingewiesen. Das volle Programm auch in Karlsruhe. Speisen und Getränke waren dank großzügiger Sponsoren kostenlos – ein Novum, danke dafür.

Dann wurde in kleiner Runde geredet, gefachsimpelt, geflachst. Fazit: die Stimmung konnte nicht besser sein, Hubers sei Dank. Ach ja, der Verfasser wird langsam alt, fast hätte er den Auftritt der hübschen Bauchtänzerin vergessen.

Jahreshauptversammlung

Auch sie gehört dazu – und sie ist wichtig. Berichte müssen vorgetragen, Vorstände entlastet, Tagesordnungspunkte abgearbeitet, Anträge behandelt werden. Es wurde zügig vorgetragen, sachlich diskutiert, quasi einstimmig entlastet und gewählt. Diskussionen gab

es auch. Eine bezog sich auf den bisherigen, gewählten Schatzmeister, der Auktionsgelder privat genutzt hatte. Das führte zu seinem Rücktritt und zur kommissarischen Übernahme des Amtes durch Kyra Elsässer-Büssing. Die Sache ist inzwischen ausgeglichen, ein Schaden für den Verein nicht entstanden. Der Antrag auf einen Vereinsausschluss des früheren Schatzmeisters wurde mit großer Mehrheit abgelehnt, der Vorstand hat dieses schwierige Thema mit großer Umsicht gelöst. Zum Thema: „Lokale Veranstaltungen unter Regie des Vereins“ wurde entschieden, dass dies aus verschiedenen Gründen nicht machbar sei. Natürlich wird der Verein,

wenn gewünscht, in solchen Fällen gerne unterstützen.

Von Bedeutung ist noch: 1. Die neue Schatzmeisterin heißt Dr. Petra Wallerstein-Zielasko aus Varel. 2. Das Geschäftsjahr wird künftig vom 1. Januar bis 31. Dezember laufen. 3. Die Jahreshauptversammlung findet wie bisher anlässlich der Velocipediade statt.

Austragungsort der Velocipediade 2011 ist Leipzig, federführend ist Gerhard Eggers.

Walter Euhus, Langenhagen

Themen weit gefächert: International Cycling History Conference in Prag



Fahrradmuseum in Nové Hradý.

Foto: Renate Franz

Die diesjährige „International Cycling History Conference“ fand vom 5. bis 7. August 2010 in Prag statt. Rund 50 Teilnehmer aus aller Welt waren in die tschechische Hauptstadt gekommen; Haupttagungsort war das nationale Technikmuseum in Prag, „Národní technické muzeum v Praze“, das offiziell nach Renovierungsarbeiten erst im Herbst wiedereröffnet wird. Die Themen waren wieder weit gefächert. Angefangen von Peter Matthews' Vortrag über die Geschichte des Fahrrad-Polos, Mikko Kylliäinen über estnische Radsportgeschichte und Volker Briese über das deutsche „Markenrad“, bis zur Geschichte der ungarischen Fahrradindustrie von

Endre Varsa. Leider gab es nur wenige Vorträge über die Fahrradgeschichte in Tschechien selbst oder in den Nachbarländern. Tagungsprogramm sowie Fotos sind einsehbar unter www.ichc.ic.cz.

Nach anderthalb Tagen im Konferenzsaal des Museums ging es raus, zunächst in den kleinen Ort Unetice. Dort wurden die Teilnehmer mit kleinen Ortsplänen ausgestattet und konnten in verschiedenen Räumlichkeiten geradezu aufsehenerregende Ansammlungen historischer Fahrräder und Autos bestaunen. Staunen war auch angebracht angesichts dieser unglaublichen Menge an alten Fahrrädern aus vielen Ländern, die zudem fast

durchgängig in hervorragendem Zustand waren. Besonders beeindruckend für die Konferenzteilnehmer war die Vielzahl an Holzrädern, die Jan Šírer in einem alten renovierten Gebäude ausgestellt hatte, sowie die über das ganze Wohnhaus verteilte Sammlung von Robert Sterba.

Am letzten Konferenztag stand eine längere Fahrt zum Rokoko-Chateau von Nové Hradý auf dem Programm, das in einem Nebengebäude das Fahrradmuseum „První české muzeum cyklistiky“ beherbergt. Erschien manchem zunächst die Fahrt etwas zu lang (drei Stunden), waren sich die Teilnehmer anschließend jedoch einig, dass sich dieser Ausflug rundum gelohnt hatte. Nach der Besichtigung des Fahrradmuseums mit seinen ansehnswerten Exponaten ging es gemeinsam mit der Schlossherrin auf einen Rundgang durch das Schloßchen, in dem zudem historische Möbel ausgestellt sind. Abgerundet wurde die Konferenz mit einem Dinner im schloss-eigenen Restaurant bei Kaminfeuer.

Neben den interessanten Vorträgen, der Quantität und Qualität der vielen Fahrräder, die es zu sehen gab, beeindruckte besonders die herzliche Gastfreundschaft von Organisator Jan Kralík und seinen Mitstreitern des „Czech Club of Velocipedists 1880“, die auch eine kleine Vorführung im Letna-Park zum Besten gaben – zur Freude der Konferenzteilnehmer und vieler Spaziergänger.

Die ICHC 2011 wird vom 25. bis 28. Mai 2011 in Paris stattfinden.

Renate Franz, Köln

„Mächtig gewaltig“ – Die IVCA in Dänemark

„Mächtig gewaltig, Egon“ ist normalerweise der Ausspruch von Benny und Kjeld, die zusammen mit Egon Olsen die legendäre Olsenbande bilden. Anfang Juni versammelten sich rund

Am Donnerstag gab es die Möglichkeit, in vier Runden 100 Meilen zu fahren: die Century. Ich fuhr die Runde einmal und legte damit 25 Meilen – teilweise direkt an der Küste – zurück und erfuhr



Brian Rosenberg (DK), Sascha Kaltwasser und Hans-Verner Neumann (DK) auf dänischen „Hede Nielsen“-Sesselfrädern von 1940 (v.l.n.r.), Lizenzbauten des Sofa-Rades der Witteler-Werke in Bielefeld.

Foto: Michael Grützner

150 Teilnehmer aus 18 Nationen zur nun schon 30. IVCA-Rallye im dänischen Hertjeberg auf der Ostsee-Insel Mön. Brian Rosenberg und sein Team hatten dort wirklich tolle Arbeit geleistet und ein hervorragendes Treffen organisiert.



Loren Hufstetler (Schottland) auf einem amerikanischen Victor mit Federgabel von 1893/94. Ein solches Rad fuhr auch der Fast-Weltumradler Frank Lenz – ebenfalls mit Tropenhelm.

Foto: Michael Grützner

bei der angebotenen Führung vieles über die Nachbarinsel Nyord. Die Ausfahrt am Freitag führte uns zu Mons Klingt. Das sind Kreidefelsen hoch über dem Meer, immerhin an die 100 Meter. Wir fuhren – besser schoben – hoch, um anschließend zu Fuß über viele Treppen wieder an den Strand zu gelangen. Im oben befindlichen und spielerisch anregend gestalteten Museum über die Natur von Mön gab es auch die Möglichkeit, 3D-Filme zu sehen. Mich verschlug es in einen Film über die prähistorische Meereswelt.

Außerdem waren wir Freitagvormittag in einer Schule zu Gast. Was zunächst eher langweilig klingt, entpuppte sich als super Sache, denn die Schüler waren überaus gut informiert und sehr interessiert. Der Samstag gehörte dann der großen (Kostüm-) Ausfahrt nach Stege. Hier angekommen bestand viel Zeit, die Stadt und Umgebung in kleineren Gruppen kennenzulernen. Überhaupt hatten wir viel Zeit, uns mit neuen und alten Freunden zu unterhalten, Kaffee und Bier zu trinken. Das Wetter war großartig, das Essen jeden Tag hervorragend. Einfache dänische Küche, aber superlecker und reichlich bis zum Abwinken. Ein wunderbares Treffen ging viel zu schnell zu Ende.

Es gab auch wieder viele tolle Fahrräder zu bewundern. Bernhard Zubrägel beispielsweise brachte ein fantastisches Peugeot mit aufwendiger Schaltung von 1907 mit. Andere Highlights, waren ein Star, ein Victor mit Federgabel, drei Hede Nielsen Sesselfräder, mehrere Victrix und ein BSA Federrad.

In Erinnerung werden mir vor allem die Nachtfahrten zurück zum Zeltplatz bleiben. Am ersten Abend fuhren wir um 22.30 Uhr entlang des Sonnenunterganges, und am letzten Abend war auch um Mitternacht immer noch Licht am Horizont zu sehen. Nicht nur auf dem Hochrad wahrhaft erhehend!

Michael Grützner,
Rickmansworth/UK

Veteranenfahrt „Hornberger Schießen“

29 Radler starteten bei der Veteranenfahrt des MSC Hornberg im Mai. In der Hornberger Altstadt war eine Gymkhana zu bewältigen, an der sich neben den Niederrädern auch mehrere Hoch- und Laufäder beteiligten. Außerdem gingen zwei Dreiräder an den Start. Ziel der Nachmittagsausfahrt war das Freilichtmuseum Vogtsbauernhöfe mit mehr als 10 Höfen samt Nebengebäuden. Die Siegerehrung im Museum beendete eine gelungene Veranstaltung.



Eine gewagte Kombination: Ausladende Röcke mit Hochrad.
Foto: Birgit Findling

Erste Deutsche Rennradbörse

Die Oldtimer-Rennradscene wächst zusehends und hat einen neuen und hofentlich festen Termin bekommen: die Deutsche Rennradbörse im Mai in Rommerskirchen. Was Thomas Busch da erstmalig organisiert hat, verdient allergrößten Respekt!



Rennräder und Lightweights.

Was hat der verpasst, der nicht dabei war? Eine Ausstellung und einen Teilemarkt, der in Größe und Qualität der Veranstaltung „Stalen Ros“ in den Niederlanden in nichts nachstand – und die fand im März bereits zum dritten Mal statt. In der „Alten Schule“ fand sich eine sehenswerte Ausstellung mit interessanten Fahrrädern, deren Markennamen ich zum Teil zum ersten Mal gehört habe. Oder kennt jemand die Marke „Polrad“? Hier hatte Heinz Fingerhut ein Schätzchen aus seiner

Sammlung mitgebracht, an dem alles verbaut war, was schon damals teuer und damit selten war. Und das Ganze im Originalzustand, was die Sache noch interessanter machte. Unter den vielen Rennrädern waren auch eine Stehertaschine und natürlich auch Bahnräder zu bewundern.

Auf dem Freige-lände und im Gebäude befanden sich jede Menge Verkaufsstände, davor und dahinter viele bekannte Gesichter, die man vorher nicht unbedingt dem Thema Rennrad zugeordnet hätte.

Um neun Uhr morgens war offizieller Beginn, doch wie auf jedem Teilemarkt waren die Sammler und Jäger natürlich schon eher da. Sowohl Verkäufer

Foto: Thomas Busch

als auch Käufer hatten teilweise wirklich weite Wege in Kauf genommen, was dem Angebot zu Gute kam. Angeboten wurde von kompletten Rennrädern bis zur kleinsten Schraube alles, was zum Thema passte. Für das leibliche Wohl war ebenfalls bestens gesorgt und selbst das Wetter passte zu einer Premiere: Sonnenschein und angenehme Temperaturen.

Neben der „Schatzsuche“ kamen die Gespräche mit vielen Bekannten nicht zu

kurz, was bei einem Cappuccino oder Espresso in der Sonne schon fast wie eine kleine Velocipediade oder ein Urlaub war. Pläne und heimliche Wünsche fürs nächste Jahr in Rommerskirchen wurden auch schon beredet – wäre eine Ausfahrt auf historischen Rennrädern nicht prima? Eventuell eine 2-Tages-Veranstaltung? Wie auch immer, wir sind auf jeden Fall dabei.



Made in Milano.

Foto: Thomas Busch

Ach ja, ohne „Beute“ die ich schon beim Kauf durch Festhalten „verteidigen“ musste, sind wir natürlich nicht nach Hause gefahren: RIXE, Modell „Export de Luxe“, Baujahr geschätzt Mitte 50-er Jahre, Nervex-Muffen, am Steuerkopf verchromt. Lackierung dunkelblau, am Steuerkopf weinrot, verchromte Gabel, das ganze nagelneu und noch dazu in meiner Rahmengröße. Wenn's im nächsten Jahr, am 22. Mai, dann eine Ausfahrt geben sollte, nehme ich mit dem Rixe teil!

Rainer Büssing, Dülmen



Eine Postkarte aus längst vergangenen Tagen schickte Ilona Thieme an die Redaktion. Hier der Text im Auszug:

Berlin, den 2. April 1898

Liebes Tantenchen!
Wie verlaufen denn die Übungen beim Radfahren?? Schon oft heruntergepurzelt???!! Fährst Du schon so wie diese Dame? Bekommt es Dir gut? Habt Ihr schon oft nette Partien nach Außerhalb gemacht? Wenn man seine Frau mitnimmt, macht es doch noch einmal so viel Spaß, nicht wahr Onkelchen? Am 4. Osterfeiertage muß ich leider meinem lieben Berlin ade sagen, meine Eltern halten es ja ohne mich nicht mehr aus.....
Elly

„Fahrräder im Dienst“ – Eine Ausstellung in Burgdorf

Seit mehreren Jahren zeigt Walter Euhus in der KulturWerkStadt des Verkehrs- und Verschönerungs-Vereins Burgdorf eine kleine, aber immer feine Fahrrad-Ausstellung. In diesem Jahr hieß das Thema: „Fahrräder im Dienst“, und die zahlreichen Besucher, die die Ausstellung in der Zeit vom Mai bis zum Juni besuchten, bestaunten die Vielfalt der in der Arbeitswelt und beim Militär eingesetzten Velos.

Am Bekanntesten – auch heute noch nicht vom Auto verdrängt – ist das Postrad. Das Geschäftsrad, allgemein Bäckerrad genannt, kennen nur die Älteren unter uns, obwohl es inzwischen von kleineren Firmen wieder genutzt wird. Und sogar die Polizei hat das Bike wieder entdeckt. Die Ausstellung zeigte neben diesen Exponaten Fahrräder aus den Bereichen Militär, Sanitätsdienst, Feuerwehr, Personen- und Behindertentransport. Interessant waren auch die vielen Accessoires zur Fahrradtechnik und zu anderen Themen.

Aus technischer Sicht gefielen mir besonders ein Särad (siehe auch KS 39, S.15) und ein italienisches Militärrad von

1915 (Leihgabe Deutsches Fahrradmuseum) mit austauschbaren Laufrädern aufgrund von Baugleichheit der Vorder- und Hinterradachse. Sicher hätte auch noch eine Rikscha oder ein Fahrrad in die Ausstellung gepasst, wie es die Hannover-



Sanitätsfahrrad zum Verletztentransport
Foto: Jürgen Römer

Messe in großer Zahl einsetzt. Ging aber nicht, weil gerade Messezeit und kein Fahrrad abkömmlich war.

Mit einem kleinen Gedicht aus dem Ausstellungsführer wird das Spektrum dieser Ausstellung noch einmal auf lustige Art vorgestellt.

Bäckerjunge, Feuerwehr,
kamen mit dem Rad daher.
Schornsteinfeger, Polizei,
waren immer schon dabei.

Lastenfahrer, die Armee,
Krankentransport auch o.k.
Täglich Post- und Zeitungsbote
halten hoch die Fahrradquote.

Die Umwelt freut' sich sicher sehr,
würden's wieder einmal mehr.
Und Doktoren tun es kund,
Radeln, das ist sehr gesund!

Den kleinen Ausstellungsführer mit vielen Texten und Abbildungen kann man für zwei Euro bestellen, ebenso wie die Begleithefte früherer Ausstellungen unter Tel. 05136 / 1862 oder www.vvvburgdorf.de.

Jürgen Römer, Hannover

Eine Münze für den Freiherrn

Am 7. September ist in der staatlichen Münzstätte in Karlsruhe die Kunstmedaille „Karl von Drais“ der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Der aus Karlsruhe stammende Tüftler wäre in diesem Jahr 225 Jahre alt geworden.

Diesem Jubiläum von Karl Drais haben die Staatlichen Münzen Baden-Württemberg im Rahmen der Kunstmedaillenserie „Erfinder & Tüftler aus Baden-Württemberg“ Rechnung getragen. Diese künstlerisch einmalige Medaillenserie widmet sich herausragenden Persönlichkeiten aus dem „Ländle“, die mit ihren Erfindungen und ihrer Kreativität technische Entwicklungen entscheidend vorangebracht haben. Nach Artur Fischer, Graf Zeppelin und Karl Maybach ist Karl Drais der vierte Erfinder, der mit einer Medaille dieser Serie gewürdigt wird.

Zu den geladenen Gästen der Veranstaltung in der Münzprägestätte Karlsruhe



he zählten neben der Ersten Bürgermeisterin, Margret Mergen auch Professor Hans-Erhard Lessing und Rolf Huber sowie Vertreter von deutschlandweiten Fahrradorganisationen.

Die Kunstmedaille gibt es in Gold, Silber und Bronze. Auf der Premium-Medaille in Feingold sind sowohl



Karl Drais selbst als auch seine geniale Erfindung, die Laufmaschine zu sehen.

Als Klassiker der höchsten Prägestkunst gilt die 200 g schwere Hochreliefmedaille. Sie zeigt neben der Laufmaschine auch die Schreibmaschinentastatur und ist in Feinsilber und Bronze erhältlich. Infos: www.staatlichemuenzenbw.de.

Mein Rad

Aus der Sammlung von Markus Krieger,
Bad Salzuflen

Das vorgestellte Rad...

...ist ein „Stricker“-Damenrad aus dem Jahr 1948.

Seit wann ist es in Deiner Sammlung?

Ich besitze das Rad seit dem Sommer 2007. Es lag auf einem Pkw-Anhänger, der mit Schrott beladen war. Nachdem ich den vor mir fahrenden Pkw angehalten hatte, fragte ich den Fahrer, ob er das Rad nicht bei mir abladen könnte. Zu diesem Zeitpunkt wusste ich allerdings noch nicht, was mir da auf den Hof kommt.

Beim Abladen erzählte mir der Mann, dass das Stricker-Rad seiner Mutter gehörte, die noch lebe und dass sie stets mit diesem Fahrrad unterwegs gewesen war. Das machte mich neugierig! Von der Besitzerin erfuhr ich dann vom Kauf im Oktober 1948 direkt bei Stricker in Bielefeld-Brackwede, wo ihr Schwager beschäftigt war. In den 50ern ging es dann mit Bahn und Rad zum Urlaub in den Harz, aber auch nach Fehmarn und in den Schwarzwald. Natürlich wurde das Fahrrad sonst im Alltag genutzt, zweimal die Woche für den großen Einkauf, rechts und links eine volle Tasche am Lenker.

Nach Abschluss aller Arbeiten zur Überholung konnte die inzwischen verstorbene Dame ihr Fahrrad noch einmal wiedersehen.

In welchem Zustand war das Rad?

Es war ziemlich rostig aber nahezu komplett, mit wenigen fehlenden Teilen. Ich habe es dann komplett zerlegt, gereinigt und Verschleißteile wie Lager oder Konen erneuert. Das Rad fährt sich gut, und seine Optik mit Lackfehlstellen, reichlich Patina, Beleuchtung und Spiegel erzählen von seinem intensiven Leben.

Was magst Du gar nicht?

Leider wird es wenig bewegt, es steht die meiste Zeit in der Ausstellung.

Hattest Du ein besonders schönes Erlebnis mit dem Rad?

Wir haben zwei schöne Radtouren entlang der Weser im Sommer 2007 unternommen, und zur Velo 2008 in Berlin war meine Frau auch damit unterwegs.



Der stolze Besitzer und sein Rad (oben). Bei Ausfahrten wird es von seiner Frau bewegt. Charakteristisch das Wildpferd-Emblem als Steuerkopfschild und als Figur auf dem Schutzblech (unten). Wem wohl der Blick in den Spiegel gilt?

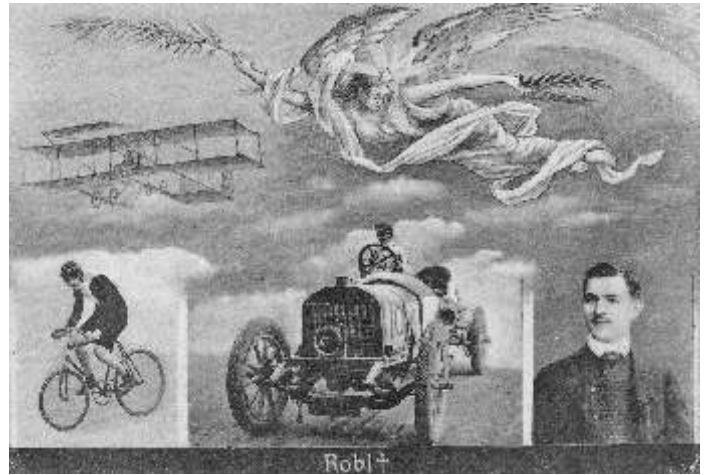
Fotos: Framoe



Nachtrag zu Thaddy Robl im Knochenschüttler 48

In der zurückliegenden Ausgabe berichtete Walter Lemke über die Sportlegende Thaddäus Robl aus München. Dass Robl nicht nur ein begnadeter Steher, sondern ein vielseitiges Talent war, belegt nebenstehende Karte, die posthum, nach seinem tragischen Absturz, erschien. Abgebildet sind alle Sportarten, die Robl im Laufe seines kurzen aber intensiven Lebens betrieben hat. Auffällig: Alle waren höchst riskant und hatten mit Geschwindigkeit zu tun. Offensichtlich liebte Robl, wie viele andere Radsportler seiner Zeit, Highspeed und Risiko.

Uli Feick hat dieses Motiv kürzlich erstanden und uns zur Verfügung gestellt.



Gastkommentar: „Alles nur geliehen“ – Gedanken zum Thema Sammlungsauflösung

Als Sammler habe ich bereits einige Sammlungsauflösungen und -verkleinerungen miterlebt. Dabei ist mir insbesondere der zeitliche Gegensatz von Aufbau und Abbau einer Sammlung aufgefallen: Jahre-, manchmal jahrzehntelang dauert das Zusammentragen der geliebten Fahrräder und Fahrradteile. Der/die ein oder andere Sammler/Sammlerin ist dabei womöglich an eigene zeitliche, finanzielle und vielleicht auch familiäre Grenzen gegangen.

Die Sammelstücke haben oft ein Alter erreicht, dass das Alter des Sammlers übersteigt. Spätestens bei diesem Vergleich wird einem bewusst: Man muss die geliebten Dinge irgendwann wieder abgeben. Alles ist eigentlich nur für eine gewisse Zeit geliehen – und dann? Da hat man sich jahrelang gegen den Verfall gestemmt, das ein oder andere Teil vor dem Sperrmüll gerettet und dessen Zeitlichkeit verlängert – und nun läuft einem selbst die Zeit ab.

Was passiert, wenn man sich nicht mehr selbst um die Sammlung kümmern kann? Es wird womöglich traurig ausgehen, wenn sich jemand anders als der Sammler erstmals mit dieser Frage beschäftigen muss. Gibt es keine Angehörigen, die einen Narren am Fahrradthema gefressen haben, dann stellt sich die Frage, auf welchem Wege die Sachen abgegeben werden können. Klar ist auch: Die Zeit oder die Muße, die sich der oder die Sammlerin genommen hat, alles zusammenzutragen, werden sich

den Angehörigen meist nicht nehmen, um alles wieder unter die Leute zu bringen. Wenn ihnen die Sammlung nicht schon zu Lebzeiten zur Last gefallen ist, dann tut sie es vielfach spätestens nach dem Tod des Sammlers. Auch angemietete Räume wollen zeitig gekündigt werden. Die Sammlung soll bis zu einem gewissen Zeitpunkt geräumt, transportiert, verkleinert oder ganz aufgelöst sein.

Was davon ist für welches Museum interessant? Wer kann entscheiden, welche Dinge museumswürdig sind und welche nicht? Auch kann nicht jedes Museum sich für unsere geliebten Schätze die Zeit nehmen und sie so liebevoll pflegen, wie wir das vielleicht getan haben. Auktionshäuser wie Ebay bieten in diesem Fall ebenfalls nur eine eingeschränkte Möglichkeit für die Angehörigen. Der zu erzielende Preis ist u. a. von der Kompetenz des Anbieters und der Präsentation abhängig. Außerdem kostet das Einstellen viel Zeit. Beides werden viele Angehörige nicht haben.

„In gute Hände abzugeben!“ Das ist für den Liebhaber sicher die schönste Vorstellung. Vielleicht könnte man also den Angehörigen ermöglichen, die Sammlung über den Verein zu veräußern!?

Voraussetzung für eine geregelte Sammlungsauflösung wäre, dass die Highlights der betreffenden Sammlung bereits vom Sammler selbst in einer überschaubaren Weise digital und mit Fotos archiviert wurden. Darüber hinaus müssten sich die Angehörigen auf eine Aufwandsentschä-

digung für den Verein einlassen, wenn der Verkauf beispielsweise über die jährliche Velocipedade-Auktion laufen würde. Auch hier wird die Dauer bis zur nächsten Velo und Kosten-Nutzenüberlegungen im Hinblick auf die Auflösungslogistik eine entscheidende Rolle spielen.

Bei großen Sammlungen könnten Teile der Sammlung auch auf mehrere Konvolute aufgeteilt werden. Lässt sich auf diese Weise die Sammlung über den Anzeigenteil der Vereinsseite veräußern? Überhaupt: Wie steht es mit einem virtuellen Angebot größerer Konvolute einer Sammlung für Selbstabholer auf der Velo-Auktion? Sammlungskonvolute, die mit einem Projektor auf eine große Leinwand geworfen werden, fände ich auf der jährlichen Velo-Auktion interessant. Der Vereinskatalog müsste dann auch einen Internet basierten Zugang zu den Konvoluten enthalten. Lässt sich in unserem Verein vielleicht eine geeignete Plattform für eine sammlergerechte Veräußerung finden?

Die professionelle Sammlungsauflösung über den Verein ist ein Diskussionsvorschlag. Das Thema an sich eine Anregung, sich rechtzeitig Gedanken über die Auflösung der eigenen Sammlung zu machen. Na, ja – aber wer will schon an das Ende denken, wenn man gerade aktiv mit dem Aufbau und den nächsten Highlights der eigenen (An-) Sammlung beschäftigt ist...

Michael Patz, Bielefeld

Die Feder

Von Michael Mertins, Bielefeld

Vorab geht mein Dank an Matthias Pühl in München, der mich auserkoren hat, mal etwas „aus dem Nähkästchen“ zu plaudern. Entgegen seinem Wunsch, dass ich darlege wie ich eigentlich zur Fahrradhistorie gekommen bin, möchte ich lieber etwas schreiben über die bewegenden Momente in meinem Leben. Natürlich soll es hier nicht um Einschulung, Konfirmation, Heirat oder Geburt der Kinder gehen! Das kann sich der geneigte KS-Leser wohl schon denken. Nein, heute geht es mir um die wirklich anrührenden Ereignisse im Leben eines Fahrradhistorikers.

Ich denke an solche Momente, die ich mein Leben lang nicht vergessen werde. Wie zum Beispiel die Treffen mit Martin Rabeneick, den ich als „Grand Seigneur“ der Fahrradindustrie erleben durfte. Wortgewandt und mit großer Sachkenntnis beantwortete er meine vielen Fragen – ohne Umschweife, Phrasen oder Angeberei. Wir saßen gemeinsam am Tisch, verspeisten frische Berliner mit roter Marmelade und tranken Kaffee. Auch für den Seniorchef kamen viele in Vergessenheit geratene Dinge wieder zu Tage. Wenn es mit den Namen mal etwas haperte, konnte seine Frau – übrigens lange Jahre Rabeneicks Sekretärin – aushelfen. Und am Ende der Gespräche ließ es sich der alte Mann nicht nehmen, mir in die Jacke zu

helfen und mich mit seinem schwarzen Benz zur Straßenbahn zu bringen. Zum Abschied konnte ich ihm ohne Übertreibung sagen, dass ich mich wohl noch nie so ausgiebig, so gepflegt und auf so hohem Niveau über Fahrradgeschichte unterhalten habe.

Ein weiteres Beispiel für bewegende Momente war das erste Treffen mit Thomas Rothgiesser, dem Enkel des Fahrradpioniers Georg Rothgiesser. Der KS berichtete vor ein paar Jahren darüber. Der heute in San Francisco lebende Emigrant verbringt öfter mal die Ferien in Europa und auch in Deutschland. Eigentlich hatte der ältere Herr mit den düsteren Erlebnissen in seiner Vergangenheit abgeschlossen. Aber geht das überhaupt, wenn mehr als die Hälfte der Familie im KZ ums Leben gekommen ist? Auch in diesem Fall wurde durch meine biographischen Fragen zu den Rothgiessers vieles wieder aktuell. Dass ich mich so intensiv mit seiner Familie beschäftigte, rührte den Wahlamerikaner doch sehr an, und schon bei seinem ersten Besuch in Bielefeld schlossen wir Freundschaft.

Seither haben wir uns mehrere Male getroffen, viel über die Vergangenheit gesprochen und historische Dokumente und Fotos ausgetauscht. Und jedes Treffen war auf seine Art etwas Besonderes und wird mir für immer im Gedächtnis bleiben.

Eines Tages im Dezember 2004 bekam ich eine Email von Thomas, die andeutete, dass etwas zu mir per Post unterwegs sei, das ich vielleicht gebrauchen könnte. Voller Spannung erwartete ich die Sendung. Und dann war es soweit: Ich hielt ein Paket in den Händen, obenauf zugepflastert mit Briefmarken, Einschreibevermerken und Zollaufklebern. Es enthielt ein 18-teiliges Silberbesteck mit den eingravierten Initialen AGR für Anna und Georg Rothgiesser – das Hochzeitsbesteck des von mir so verehrten Fahrradpioniers, das die Familie vor dem Zugriff der Nazis verbergen und ins Ausland bringen konnte. Zu Tränen gerührt schrieb ich nach San Francisco zurück, dass ich dieses Geschenk unmöglich annehmen könnte. Doch, doch – das hätte schon seine Richtigkeit, kam die prompte Antwort, ich hätte mich um die Familie so verdient gemacht und das Besteck wäre bei mir bestens aufgehoben, denn es gehöre nach Bielefeld, wo Anna und Georg 1887 geheiratet hätten. Durch dieses wertvolle Geschenk ist meine Sammlung von historischen Objekten um ein Glanzstück reicher geworden! Aber auch meine Sammlung von bewegenden Momenten.

Die Feder reiche ich weiter an Michael Schmidt, der im westfälischen Kirchlingern zuhause ist und dort schraubt und schraubt.

Fahrradsammler Thüringen

Die Freunde historischer Fahrräder zwischen Gera und Eisenach wollen sich regelmäßiger treffen. Es haben sich einige Menschen zusammen gefunden, die Treffen vor Ort, Ausfahrten und gemeinsame Besuche von Veranstaltungen organisieren wollen. Auftakt war die Genussradtour am 3. Oktober von Weimar nach Bad Sulza. Im Frühjahr könnte eine weitere Ausfahrt mit Trödelmarkt folgen, so die Pläne. Interessanten melden sich bitte bei Tilman Wagenknecht oder Frank Bahn, franco@mac.com.

Eine Ermunterung!

Unser Magazin lebt von den inhaltlichen Beiträgen der Vereinsmitglieder. Wir, die Redaktion, freuen uns daher sehr über Berichte, Geschichten, Dokumente und Fotos, die uns erreichen. Nur zu!

VERKAUFE

Luftbereites Hochrad Farringdon, London, 1892. Begonnene Restaurierung. Mit komplettem Vorderreifen, einer der besterhaltenen weltweit. Anfragen bitte nur von ernsthaften Interessenten, die ahnen, auf was sie einlassen. Tilman Wagenknecht, 0172-342 66 30.

Radsportzeitschriften DDR und BRD 70er bis 90er Jahre. Verschiedene Ausgaben, in mehreren Umzugskartons. **Diamant Modell 8** (1938) und **Herren-Sporträder** 1955 weinrot und 1959 blau, **AGB Chrommodell**, **Triumph** Damenrahmen um 1920, verschiedene **Textimas**, **Naumann** (Herrenrahmen und Bleche). Tilman Wagenknecht, 0361-5612032 oder www.fahrradsammler.de/shop.

Göricke 28er Wulstreifen **Herrenrad** im Originalzustand. Reifen echte alte, Schläuche auch, halten Luft. Platt weil hängend gelagert. Lack, Kotflügel, Kette, Sattel in gutem Zustand. Hinterradnabe gestempelt, 4.27. Lenker mit patri-

niertem Rost. Rad fahrbereit, Licht mit Batterie, Seitenrücklicht und Boschdynamo. Peter Brandes, brandes1958@gmx.de, 040-63689552.



Je 1 Satz **Holzdekorfelgen** 28" Wulst sowie 28" Draht. **Drahtbereifung** 26" Weisscremefarben wie Hollandrad-Bereifung. **Brennabor-Bäcker-/Lastenfahrrad**. Thomas Schobel, 0162-9348272.

Victoria Astral. Schöner Originalzustand 20er Jahre, Victoria-Nabe hinten, Nummer 914193, rechter Griff fehlt, rechte Pedale nicht origi-

nal, hinteres Schutzblech nicht mehr original lackiert, Manfred Sprenger, Bahnhofstr. 2 56357 Miehlen, sprenger.rm@online.de, 01766-7446833.



Hinteres Schutzblech für ein Diamant Damenrad wohl aus den 20ern, inkl. originalem und typischem Montagmaterial (vernickelt); Patina (nur oberflächlicher Rost, aber keine Durchrostung o.ä.). Johannes Rilk, joh-ri@gmx.de, 01766-4210388.

Hercules Cavallo. Das Reitrad "Cavallo" von Hercules. Mit Dreigang-Nabenschaltung, VB 380,- Euro Evtl. Tausch mit Hilfsmotor (Hühnerschreck oder Vicky FM38), Wertausgleich. **Hercules Autovelo**, die etwas andere Art von Klapprad, ein Schieberad von Hercules. Bei dem Autovelo werden Sattel und Lenker eingeschoben, die Pedale umgeklappt und der Rahmen zusammengeschoben, fertig für den Kofferraum. Dies wenig bekannte Konstrukt sollte in keiner Sammlung fehlen. VB 65,- Euro. Helmut Walter. Kornring 2a, 91183 Abenberg, walter.mungenau@web.de, 09873-976744.

Kayser Damenrad 28" Wulstbereifung, ca. 20iger Jahre. Fahrbereit, neue Wulstdecken, schlechter Zustand (Rost), aber gute Substanz. Geg. Gebot, gerne sende ich noch Fotos. Dieter Ehrhardt, dieehr@web.de, 0173-6143484.



Naumann-Damenfahrrad mit Holzfelgen. Verkaufe liebevoll restauriertes Naumann-Damenfahrrad mit Holzfelgen. In sehr gutem Zustand. Das Fahrrad steht in Dresden und kann jederzeit besichtigt werden. Preis: gegen Gebot. Grit Zimmermann, zimmermann.grit@gmx.de, 0351-2021924.

Präzision 28" Bj. ca. 1950. Rahmen und Schutzbleche sind im Originallack und sehr gut erhalten, das Fahrrad wurde 2009 neu aufgebaut. Detailfotos werden auf Anfrage zuge-

schickt. Mebes Steffen. steffenmebes@gmx.de, 0163-6616453.

SUCHE

Um 1900: **Adler-Vorderradnabe** mit Ölerring, sowie **Schutzblech** am Ende unten ausgezogen (ähnlich Schmutzfänger), geradem **Lenker** 25 mm durchgehend, für Außenklemmung, **Brennabor** Lenker-Innenbremse. Thomas Schobel, 0162-9348272.

Radlaufglocke aus den zwanziger Jahren (guter Nickel), **Zweigang von 1952** inkl. Schalter und **Vitrinenstücke** aller Jahrzehnte. Christian Horstmann, tanzheini@gmx.net, 0151-12965735.

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

Mifa-Schutzblechfigur. Steffen Beneicke, 0341-4794060.

Rücklicht mit Blechgehäuse aus den 50er Jahren. Hans-Jürgen Harz, angel1803@freenet.de.

NSU-Opel Fahrrad. Damen oder Herren egal. Marko Dettlev, rostikal@web.de.

Fahrrad Monarch. Monarch-Fahrräder wurden vor ca. 100 Jahren in Wien hergestellt. Zustand zweitrangig, bitte alles anbieten! Jörg Möller, joergidrums@gmx.de, 09841-401348.

Ein **Hochrad von Opel** auch nur Rahmenfragmente, zum Wiederaufbau. Wer kann vermitteln bzw. sein Hochrad in liebevolle Hände weitergeben, bitte mit Preisvorstellung? Stephan Klasen, info@bergetappe.de, 0201-5643247.

Eine **1 Zoll Kette, Safety** lange Teilung für etwa 5 mm breite Kettenräder vor der JHW und eine 5/8" x 5/32" Kette, die bis zum 2. WK benutzt wurde. Angebote bitte mit Abbildungen. Gerrit Voet, gerritvoet@web.de, 05942-779 spätabends oder am Wochenende.

Zum Aufbau eines **Opel Standard** von 1935 dringend eine **26" Gabel mit 1" Gewinde**. Bitte alles Verwertbare anbieten. Martin Lachmuth, m.lachmuth@recarton.de, 01768-3158629.

Deutsche Rennräder aus den 10er bis 50er Jahren des 19. Jhds. 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.

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

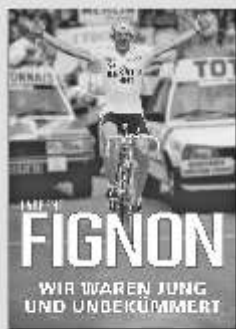
Fahrräder Motorräder Radsport



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

MAXIME
Polym. Mod. 20.000.000

DAS MANIFEST DER LETZTEN GOLDENEN RADSPORTÄRA



Laurent Fignon:
**WIR WAREN
JUNG UND
UNBEKÜMMERT**

ISBN: 978-3-03607-432-5

Hardcover, 240 Seiten, € EUR 15,90

Laurent Fignon. Fraglos
eine charismatischsten,
der schillerndsten Figu-
ren der jüngeren Sport-
geschichte

Seine Karriere erzählt
der streitbare Franzose in
diesem Buch genau so,
wie er früher Rennen ge-
fahren ist: Ohne falsche
Bescheidenheit, Angriffs-
lustig und kontrovers.

*Erhältlich überall im
Buchhandel – oder direkt
beim Verlag.*

Bestellen Sie unseren Gesamtprospekt.

Covadonga Verlag

Spindelstraße 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



BERKO - LAUTLOS - DYNAMOS

BERKO-Original Modell 728
6 Volt 2,1 Watt
Gehäuse blank mit schwarzen Zierleisten
und eingepprägtem BERKO-Wappen
Oberteil blank. Schlanke elegante Form
Ladenpreis: RM. **5.25**

BERKO-Maxima Modell 848
6 Volt 3 Watt
Nahtloses Gehäuse mit Chromglanz-Politur
Mit oberer schwarzer Zierleiste und eingepprägtem BERKO-Wappen. Oberteil blank
Die neue formschöne preiswerte Hochleistungsmaschine
Ladenpreis: RM. **6.25**



BERKO - TORPEDO - BATTERIE - SCHEINWERFER

80 mm Lichtaustritt, 2 Glühlampen, blendfreie Konstruktion, Verschlußring mit Scharnier und praktischer Druckknopf-Bedienung, schwarzes Gehäuse, Fliehstreifen

Modell 787 V
mit verchromtem Zierband
Das formschöne Modell von bester Wertarbeit und doch preiswert
Ladenpreis: RM. **3.15**

Modell 783 V
mit verchromtem Verschlußring
Das beliebte hochwertige Gebrauchsmodell
Ladenpreis: RM. **3.65**

Modell S 783 V
mit verchromtem Verschlußring und intensivem Seiten-Kontrolllicht
Das vollkommene Sportmodell
Ladenpreis: RM. **3.90**



BERKO - SCHLUSSLICHT

mit seitlichem Lichteffect
Modell SB6. Befestigung an der Stange
Modell SB60. Befestigung an Schutzblech
Ladenpreis ohne Birne und Kabel RM. **0.70**
Mehrpreis für Birne und Kabel RM. **0.40**

BERKO-WERKE BERLIN