

Der

Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 51 • 1/2011

Knochenhüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

51



Gregers Nissen

Adlerwerke

Polizeifahräder

Einspeichen, Teil 4

In dieser Ausgabe:



Gregers Christian Nissen Ende der 30er Jahre.
Foto: Archiv Familie Nissen

Gregers Nissen: Multitalent mit vielen Interessen und Wegbereiter des Radwanderns.

Organist, Chorleiter, Komponist,
Volksschullehrer, Kartograph, BDR-Funktionär,
Radwanderer, 10facher Familienvater...
Gregers Nissen führte ein ausgefülltes
Leben. Der Fahrradpionier propagierte
als einer der ersten mit Erfolg das
„Wandern mit dem Rade“ im Reich.
Renate Franz beleuchtet sein Leben.

Von der Zweiradhandlung zum Konzern: Kurze Geschichte der Adlerwerke.

Entwicklung und Aufstieg der Adlerwerke
waren eine außergewöhnliche Energieleistung
Heinrich Kleyers. Der Unternehmer par
excellence formte aus einer „Maschinen- und
Velocipedhandlung“ einen Konzern, der
neben Fahrrädern auch Nähmaschinen,
Motorräder und Automobile produzierte –
eine Geschichte wie aus dem Lehrbuch.



Adler Steuerekopfschild mit „Gropius-Adler“.
Foto: Thomas Busch



Polizeiplakette auf Oberrohr. Sammlung Ivan Sojc.
Foto: Walter Euhus

Polizeifahräder im Regierungsbezirk Lüneburg – die ersten lieferte Brennabor.

Die Informationen über historische
Polizeifahräder sind rar.
Walter Euhus hat sich – auf Grundlage von
Akten des Regierungsbezirkes Lüneburg –
an eine exemplarische Betrachtung des
Themas gemacht, zu dem es auch
in der Radfahrgalerie Burgdorf
eine Ausstellung gab.

Liebe Leserinnen und Leser,

Wer sich heute umschaut, erkennt schnell, dass das Thema Fahrrad starken Rückenwind hat. Das gilt übrigens auch und insbesondere für die Auseinandersetzung mit historischen Fahrrädern, die sich ja unser Verein auf die Fahnen geschrieben hat. Untrüglicher Gradmesser dafür ist die Preisentwicklung, die sowohl bei kompletten Fahrrädern als auch bei Teilen und Zubehör in den letzten Jahren beinahe nur eine Richtung kannte: Nach oben.

Dem aufmerksamen Betrachter entgeht allerdings ebensowenig, dass die Szene stark segmentiert und breit aufgefächert ist: Sie reicht von Traditionalisten in Frack und Zylinder über Sammler, Schrauber, Technik- und Radsportinteressierte bis hin zu Historikern mit unterschiedlichen Interessengebieten. Manche hegt und pflegt auch einfach nur ein altes Familienerbstück, das die Jahrzehnte überdauert hat, andere haben sich auf exotische Nischenthemen spezialisiert.

Diese breite Streuung der Interessen ist Fluch und Segen zugleich. Wir merken das im Alltag, auf Treffen oder im Kontakt miteinander, von Sammler zu Sammler. Was haben der Teilnehmer einer Ausfahrt mit Blumenkorso und der Liebhaber klassischer Rennräder aus den 80er Jahren gemeinsam? Was vereint den Sozialhistoriker, der sich mit der Geschichte der Radwege in Deutschland beschäftigt, und den Sammler von Fahrradglocken aller Epochen? Oder den Opel-Sammler mit dem Liebhaber französischer Randonneure und der damit verbundenen Fahrradbewegung Mitte des vergangenen Jahrhunderts?

Die Antwort auf diese Frage ist nicht einfach. So vielfältig wie die Interessen sind die Menschen dahinter. Wer mit offenen Augen auf Märkten, Auktionen und Treffen unterwegs ist, merkt das schnell. Bleibt als große Klammer (vorläufig) nur das Thema „Liebe zum Fahrrad“ – doch das ist zweifelsohne sehr weitläufig formuliert.

Die Vielfalt trennt aber nicht nur, sie bereichert auch. Wer neugierig ist, wird von anderen Fahrradinteressierten meist binnen kurzer Frist die Informationen erhalten, die er für sein Sammel- oder



Forschungsgebiet benötigt. Die meisten Experten sind glücklich, wenn sie ihr Wissen ausspeichern können. Und genau darin liegt eine der großen Stärken unseres Vereins: Er bietet eine ausgezeichnete Plattform für den Austausch untereinander, er bringt Menschen zusammen, die sich sonst niemals kennengelernt hätten und er setzt Diskussionsprozesse in Gang, in deren Verlauf sich Traditionalisten und Historiker miteinander austauschen.

Was hat das alles nun mit dem Knochenschüttler zu tun? Die Antwort liegt auf der Hand: So wie der Verein für seine Mitglieder soll das Magazin für seine Leser eine Plattform bieten, die informiert, unterschiedlichste Interessengebiete repräsentiert und zur Diskussion ermutigt. Denn Vereinsmitglieder und Leser sind in diesem Fall die gleiche Zielgruppe, soweit man von einer homogenen Zielgruppe (siehe oben) überhaupt sprechen kann. Was für die eingangs beschriebene „Szene“ gilt, trifft demnach auf die KS-Leser genauso zu.

Aus diesem Grund wünsche ich mir, dass künftig noch mehr Leser den Mut finden, sich mit Themen und Beiträgen an den Inhalten und der Gestaltung des Knochenschüttlers beteiligen. Die Redaktion ist dankbar für jeden Input, selbst wenn es bis zur Veröffentlichung manchmal ein wenig dauern kann. Denn nur dann ist dieses Magazin ein Heft, das die Vielzahl der Standpunkte, Interessen und Neigungen widerspiegelt, für die der Verein ein Dach bietet.

Euer Thomas

Inhalt:

Editorial 3

Fachartikel

- Renate Franz – Gregers Christian Nissen: „Prophet des Radwanderns“ 4
- Thomas Busch – Eine kurze Geschichte der Adlerwerke 11

Post aus ...

- England und Amerika 18

Kurioses aus der Werbeküche

- Ausgefallene Werbeanzeigen 20

Literatur

- Rezensionen 22

Historisches Dokument

- Kunstradfahren beim Radfahrtsport anno 1890 23

Autorenforum

- Polizeifahräder historisch betrachtet 25
- Werkstattserie: Einspeichen, Teil 4 28

Veranstaltungen und Termine

- Aufruf 29
- Vorschau Velocipedade in Leipzig 30
- Deutsche Rennradbörse in Rommerskirchen 30
- Berliner Sechstagerennen 31

Mein Rad

Die Feder

Kleinanzeigen 33

Impressum 34

Titelbild: Frühes Plakat der Adlerwerke aus der Sammlung Walter Euhus.

Gregers Christian Nissen: Der „Prophet des Radwanderns“

Von Renate Franz, Köln

Nur wenige Fahrradpioniere haben sich um die Akzeptanz des Fahrradfahrens in der breiten Bevölkerung so verdient gemacht wie der nordfriesische Volksschullehrer Gregers Nissen. Er propagierte das „Wandern mit dem Rade“ schon vor 120 Jahren; sein Name ist heute nahezu vergessen. Jahrzehntlang bekleidete er das Amt eines Wanderfachwarts in verschiedenen Radsportverbänden, doch ihn schlicht als „Funktionär“ zu bezeichnen, würde sein breites Engagement höchst ungenügend umschreiben, und auch die spätere Ehrenbezeichnung „Prophet des Radwanderns“ greift zu kurz.^{1/} Sein Wirken war tatsächlich von visionärer Weitsicht sowie beeindruckender Energie und Tatkraft geprägt, von hanseatischer Weltoffenheit, aber auch von konservativem Patriotismus.

Geboren wurde dieser ungewöhnliche Mann am 3. Mai 1869 als Bauernsohn in dem kleinen nordfriesischen Ort Soholm.^{2/} Als er ein Jahr alt war, starb seine Mutter, sechs Jahre später sein Vater, beide litten an Tuberkulose. Der Lehrer und Organist Hans Carl Carstensen aus dem nahen Leck, der vermutlich sein Patenonkel war, nahm den verwaiseten Jungen zu sich und förderte ihn.^{3/} Zum Studium, das ihm durch den Verkauf des elterlichen Hofes möglich wurde, zog Nissen 1885 nach Eckernförde. Als Student erwarb er ein handgearbeitetes Hochrad aus Eisen für die damals sehr hohe Summe von 300 Mark, das er in Stand setzte und sorgfältig pflegte. Als das kostbare Stück Jahre später durch einen Unfall zu Bruch ging, weinte seine junge Ehefrau bitterlich, weil es beim Verkauf nur 30 Pfennige einbrachte.^{4/}

Eckernförde von 1887“, den ältesten Radsport-Verein Schleswig Holsteins.^{5/} Mit Abschluss seines Studiums wurde er Volksschullehrer und 1890 nach Altona versetzt. Im selben Jahr heiratete er die Tochter seines Ziehvaters Carstensen, Johanna Wilhelmine. Das Paar bekam zehn Kinder, neun Söhne und eine Tochter; ein Junge und das einzige Mädchen starben als Kleinkinder. Der erste Sohn kam 1889 zur Welt, noch vor der Verheiratung der Eltern, was einen tieferen Grund hatte: Nur unverheiratete Jungelherren bekamen damals eine Anstellung, und so wurde mit der Heirat gewartet.^{6/}

Lehrer, Organist, Komponist

Das elterliche Erbe war inzwischen aufgebraucht, und mit einem Lehrgelohnte von monatlich 90 Mark musste Nissen



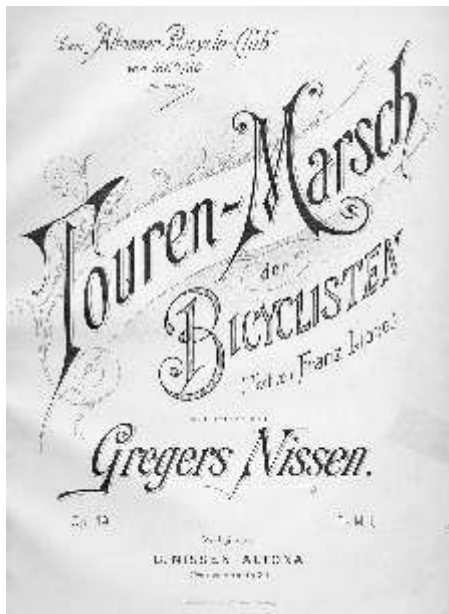
Junge (noch unverheiratete) Familie: Gregers Christian Nissen, Johanna Carstensen und ihr erster Sohn Georg, dem noch neun Geschwister folgen sollten. Abbildung: Archiv Familie Nissen

sport finanzieren. Durch Nebentätigkeiten besserte der vielseitig talentierte und gut ausgebildete Nissen die Haushaltskasse auf: Er arbeitete als Organist der Hamburger Johanniskirche, leitete den Kirchenchor und spielte Klavier bei geselligen Anlässen der gutsituierten Hamburger Kreise.^{7/} Darüber hinaus komponierte er Lieder und Märsche, Stücke wie den „Touren-Marsch der Bicyclist“, den Walzer „Ostseewellen“ und den „Hamburger Dom-Marsch“.^{8/} Später erteilte er Abendunterricht in der Gewerblichen Fortbildungsschule.^{9/} Dennoch blieb Zeit für weitere Hobbys, die Malerei sowie die Fotografie.

Schon in seinem ersten Jahr in Altona wurde Nissen zum Ersten Vorsitzenden des ältesten deutschen Radsportvereins, des „Altonaer Bicycle Clubs von 1869“ (ABC), gewählt, einem Verein, in dem sich das Bürgertum versammelt hatte und der den Schwerpunkt seiner Aktivitäten auf Wanderfahrten, Saalsport sowie gesellschaftliches Zusammensein legte. Überschüsse von Festen wurden regelmäßig für karitative Zwecke gespendet.^{10/} 1891 trat der frisch gewählte Vorsitzende dem Gau-Vorstand des „Deutschen Radfahrer-Bundes“ (DRB) bei.

Huldigungsfahrt für Otto von Bismarck

Im Jahr darauf organisierte Gregers Nissen eine „Huldigungsfahrt“ mit rund 1.200 Teilnehmern nach Friedrichsruh, dem Wohnsitz des ehemaligen deutschen Reichskanzlers Otto von Bismarck. Der Plan wurde, so beschreibt es Nissen selbst, „an einem ungemütlichen Winterabend [...] beim dampfenden Grog“ gefasst.^{11/}



Gregers Nissen war vielseitig begabt. Er arbeitete nebenbei als Organist, Kirchenchor-Leiter, spielte Klavier und komponierte Lieder und Märsche, darunter auch den „Touren-Marsch der Bicyclist“.

Abbildung: Archiv Familie Nissen

Gemeinsam mit Gleichgesinnten gründete Gregers Nissen den „Radfahrverein

eine immer größer werdende Kinder-schar ernähren und seinen teuren Rad-

Bismarck persönlich, der nach seinem Sturz zurückgezogen und depressiv in Friedrichsruh lebte, wurde in die Planungen der Fahrt mit einbezogen und war zunächst überrascht: „Ich habe geglaubt, dass nur eine Anzahl Hamburger mich besuchen wollen [sic!].“ Der „eiserne Kanzler“, der Zeit seines Lebens mit gesundheitlichen Problemen und Übergewicht zu kämpfen hatte, war „begeistert von unseren Ausführungen über den Radfahrersport“ und räumte ein: „Ja, meine Herren, es hätte meiner körperlichen Entwicklung vielleicht auch ganz gut getan; aber ich hatte keine Zeit.“/12/

Im Mai, an Himmelfahrt, ging die Fahrt von Bergedorf aus los, der Korso bestand aus 500 Hochrädern, über 600 Niederrädern und vielen Dreirädern und Tandems. Die Radfahrer waren mit Standarten und Bannern ausgestattet und wurden von zwölf Ehrenfahrern im Galakostüm des „Altonaer Bicycle Clubs“ angeführt./13/ Nissen hatte alle Hände voll zu tun, die Aufstellung der Radfahrer in einem Halbkreis allein zu organisieren, da sein Kollege aus dem Gauvorstand kopfüber von seinem Hochrad gestürzt war und sich zudem seine „funkelnagelneue“ Hose zerissen hatte.

Bismarck fuhr mit Familie und Entourage in Kutschen in die Mitte des Halbkreises, nahm sich eine Stunde Zeit – nachdem bloße 20 Minuten von seinem Sekretär angekündigt worden waren – und hielt eine kurze Rede: „Das ist eine herzerfreuende Erscheinung für mich,

dass die Einrichtung [das deutsche Kaiserreich], an der ich gearbeitet habe, auch durch sportliche Verbindungen wie die



Plakette am Ständer der Fahne der RG Eckernförde. Die Fahne (ohne Abb.) stammt vermutlich aus dem Jahr 1887.

Abbildung: Archiv RG Eckernförde

Ihrige, ausgebildet wird.“ Schließlich begrüßte Bismarck eine Gruppe nach der anderen persönlich. Der humorvolle Nissen konnte es sich allerdings nicht verkneifen, seinen „staatstragenden“ Bericht des Besuchs in Friedrichsruh mit

der Pointe abzuschließen, dass einer seiner Clubkameraden aus Eckernförde ein Nickerchen im Wald gemacht und die ganze Huldigung verschlafen hatte./14/

Norddeutscher Radfahrerbund

Streitigkeiten mit dem DRB – der ABC bestand auf dem strikten Prinzip des „Herrenfahrens“ (Amateure) um reine Sachpreise und lehnte Geldprämien grundsätzlich ab – führten zum Austritt des Vereins aus diesem Verband. Nissen begründete den „Norddeutschen Radfahrer-Bund“, der enge Verbindungen zum Radtouristenverband „Allgemeine Radfahrer-Union“ (ARU) unterhielt, bei dem der Radtourismus auch über die Grenzen des Reiches hinaus im Mittelpunkt der Aktivitäten stand und der sich als fortschrittlich, international und völkerverbindend verstand./15/ Den DRB auch als Vertreter von Rennfahrern hingegen bezeichnete die ARU als „reaktionär konservativ“, da Radrennen, besonders die der Profis, als nationale Rivalität verstanden wurden./16/

1919 wurden beide Verbände vereinigt, nicht ohne Widerstand aus den Reihen der ARU-Mitglieder, die auf den neuen Verbandsnamen "Bund Deutscher Radfahrer" (BDR) bestanden, um einen Neuanfang zu markieren./17/ Im selben Jahr trat Nissen als Lehrer in den Ruhestand. Ob er anschließend mit den Einnahmen aus seinen Büchern den Lebensunterhalt verdiente, kann nur vermutet werden.



Ehrenurkunde des BDR für Nissen als Teilnehmer der Wanderfahrt 1926.

Abbildung: Archiv Familie Nissen



Nissen als BDR-Funktionär.

Abbildung: Archiv Familie Nissen



Die „Hamburger Radtouristen Jugend“ in den 20er Jahren.

Abbildung: Archiv Familie Nissen

Bis 1933 Wanderfachwart

Von 1893 bis 1933 bekleidete Gregers Nissen mit Unterbrechungen in ARU und BDR das Amt des Wanderfachwarts wie auch zeitweise das des Jugendfachwarts, in späteren Jahren mit tatkräftiger Hilfe seiner acht Söhne./18/ Auch war er zeitweise Zweiter Vorsitzender des BDR. 1912 unterstützte er die Organisation der Radsportwettbewerbe bei den Olympischen Sommerspielen in Stockholm und wurde dafür ausgezeichnet – eine Auszeichnung, der im Laufe seines Lebens viele weitere folgen sollten, für ihn selbst wie für seine Söhne./19/

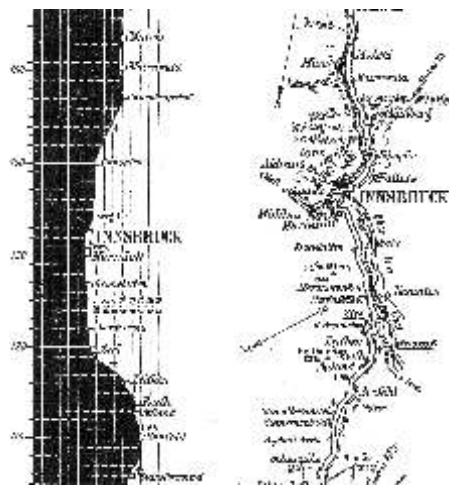
Für Radfahrwege in Europa

1915, also während des Ersten Weltkriegs, regte Nissen – vergebens – die systematische Anlage von Radfahrwegen nach dem Vorbild der Niederlande in Deutschland an./20/ Er initiierte zu diesem Zwecke die Kampagne „Schafft Radfahrwege für Stadt und Land!“, die von bekannten Persönlichkeiten, unter ihnen Carl Diem, unterzeichnet wurde. Der Journalist Fredy Budzinski schrieb dazu: „Man hielt ihn für einen armen Irren, aber er hielt mit der Zähigkeit des alten Friesen an diesen Plänen fest.“/21/

Nach dem Krieg verlangte Gregers Nissen Radwanderstraßen durch ganz Europa, freie Überschreitung der Grenzen sowie Radfahrerheime in Stadt und Land. Zudem forderte er die lokalen Radfahr-Vereine auf, bei den Kommunen auf den Bau von Radwegen zu dringen./22/ Er engagierte sich auch im „Internationa-

len Touristen-Verband“ für den Radtourismus und hielt steten Kontakt zu anderen nationalen Verbänden in Europa./23/

Nissens weitere Anstrengungen galten der Förderung des Radfahrens bei der Jugend sowie bei den „Alten“. So organisierte er zahlreiche Wanderfahrten, wie etwa eine Ostpreußen-Wanderfahrt sowie eine Fahrt zu den Bahnrad-Weltmeisterschaften in Köln 1927 für Herren, die nicht jünger als 50 Jahre alt sein durften, andererseits eine Rhein-



Beispiel einer Tourenprofilkarte, wie Nissen sie zahlreich veröffentlichte.

Abbildung: Michael Mertins

fahrt mit 600 Jugendlichen – Leistungen, die als „Paradestücke“ bezeichnet wurden./24/ Ab 1914 förderte er als Vorsitzender des Gau Hamburg-Altona auch „Jugendradfahrübungen für militärische Ausbildung“./25/

Erste Landkarten für Radfahrer

Gemeinsam mit dem königlich-sächsischen Topographen Robert Mittelbach gab Nissen zwischen 1886 und 1896 die ersten Landkarten für Radfahrer in Deutschland heraus. Sie waren praktisch einseitig bedruckt, auf Leinen aufgezogen und wetterfest./26/ Er selbst feierte die Karte als „nationales Werk, auf welches die deutsche Radfahrerschaft stolz sein darf“./27/ Insgesamt erschienen 82 Blätter dieser „Mittelbachschen Karten“ im Maßstab 1:300. Auf ihnen sind Steigungen angegeben, Wälder durch Bäume, Dörfer durch Kirchtürme, Fabriken durch rauchende Schloten, Mühlen durch Mühlräder, gefährliche Stellen durch Kreuze und Bahnhöfe durch Punkte mit Fähnchen symbolisiert./28/

Wann Gregers Nissen begonnen hat, mit dem Rad weitere Reisen – u.a. nach Skandinavien, Österreich, in die Schweiz, nach Italien und auf den Balkan – zu unternehmen, kann nicht genau datiert werden. Voraussetzung für längere Reisen war sicherlich die Einführung des Niederrads mit strapazierfähigen Reifen. Nach Angaben des bekannten Radjournalisten Fredy Budzinski gab es „in Europa keine Landstrasse, auf der Nissen nicht dahingeradelt wäre“.

Autor zahlreicher Bücher

Nissen beschränkte sich jedoch nicht darauf, diese Radreisen zu unternehmen, sondern veröffentlichte seine Erfahrungen in zahlreichen Büchern. 1898, als er 29

Jahre alt war, erschien sein Buch „Reiseführer für Radfahrer: Nordwestdeutschland u. Dänemark“. Sein Radreiseführer zu „Ostholstein“ lag 1908 schon in 17. Auflage vor – wann die erste erschienen war, ist nicht bekannt. Schon 1901 hatte er auf einer Automobilausstellung eine Goldmedaille für Reiseliteratur erhalten./29/

1899 führte Nissen das von seinem inzwischen verstorbenen Mentor Hans Carl Carstensen verfasste Manuskript über die Geschichte seines Heimatortes (danach war ein Brand des Kirchturms im Jahre 1872 das herausragende Ereignis) unter dem Titel „Chronik des Dorfes und Kirchspiels Leck und der Karrharde“ zu Ende und gab es im Selbstverlag als Buch heraus. Auch wenn er nun in Altona lebte, war die Verbundenheit mit seiner nordfriesischen Heimat weiterhin stark. Als es 1920 zu einer Volksabstimmung über den Verlauf der deutsch-dänischen Grenze kam und in der Folge sein Geburtsort im Deutschen Reich verblieb, verfassten 38 „auswärtige Abstimmungsberechtigte“, darunter auch Nissen, die Gedenkmappe „Das goldene Buch von Soholm“ unter dem Motto „Wir wollen Deutsche sein und bleiben“./30/

1922 kam Nissens umfassendes Compendium mit dem Titel „Hand- und Auskunftsbuch für Alt und Jung – Das Wandern auf dem Rade“ heraus. Darin abgehandelt wurden u.a. Themen wie Jugend-Wandern, Versicherungen, Gefahren der Straße, Trank und Speise, Zelt-Lagerleben, Ausrüstung, Fahrvorschriften in anderen Ländern sowie eine Auflistung von Plänen, Reiseführern und Karten. Der Autor pries das Wandern als die „Königin aller Wanderwege“. Der Jugend riet er: „Spart Eure Groschen und kauft euch eine blitzblanke Maschine



Auf der Rückseite dieses Fotos ist vermerkt: „Frohe Radtour nach dem 1. Weltkrieg 1920 nach Pinneberg“. Nissen (3. v. r.) mit zweien seiner Söhne (links) und weiteren Mitfahrern.

Abbildung: Archiv Familie Nissen

[...].“ 1925 erschien die zweite Auflage des Radwanderführers „Ost-Deutschland“ (1. Auflage von 1902) mit beiliegender Karte, in dem er penibel 43 Routen Kilometer um Kilometer beschrieb, mit Angaben von Steigungen, Sehenswürdigkeiten und Übernachtungsmöglichkeiten. Im Vorwort schrieb er: „Die zweite Auflage umfaßt dasselbe Gebiet wie die 1. Auflage, obgleich unserem Vaterlande grosse Gebietsteile entrissen wurden und der Korridor uns von Ostpreussen trennt. Ich habe die Hauptstrassen durch die abgetretenen Teile aufgenommen in der Hoffnung, dass es doch auch einmal wieder anders kommen kann.“

Auf mehreren Reisen ab 1927 wurde Nissen von seiner Frau Johanna begleitet, wie aus ihrem Reisepass hervorgeht./31/ Sie war lange Jahre wegen der vielen Abwesenheiten ihres Mannes eine nahezu alleinerziehende Mutter gewesen. Nun war auch der jüngste Spross, 1909 geboren, erwachsen, und so war sie offensichtlich zu Hause besser abkömmlich. Allerdings wurden diese Reisen nicht auf dem Fahrrad durchgeführt./32/

Reise nach Südspanien

Ende der 1920er Jahre machte Nissen, nun schon etwa 60 Jahre alt, gemeinsam mit zwei Freunden eine seiner weitesten Reisen, nach Südspanien (offensichtlich ohne seine Frau). Allerdings fuhr die Reisegesellschaft nicht die gesamte Strecke von Altona aus mit dem Rad, sondern reiste zunächst bequem mit dem Frachtschiff „Usambara“ der Deutschen Ostafrika-Linie vom Hamburger Hafen aus bis nach Malaga. Unterbrochen wurde die Fahrt von Aufenthalten in Antwerpen, wo sich der stets umtriebige Nissen mit dem Präsidium des „Vlaamschen Toeristen-Bond“ traf. Weitere Stationen waren Southampton, Lissabon sowie Tanger, so dass man erst nach zwei Wochen in Malaga eintraf.

Vergnüglich schilderte Nissen diese Schiffsreise, wie etwa in der Biskaya schwere See aufkam und man im Speisesaal „viele leere Plätze“ sah: „Trotzdem droschen wir drei Reisegefährten [...]



Die Abreise zur großen Spanientour, Ende der 20er Jahre. Nissen (r.) als ca. 60jähriger mit zwei Freunden. Abbildung aus dem Buch „Fern im Süd, das schöne Spanien“



Nissen (l.) mit Söhnen und anderen Teilnehmern bei der Altona-Blankeneser Woche, 1928.
Abbildung: Archiv Familie Nissen



Aufmarsch der Radfahrer zur Altona-Blankeneser Woche, 1928.
Abbildung: Archiv Familie Nissen

unseren Skat in unserer molligen Ecke [...]“ Zu Beginn der Radtour lobte er „die diktatorischen Maßnahmen von General Primo de Rivera“/33/ zur Verbesserung der Straßen. Ansonsten beschrieb er in diesem Buch kaum die Radtour an sich, sondern höchst anschaulich Land und Leute: „Von den Bäumen der Gärten und auf den Feldern, die von gewaltigen Agaven- und Kaktushecken eingefasst sind, glänzen golden die reifen Orangen und Zitronen.“

Die Herren radelten von Malaga aus nach Gibraltar, von dort aus über Tarifa, Cadiz, Jerez, Sevilla, Cordoba und Motril zurück nach Malaga. Seinen Reisebericht nannte er poetisch „Fern im Süd, das schöne Spanien“, nach einer Gedichtzeile des deutschen Schriftstellers Emanuel Geibel aus dem Jahre 1837.

Im Zuge der Gleichschaltung der Rad-sportverbände durch die Nationalsozialisten im Jahre 1933 zog sich der inzwischen 64jährige Gregers Nissen von den meisten nationalen und internationalen Ämtern zurück. Politische Gründe lagen offensichtlich nicht vor, da er von der neuen NS-Verbandsführung zum Führer der Radfahrerschaft im Gau Nordmark berufen wurde./34/ Im Juli 1933 organisierte er noch den „Deutschen Wandertag“ in seiner Heimatstadt Hamburg. Die „Bundeszeitung“ schrieb: „Dieser „König“ [Nissen] feiert ein besonderes Jubiläum mit dem Wandererfest. Er feiert seine dreißigjährige Zugehörigkeit zum Bundesvorstand. [...] Es ist ein Zeugnis von Liebe zu einer Sache, die in der Jugend als groß erkannt, aber noch größer geworden ist, als der für den Radsport begeisterte Nissen erwarten konnte.“/35/

Die letzte Fahrt des BDR

Juli/August 1933 führte Gregers Nis-

sen eine „AH-Wanderfahrt“ durch Schleswig-Holstein durch, eine letzte Veranstaltung des „Bundes Deutscher Radfahrer“ vor der endgültigen Gleichschaltung und Umbenennung in „Deutscher Radfahrer-Verband“./36/ Er selbst kommentierte diese Veranstaltung und ihren Verbleib innerhalb deutscher Grenzen: „Die Umwandlung der Dänemark-Fahrt in eine Schleswig-Holstein-Fahrt hat niemand bedauert. [...] Die Organisation klappte und die bekannte frohe Sinnesart der Teilnehmer, gewürzt von einem goldenen Humor, erlahmte niemals, Hitler-

geist' beseelt schon seit jeher diese Bundes-truppe.“/37/ Eine widersprüchliche Aussage des Mannes, der über Jahrzehnte durch ganz Europa gereist war und für offene Grenzen geworben hatte. Auch hatte sein Sohn Werner noch kurz zuvor eine „Bundes-Wanderfahrt“ nach Dänemark über rund 1.100 Kilometer angeführt./38/ 1937 wurde in der Zeitschrift Der Deutsche Radfahrer ein Porträt von Gregers Nissen veröffentlicht unter der Überschrift „50 Jahre Führer im deutschen Radsport“./39/

Im Jahr darauf meldete sich der weiterhin engagierte Nissen nochmals selbst zu Wort: Offensichtlich hatte er sich darüber geärgert, dass die längere Radtour eines Grafen Lerchenfeld von München nach Italien in bayrischen Zeitungen als „außergewöhnlich“ bezeichnet worden war, denn er kritisierte unter der Überschrift „Originell?“ im Deutschen Radfahrer: „Wenn die Schriftleiter jener Zeitungen mit beiden Füßen im Radwandern gestanden hätten, würden sie wissen, dass große Leistungen aus allen Kreisen der Bevölkerung verzeichnet werden können, wobei auch das weibliche Element nicht fehlt. [...] Standesunterschiede gab es nicht. Wir waren Kameraden“, schrieb er, „Das Fahrrad ist das Universal-Verkehrsmittel des deutschen Volkes. [...] Große Fahrten sind nur eine Folge von der erstaunlichen Verwendungsfähigkeit des Rades. Sie sind durchaus nicht originell, auch nicht, wenn es sich um einen Grafen handelt.“/40/

Arisierung des Altonaer Bicycle Clubs

Im Kriegsjahr 1941 schrieb Nissen einen Brief an die Geschäftsstelle seines Vereins. Er habe eine Mitteilung der „Gestapo“ [Nissen schrieb das in Anführungszeichen gesetzt] erhalten, wonach der „Altonaer Bicycle Club“ umgehend



Touren-Profilkarte von Gregers Nissen.
Abbildung: Archiv Familie Nissen

seinen Namen zu ändern habe. Das NS-Regime stieß sich offensichtlich an dem englischen Begriff für Fahrrad; Nissen schlug deshalb den Namen „Altonaer Radfahrer-Verein von 1869“ vor. Zudem verlange die „Gestapo“ ebenfalls „umgehend“ die Zusendung von Satzung und Mitgliederlisten. Wieso die Staatsmacht die Umbenennung sowie die Vorlage der Dokumente erst vergleichsweise spät einforderte, ist unklar.^{/41/} Gleichschaltung und „Arisierung“ von Vereinen waren in der Regel Mitte der 1930er Jahre abgeschlossen worden.

Vom Reichsbund für Leibesübungen beauftragt, sollte Gregers Nissen eine Geschichte des Radsports niederschreiben. Bevor er jedoch dazu kam, starb er am 20. Juni 1942, nachdem er schon aus gesundheitlichen Gründen die Geburtstagsfeier im Mai hatte absagen müssen.^{/42/} Seine Frau Johanna, die laut Familienchronik eine lebenslustige und lebensbejahende Frau war, „die neben diesem äußerst aktiven, vielseitigen und dominierenden Ehemann durchaus ihren Mann“ stand, überlebte ihn um 13 Jahre und starb 1955 mit 86 Jahren.^{/43/}

Anlässlich von Gregers Nissens 100. Geburtstag im Jahr 1968 schrieb sein Sohn Georg an die Familie: „Euer Urgroßvater hat was vom Leben gehabt!“^{/44/}

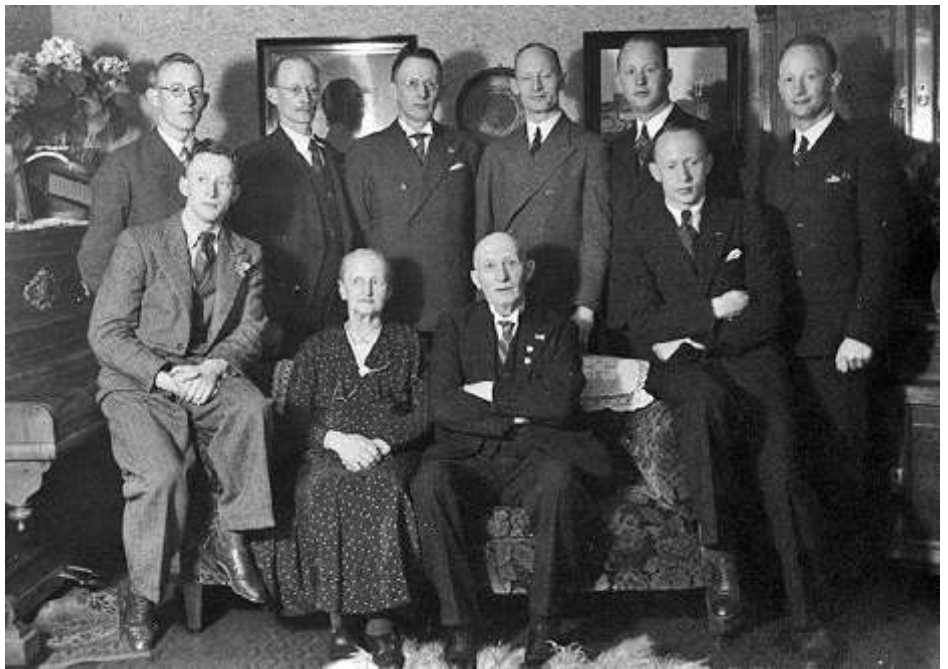
Eine Auswahl der Werke von Gregers Nissen

- „Ost-Holstein“. Touristenführer durch das östliche Holstein, das Fürstenthum Lübeck, Herzogthum Lauenburg und die Städte Lübeck und Kiel. (mit Adolf Sylvester Thamm), mind. 17 Auflagen seit ca. 1895
- „Nordwest-Deutschland und Dänemark“, mind. drei Auflagen seit ca. 1895
- „150 Ausflüge in Hamburgs Umgebung und in die Lüneburger Heide“, 1908/1909
- „Wanderbuch des Deutschen Radfahrerbundes“. Band 4: Ostdeutschland, 1910
- „Durch den Thüringer Wald“. Touren-Profilkarte des Deutschen Radfahrer-Bundes e.V. Blatt 8, ca. 1920
- „Das Wanderrad fahren auf dem Rade“, Berlin 1922
- „Von Hamburg auf dem Rade nordwärts“. Nachdruck der Original-Ausgabe von 1897. Hamburg 1979
- „Fern im Süd, das schöne Spanien: eine Frühlings-Wanderrad-fahrt durch Andalusien“, Berlin 1929/1930.



Bild oben: Nissen mit anderen Radwanderern auf Tour (undatiert). Bild unten: Im Mai 1937 mit seiner Frau und acht Söhnen in der eigenen Wohnung, in der Altonaer Fischers Allee.

Abbildungen: Archiv Familie Nissen



Mein besonderer Dank gilt Gregers Nissens Enkel Nis Nissen, der mir freundlicherweise die Dokumente und Fotos der Familie zur Verfügung stellte. Renate Franz

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben:

- /1/ Der Deutsche Radfahrer, 24. Juni 1942.
- /2/ Die meisten biografischen Angaben zu Nissen wurden einem von ihm selbst verfassten Lebenslauf entnommen. Archiv Fredy Bud-

zinski, Zentralbibliothek der Sportwissenschaften der Deutschen Sporthochschule Köln, Nr. 84.

- /3/ Interview mit Nis Nissen (Enkel), 9. Februar 2011.
- /4/ Chronik der Familie Nissen, 2007, S. 47.
- /5/ Der Verein besteht noch heute als "Radsportgemeinschaft Eckernförde". <http://www.rg-eckernfoerde.de/>
- /6/ ebenda, S. 59.
- /7/ ebenda, S. 47.
- /8/ ebenda, S. 28ff.
- /9/ ebenda, S. 48.
- /10/ Oliver Leibbrand: Bürgerlicher Radsport im



Gregers Nissen im Jahr 1928. Archiv Wolfgang Gronen, Zentralbibliothek der Deutschen Sporthochschule Köln.

- Deutschen Kaiserreich. Der Altonaer Bicycle-Club von 1869/80 (ältester Bicycle-Club der Welt), Hamburg, Univ., Magisterarbeit, 2007, S. 53. Rüdiger Rabenstein: Radsport und Gesellschaft, Hildesheim 1996, S. 42.
- /11/ Chronik der Familie Nissen, S. 9.
- /12/ ebenda; Werner Richter, Bismarck, Frankfurt 1977, S. 545.
- /13/ ebenda, S. 10.
- /14/ Der Familienüberlieferung nach soll Nissen Kaiser Wilhelm II. in seinem Exil in Doorn besucht und auch ein Zusammentreffen mit Konrad Adenauer gehabt haben. Dafür fehlen leider die Belege, zumal das Historische Archiv der Stadt Köln momentan nur eingeschränkt nutzbar ist, wo z.B. die Akten Adenauers aus seiner Zeit als Kölner Oberbürgermeister aufbewahrt werden.
- /15/ Leibbrand, S. 53. Rüdiger Rabenstein: Radsport und Gesellschaft, Hildesheim 1996, S. 215f.
- /16/ Rabenstein, S. 217
- /17/ Die damaligen Verbands- und Mitgliedsstrukturen stellen sich verworren dar: Während der ABC 1895 aus dem DRB ausgetreten war, vereinigte sich der DRB mit dem „Norddeutschen Radfahrer-Bund“ wieder



Aus „Das Wandern mit dem Rade“, von Gregers Nissen, S. 80.

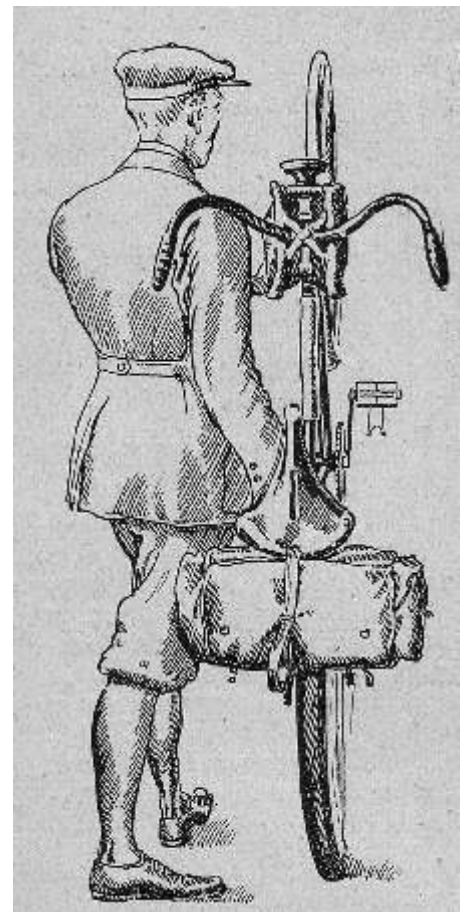
im Jahre 1903. Laut den vorliegenden Unterlagen wiederum trat der ABC dem BDR, der Nachfolge-Organisation des DRB, erst im Jahre 1920 bei. Gleichwohl wurde Gregers Nissen vor der Gründung des BDR im Jahre 1919 als Wanderfachwart des DRB aufgeführt, obwohl dessen Verein zu diesem Zeitpunkt vermeintlich kein Mitglied dieses Verbandes war. Eine mögliche Erklärung ist, dass Nissen Mitglied eines weiteren Vereins, etwa des „Radfahrvereins Eckernförde“, war und als solcher ebenso weiterhin Mitglied des DRB. Leibbrand, S. 54; Rabenstein, S. 217; Rad-Welt, 4. Juni 1919; Rad-Welt, 30. Juli 1919.

- /18/ Fritz Nissen war zudem in den 1930er Jahren aktiver Radballer.
- /19/ B.Z. am Mittag, 5. Mai 1927, Nr. 119, Beilage zum Sport. Im Amtlichen Bericht der Olympischen Spiele 1912 wird Nissen allerdings nicht namentlich erwähnt.
- /20/ Anne-Katrin Ebert: Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden. Frankfurt 2010, S. 383.
- /21/ Maschinengeschriebenes Manuskript, Archiv Fredy Budzinski, 1969, Nr. 84.
- /22/ Gregers Nissen: „Schafft Radfahrwege für Stadt und Land! Aufforderung zur Mitarbeit an sämtliche Radfahrvereine und Verkehrsvereine Deutschlands“. In: Der Radmarkt 1867, 1927, S. 31-33, nach: Ebert: Radelnde Nationen, S. 385.
- /23/ B.Z. am Mittag, 5. Mai 1927, Nr. 119, Beilage zum Sport.
- /24/ Der Deutsche Radfahrer, 27. April 1937; Leibbrand, S. 62.
- /25/ Leibbrand, S. 65.
- /26/ Leibbrand, S. 61f.
- /27/ Nissen, Das Wandern auf dem Rade, S. 148.
- /28/ Fairkehr Nr. 3, 1993.
- /29/ ebenda, S. 48.
- /30/ ebenda, S. 42.
- /31/ ebenda, S. 55. Es liegt nur ein Reisepass vor, der 1927 ausgestellt wurde, so dass unklar ist, ob Johanna Nissen ihren Mann auch schon vorher begleitete. Auch ist unbekannt, ob sie ihn auf dem Fahrrad begleitete, oder ob es sich um Reisen per Zug etc. handelte.
- /32/ Interview mit Nis Nissen (Enkel), 26. Februar 2011. Seiner Kenntnis nach konnte seine Großmutter nicht Rad fahren.
- /33/ General Primo de Rivera regierte Spanien von 1923 bis 1930 als Diktator.
- /34/ Der Deutsche Radfahrer, 27. April 1937.
- /35/ Bundeszeitung, 16. Juli 1933. Der Verfasser dieses Artikels irrt allerdings, denn Nissen war nicht 30, sondern 40 Jahre lang Mitglied des Verbandsvorstands.
- /36/ siehe Abbildung der Urkunde. Es ist anzunehmen, dass mit „AH“ Adolf Hitler gemeint ist.
- /37/ Bundeszeitung, 16. August 1933.
- /38/ Werner Nissen trat später die Nachfolge seines Vaters als Vorsitzender des ABC an. Obwohl selbst nicht als Radfahrer aktiv, war er bei der Organisation von Rennen und Saalsport-Turnieren aktiv. Von 1972 bis 1976 war er Erster Vorsitzender des Hamburger Radsportverbandes.
- /39/ Der Deutsche Radfahrer, 27. April 1937. Diese 50 Jahre bezogen sich auf das Gründungsdatum des „Radfahrvereins Eckernförde“.
- /40/ Der Deutsche Radfahrer, 5. Dezember 1938
- /41/ Brief von Gregers Nissen an den ABC, 21.



Das Wohnhaus der Nissens in der Fischers Allee in Altona. Abbildung: Archiv Familie Nissen

- Mai 1941, Privatsammlung Familie Nissen.
- /42/ Leibbrand, S. 63.
- /43/ Chronik der Familie Nissen, S. 49
- /44/ ebenda, S. 48.



Aus „Das Wandern mit dem Rade“, von Gregers Nissen, S. 82.

Eine kurze Geschichte der Adlerwerke

Von Thomas Busch, Bonn

Die Geschichte der Adlerwerke in Frankfurt liefert ein Musterbeispiel für die Durchsetzungskraft starker Unternehmer. Gemeint ist Heinrich Kleyer (1853-1932). Als fünftes Kind eines Mechanikers in Darmstadt geboren, machte er sich mit 27 Jahren selbständig und schuf quasi im Alleingang ein Unternehmen, das im 20. Jahrhundert zu einem der bekanntesten und größten Produzenten von Fahrrädern, Automobilen und Schreibmaschinen in Europa werden sollte.

Kleyer war nicht nur ein leidenschaftlicher Techniker und erfolgreicher Unternehmer, sondern vielseitig interessiert. Zu seinem engen Bekanntenkreis zählte beispielsweise Walter Gropius (1883-1969), der Begründer des Bauhauses. Gropius entwarf Ende der 20er, Anfang der 30er Jahre Automobilkarosserien für die Adlerwerke und schuf – neben anderen Emblemen – auch das neue Steuerkopfschild der Adler-Fahrräder. Zu vielen Unternehmer-Persönlichkeiten seiner Zeit unterhielt Kleyer enge Beziehungen. Er gehörte zu den Mitbegründern und frühen Anteilseignern von „The Dunlop Pneumatic and Tyre Co. GmbH“, die 1893 in Hanau errichtet wurde, nur rund ein Jahr nach Gründung des ersten Dunlop-Werks in Irland. Kurz zuvor hatte er den Reifenpionier John Body Dunlop (1840-1921) in Frankfurt kennengelernt. Folge-

richtig stattete Kleyer als einer der ersten in Deutschland seine Räder mit Luftreifen aus. Überdies beschäftigte er über einige Jahre hinweg den jungen Ignaz Schwinn (1860-1948) als Konstrukteur. Der brachte eigene Pläne für ein verbessertes Fahrrad mit und war zwischen 1887 und 1889 bei seinem neuen Arbeitgeber für die Herstellung der frühesten Safetys „made in Germany“ mitverantwortlich. Zu diesem Zeitpunkt war Kleyer der Konkurrenz im Reichsgebiet deutlich voraus. Schwinn half auch beim Bau der Adler-Fahrradfabrik für 600 Arbeiter in einem neu ausgewiesenen Fabrikareal, dem heutigen Gallusviertel. Der eigenwillige Franke aus dem Odenwald ging dann 1891 nach Chicago und wurde später mit der Firma „Arnold, Schwinn & Company“ zum größten Fahrradproduzenten des amerikanischen Kontinents.^{1/}



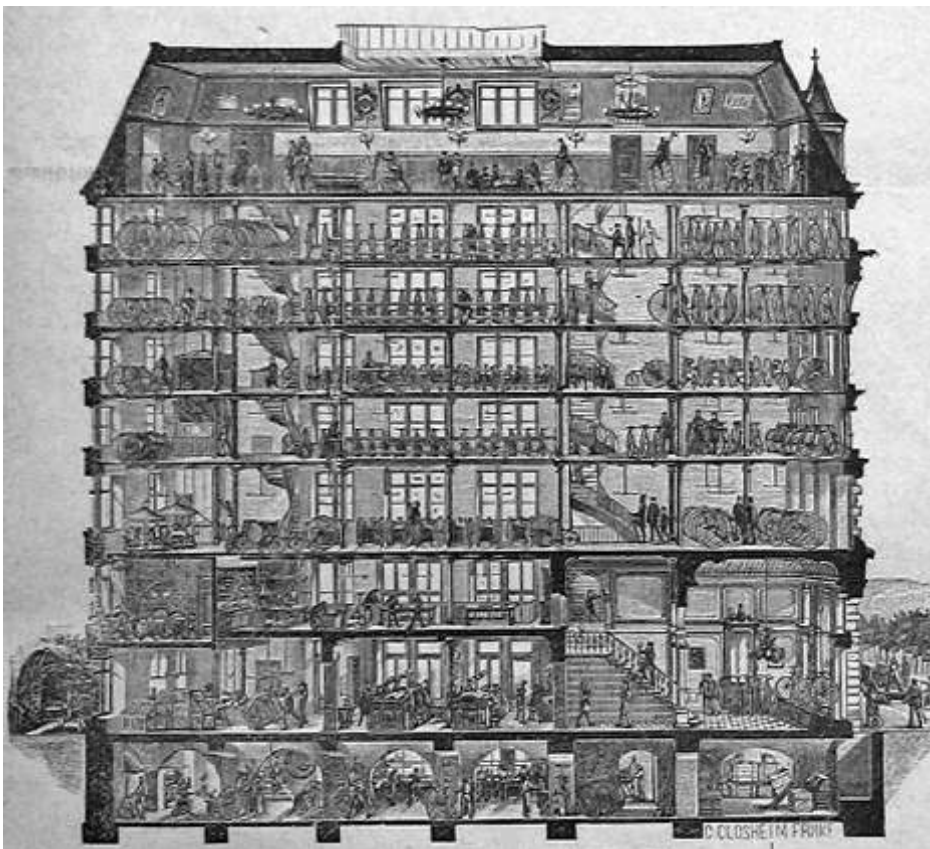
Kommerzienrat Heinrich Kleyer.

Abbildung: Sammlung Walter Euhus

Anfänge

Auch Heinrich Kleyer hatte 1879 die USA besucht. Während seines einjährigen Auslandsaufenthaltes lernte er dort das Hochradfahren. Einmal vom Virus infiziert, brachte er bei seiner Rückkehr einige Exemplare mit und gründete am 1. März 1880 in der Frankfurter Bethmannstraße 8 eine „Maschinen- und Velocipedhandlung“. Die Maschinenhandlung verschaffte ihm zunächst den finanziellen Rückhalt für den Ausbau des Handels mit Fahrrädern. Kleyer startete mit einer Generalvertretung für amerikanische und englische Hochräder, doch das reichte ihm nicht: Schon 1881 ließ er in der Eisengießerei Spohr & Krämer Modelle nach eigenen Vorgaben bauen. Im gleichen Jahr gründete der begeisterte Radfahrer – Kleyer fuhr selbst Rennen – den „Frankfurter Bicycle Club“, und wenige Jahre später errichtete er einen Fahrradsaal mit 300 qm Fahrfläche als Schul- und Schauradfahrbahn, um den Absatz seiner Produkte zu fördern.

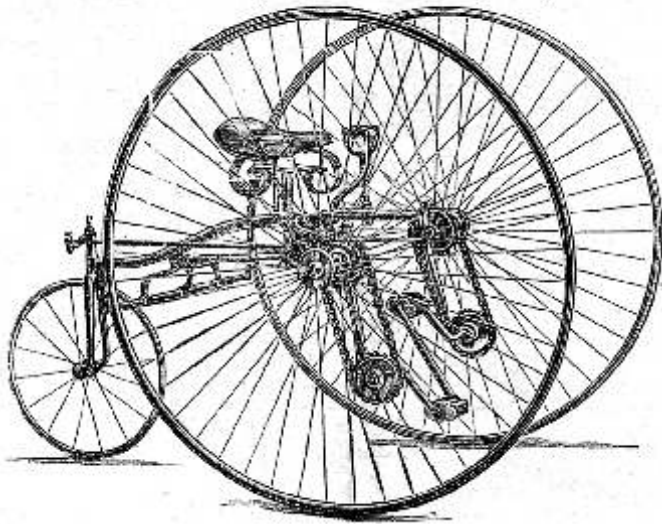
Die ehemalige Velocipedhandlung war da schon in die Gutleutstraße 9 umgezogen (1.6.1886) und belegte das komplette neunstöckige Gebäude mit Produktion, Montage und Verkauf. Der Saal befand sich unter dem Dach im obersten Stockwerk.^{2/} Kurz vor Weihnachten 1883 kam Adam Opel (1837-1895) nach Frankfurt, um bei Kleyer für seine fünf Söhne Hochräder zu erwerben – ein Kauf, der Folgen haben sollte: Nur drei Jahre später entschloss sich der Rüsselsheimer Nähmaschinenfabrikant dazu, ebenfalls in die Fahrrad-Produktion einzusteigen. Der Rest ist Geschichte.



„Ein Etablissement, ausschließlich für die Zwecke der Velociped-Branche erbaut“, das neue Adler-Geschäftshaus in der Frankfurter Gutleutstraße 9.

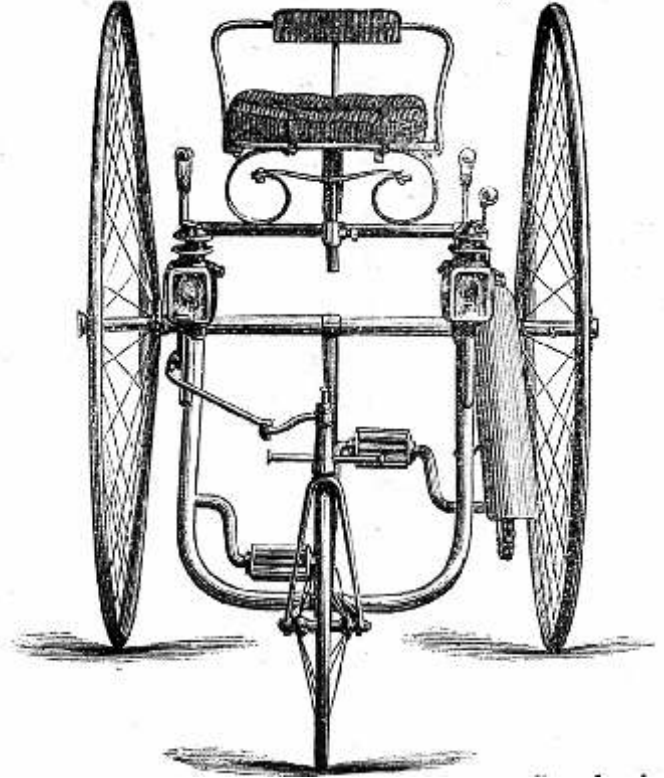
Abbildung in Der Velocipedsport, Nr. 7, 1886, Sammlung Markus Beer

Das Königs Herold Tricycle,



Frühe Konstruktionen, die Kleyer importierte und unter der Eigenmarke „Herold“ vertrieb. Katalog, von 1885. Sammlung Walter Euhus.

Das Kaiser Herold Tricycle,



Neben allen unternehmerischen Qualitäten scheint Heinrich Kleyer einen ausgesprochenen Sinn fürs Marketing gehabt zu haben. In den ersten Jahren vertrieb er in Lizenz Hochräder von Singer und der Coventry Machine Company (CMC). Die Anfertigungen von Spohr und Krämer, nur ein Jahr später, wurden bereits unter der Eigenmarke „Frankfurt“, dann unter dem Label „Herold“ verkauft. Als 1886 der Einstieg in die Fertigung von Safetys folgte, kreierte Kleyer zusätzlich den Markennamen Adler – angeblich, um damit in den relevanten Verzeichnissen und Adresslisten alphabetisch möglichst weit oben zu stehen.

Später, in den 90er Jahren, engagierte er Katharina Paulus, genannt „Miss Polly“, die bekannteste Ballonfahlerin und Fallschirmspringerin ihrer Zeit, die für ihn zu Werbezwecken regelmäßig vom Frankfurter Zoologischen Garten aus mit dem Adler Fahrrad-Ballon in die Luft stieg./3/ „Der eigenartige gebaute Luftballon trug die Aufschrift ‚Adler Fahrrad‘. Der Sitz der kühnen Luftschifferin war auf einem schön gearbeiteten Adler-Fahrrad angebracht“, so schrieb der Taunusbote dazu am 23.8.1898. Im gleichen Jahr wurde an

der Gutleutstraße 29 das erste Velodrom Deutschlands fertig gestellt, Eröffnungstag war der 11. Oktober 1898./4/

Unternehmensentwicklung bis Ende des 1. Weltkrieges

Aus der anfänglichen „Maschinen- und Velocipedhandlung“ entwickelte sich innerhalb weniger Jahrzehnte ein Großunternehmen mit mehreren tausend Arbeitnehmern, die in unterschiedlichen Sparten nicht nur Fahrräder, sondern auch mit großem Erfolg Näh- und Schreibmaschinen, Motorräder, Automobile, Rüstungsgüter und Werkzeugmaschinen produzierten. Die ersten Impulse für das rasche Wachstum des Unternehmens kamen dabei eindeutig aus der Fahrradproduktion.

Ausschlaggebend für den frühen Erfolg war vermutlich der Entschluss Kleyers, ein eigenes Niederrad auf den Markt zu bringen – nur ein Jahr, nachdem der britische Fahrradpionier John Kemp Starley 1885 mit der serienmäßigen Produktion des Rovers in Coventry begonnen hatte. Nicht zuletzt dank dieser frühen Entscheidung profitierten die Adlerwerke stark von dem kraftvollen Aufschwung, den die Fahrradindustrie bis zum Ende des 19. Jahrhunderts nehmen sollte. Folgerichtig entstand schon 1889 in der Nähe des Frankfurter Bahnhofs auf



Katharina Paulus, genannt „Miss Polly“, stieg mit ihrem Ballon für Adler regelmäßig in den Himmel über Frankfurt auf. Postkarte aus der Sammlung Walter Euhus

Das Zweirad-Velociped „Frankfurt“.



Zwei frühe Modelle aus dem Katalog von 1885: Hochrad „Frankfurt“ und das Patent-Sicherheits-Bicycle mit Spezialantrieb. Sammlung Walter Euhus

einem riesigen Areal mit 18.000 Quadratmetern eine Fabrik mit 600 Arbeitsplätzen, die ausschließlich der Herstellung von Fahrrädern diente. Von nun an sollten die Produktionsziffern in die Höhe schnellen. Schon Mitte der 90er Jahre exportierte Kleyer seine Adler-Räder nach West- und Osteuropa, und noch vor der Jahrhundertwende wurden in Warschau und Kopenhagen Unternehmensniederlassungen eingerichtet./5/

Die neuen Fabrikanlagen im späteren Gallusviertel gehörten nach ihrer Fertigstellung zu den modernsten ihrer Zeit. Ausgerüstet mit den neuesten Präzisionsmaschinen, innen peinlich sauber und mit viel Licht versehen sowie dank ihrer Ausstattung mit Zentralheizung und großen Absaugvorrichtungen für staubfreie Luft,

galten sie den Zeitgenossen als muster-gültig. Ein Teil dieser Gebäude steht heute noch und wird sowohl vom Gallustheater als auch gewerblich genutzt.

Bereits 1895 hatte sich das Unternehmen zum zweiten Mal umbenannt, aus der Heinrich Kleyer AG von 1894 wurde die „Adler-Fahrradwerke AG“ mit einem Grundkapital von 2,5 Millionen Reichsmark. 1907, nachdem Schreibmaschinen, Motorräder und Autos die Produktionspalette ergänzt hatten, änderte sich der Firmenname in „Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer AG“.

Lange Zeit strebten die Zahlen im Fahrradbau kontinuierlich aufwärts. Im Jahr 1896 konnte die Belegschaft das 50.000ste Adlerrad feiern, nur zwei Jahre später schon das 100.000ste Exemplar. 1916 – mitten im 1. Weltkrieg – verließ das 500.000ste Fahrrad die Werkshallen./6/ Dann jedoch folgte ein drastischer Einbruch. Im Geschäftsjahr 1918/19 lag die Produktion bei gerade einmal 2.400 Rädern, meist kostengünstig produzierte Kriegsware, deren blanke Teile lackiert oder brüniert werden mussten, weil die Vernickelung aufgrund fehlender Ressourcen zu kostspielig wurde.

Ergänzend sei an dieser Stelle erwähnt, dass der Umsatz aus der Autoherstellung zu diesem Zeitpunkt bereits das Fahrrad als Motor der Unternehmensentwicklung in den Hintergrund gedrängt hatte. Blieb der Bau von Motorrädern in der Frühzeit des Unternehmens ein nur sechsjähriges Intermezzo, das von 1901 bis 1907 währte, so begann mit dem ersten selbst produzierten Auto im Jahr

1900 für Adler eine Epoche, die erst durch den 2. Weltkrieg gestoppt werden sollte. Bis dahin gehörten die Adlerwerke zu den größten Automobilherstellern Deutschlands. Im Jahr 1914, bei Ausbruch des 1. Weltkrieges, hießen 20 Prozent aller Kraftwagen in Deutschland Adler. Auch in diesem Segment war der Unternehmer Heinrich Kleyer also überaus erfolgreich.

Adler Fahrräder: Kurzer Streifzug durch Typen und Technik bis zum 1. Weltkrieg

Die ersten Räder aus den Werkstätten Kleyers waren Hochräder, die jedoch schon früh durch Safetys und Niederräder ergänzt wurden. Dabei ging Adler die Entwicklungsgeschichte des Niederrads Schritt für Schritt mit. Der Katalog von 1891 zeigt mehrere eigenproduzierte Adler-Sicherheits-Zweiräder, aber auch etliche Lizenzbauten von „Club“ und „Swift“, beides Marken der Coventry Machinists Company, sowie von Singer, ebenfalls aus Coventry. Zu finden sind nahezu alle damals gängigen Varianten: vom Kreuzrahmen bis hin zu Modellen mit einem geschweiften Diamantrahmen,



Anzeige 1910.

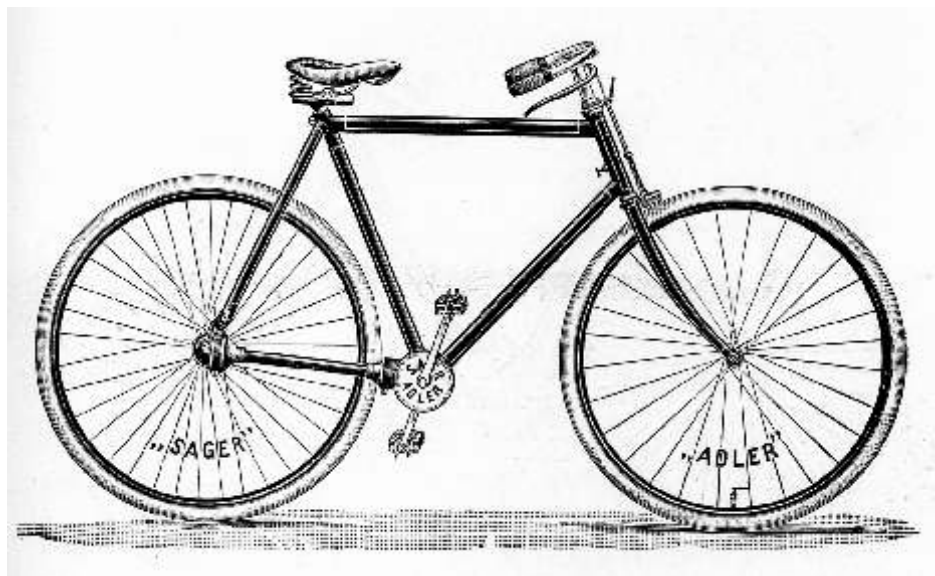
Sammlung Walter Euhus.

bezeichnet als Swiftrahmenrover, und den ersten Fahrrädern in der noch heute üblichen, klassischen Diamantrahmenform. Seit Mitte der 80er Jahre verfügten Niederräder aus Frankfurt über eine Nackensteuerung, die aber schon 1891 bei etlichen Modellen einer technischen Neuerung weichen musste: der Sockel-Kugellager-Steuerung./7/

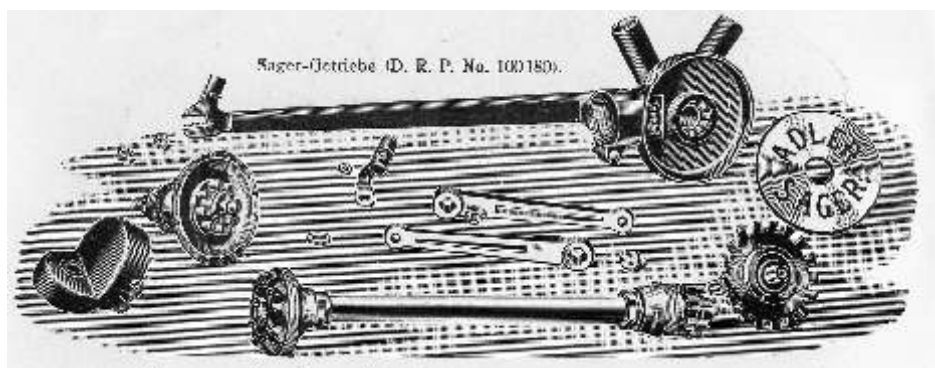
Kleyer war an technischen Verbesserungen brennend interessiert und setzte sie ein, sobald sie Erfolg versprachen. Dabei scheute er auch vor gerichtlichen Auseinandersetzungen nicht zurück. Ein Beispiel dafür ist der Kugellager-Patentstreit. Schon im Jahr 1877 hatte sich der Ingenieur Georg Weickum aus Wien das Kugellager für Fahrräder beim Reichs-Patentamt patentieren lassen. Kleyer berief sich jedoch auf amerikanische und englische Patente und produzierte unbekümmert auf deren Grundlage eigene Lager für seine Fabrikate. Eine Klage Weickums wurde schließlich 1885 in Frankfurt abgewiesen, Kleyer ließ in



Marsch zum 100.000sten Adler Fahrrad, 1898, von Moritz Fall. Sammlung Walter Euhus



Zwei Katalogabbildungen aus dem Jahr 1900: Adler Sager und Sager-Getriebe.
Abbildungen: Sammlung Walter Euhus



einem weiteren Verfahren beim Patentamt Berlin dessen Patent für nichtig erklären. Für die gerade entstehende deutsche Fahrradindustrie entfiel damit ein wichtiges Produktions-Hemmnis, bevor es überhaupt relevant werden konnte./8/

Adlerräder waren neben den Dürkopp-Modellen aus Bielefeld die ersten in Deutschland, die seit 1893 ab Werk mit „zweigeteilten Pneumatiks“, also nicht mit Vollgummireifen oder den wesentlich aufwändiger zu flickenden, schlauchlosen Reifen ausgerüstet waren. Bei den Straßenverhältnissen der damaligen Zeit war das ein klarer Wettbewerbsvorteil, der jedoch nicht lange anhielt, weil andere Fahrradhersteller nachzogen. 1926 reklamiert die Adler-Festschrift von Heinrich Schmitt auch die Gummiarmierung der Löffelbremse und die Erfindung der Felgenbremse mit Bowdenzug für das Frankfurter Unternehmen, beides lässt sich aber heute nicht bestätigen. Eine interessante Querverbindung gab es zu Carl Benz in Mannheim. Kleyer lieferte 1885 die Drahtspeichenräder für dessen erstes Tricycle mit Leichtbenzinmotor./9/

Vermutlich vor 1900 erhielten Adler-Fahrradmodelle einen Freilauf mit Rücktrittbremse. Ab 1906 produziert man in Frankfurt den Adler-Freilauf, eine Eigenentwicklung./10/

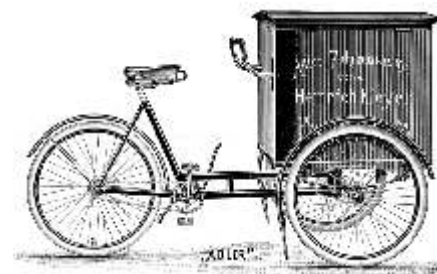
Um die Jahrhundertwende bot Kleyer seinen Kunden ein breit gefächertes Angebot an Rädern und Ausführungen. Dazu gehörten Tourenräder für Damen und Herren, Luxusmodelle, Kinderräder, Adler-Renner für die Straße und die Bahn. Zu der Zeit war die Marke außerordentlich populär: Im Adler-Katalog von 1901 konnten Kunden nicht nur zwischen 31 verschiedenen Modellen wählen, darin wird auch mit mehr als 8.200 Preisen und Meisterschaften geworben, die auf Adler-Fahrrädern gewonnen wurden. Die Palette der angebotenen Räder reichte von Tourenrädern über Straßen- und Bahnrennmaschinen, Luxusmodellen und Jugendrädern bis hin zu Mehrsitzern.

Spezialmodelle der frühen Jahre waren beispielsweise das Adler Kriegsrad, 1896./11/ das Adler Dreirad oder die Mehrsitzer wie das Triplet und Quadruplet. Das Kriegsrad ließ sich zusammen-

klappen für den Transport zu Fuß. Zu diesem Zweck waren an Ober- und Unterrohr Scharnierhülsen angebracht, die sich mittels Klemmschrauben feststellen und lösen ließen./12/ Beim Adler Dreirad sieht man deutlich, wie sich zwischen 1888/13/ und 1896 die Proportionen zwischen Hinterrädern und Vorderrad ändern. Sitzt der Fahrer beim 88er Modell noch gleichsam hinten zwischen den Rädern, sind 1896 Vorder- und Hinterräder bereits gleich groß. Adler verwendete, anders als Starley bei seinem Dreirad, kein Differenzialgetriebe, sondern ein gleichmäßig auf beide Hinterräder wirkendes System der Kraftübertragung. Adler-Mehrsitzer – etwa das Quadruplet – kamen eine Zeitlang im Radsport bei Steherrennen zum Einsatz, bis motorisierte Fahrzeuge die muskelbetriebenen Führungsmaschinen ersetzten. Der Katalog von 1901 zeigt auf Seite 34 sogar einen Sechssitzer, der für stolze 2.100 Reichsmark zu erwerben war.

Adler Sager: Kettenloses Modell

Eine Episode blieb das kettenlose Adler-Rad. Erste Modelle kamen um die Jahrhundertwende mit dem so genannten Sager-Getriebe auf den Markt. Das Besondere dieser Konstruktion war ein ineinandergreifen speziell gefräster Zahnrad und Rollenräder sowohl beim Antrieb, vorne an der Tretkurbelachse, als auch beim Übergang von der Welle zur Hinterradachse. Adler pries 1901 die Vorzüge dieses Getriebetyps gegenüber anderen Kegelradantrieben mit klassischem Kegelradantrieb. Demnach war er leichter zu justieren und verursachte, bedingt durch die größere Berührungsfläche zwischen Zahnrad und Rollenrad, erheblich weniger Verschleiß./14/ Der Katalog zeigt ein Herren- und ein Damenmodell, beide noch ohne Typnummerierung, dafür mit



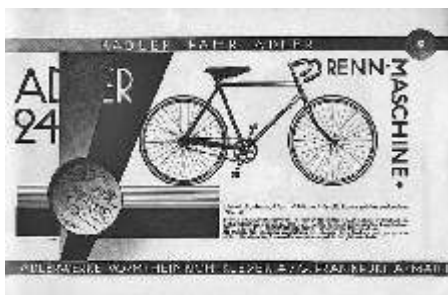
Transportrad aus dem Katalog von 1900.
Abbildung: Sammlung Walter Euhus

dem Patenthinweis Sager D.R.P. 100180. Der Adler-Katalog von 1905 enthält ebenfalls ein Herren- und Damenmodell, bezeichnet als No. 7 und No. 8. Hier sieht die Konstruktion jedoch anders aus, und es fehlt der Hinweis auf das Sager-Patent. Vermutlich war Adler zur herkömmli-



Katalogtitel von 1913.

Sammlung Heinz Fingerhut



Katalog zum Firmenjubiläum 1930. Titel und zwei Innenseiten.

Sammlung Daniel Voigt

chen Konstruktion des Kegelradantriebs übergegangen. Bekannt ist heute mindestens ein Modell, das sich in Sammlerbesitz befindet. Abbildungen von kettenlosen Rädern beider Arten – sowohl das Sager-Modell, als auch die herkömmliche Variante – finden sich in den Katalogen bis 1914. Dort ist dann nur noch ein Damenrad aufgeführt.

Unternehmensgeschichte bis zur Gegenwart

In den Jahren nach dem ersten Weltkrieg beschäftigte das Unternehmen in Frankfurt und zehn weiteren Städten rund 10.000 Mitarbeiter. Während der Weltwirtschaftskrise schmolz die Belegschaft auf ein Drittel dieser Größe, um bis zum zweiten Weltkrieg wieder auf rund 7.000 zu steigen. Heinrich Kleyer starb 1932, sein Sohn arbeitete anschließend in der Unternehmensführung mit. Treibende Kraft aber war seit 1929 Generaldirektor Ernst Hagemeyer, der bis zu seinem Ausscheiden aus dem Vorstand, 1955, die Unternehmenspolitik maßgeblich bestimmte.

Größter Umsatzbringer vor dem zweiten Weltkrieg blieb der Automobilbereich, er erwirtschaftete rund 90 Prozent des Gesamtumsatzes der Adlerwerke. In der Fahrradproduktion wurde 1935 die Millionengrenze überschritten, die Normierungswelle der 20er und frühen dreißiger Jahre führte dabei zu einer Angleichung der Typen und Modelle. Der Niederdruckreifen bei Autos und Motorrädern wurde zum Vorbild für die Ballonreifen, die auch auf Adler-Rädern der 30er und 40er Jahre zu finden waren. Die ersten Ausführungen zeigt der Katalog von 1930: Ein Herren- und ein Damenmodell in Ballonausführung, ausgestattet mit 26x2-Zoll-Bereifung, sportlichen Ausfallenden und Kurbeln mit Keilbefestigung./15/

Der Krieg brachte dem Frankfurter Unternehmen 1942 die Einstellung der Fahrradproduktion und wenig später dann große Verluste: Fast zwei Drittel der Werksanlagen wurden im Bombenhagel vernichtet. Die Jahre 1944 und 1945 stehen dabei für das dunkelste Kapitel der Firmengeschichte. Um die Produktion von Schützenpanzergestellen und Motoren weiter aufrecht zu erhalten, forderte die Unternehmensleitung KZ-Häftlinge an. Im August 1944 wurde schließlich auf dem Werksgelände das KZ Katzbach eingerichtet. Bis zum März 1945 arbeiteten dort rund 1.600 Häftlinge 84 Stunden pro Woche in ungeheizten, teils zerstörten Hallen. Nur einige Dutzend von ihnen erlebten das Kriegsende./16/



Frühes Steuerkopfschild Adler.

Sammlung Walter Euhus

Die Nachkriegszeit unter dem alten und neuen Chef Ernst Hagemeyer läutete 1948 zwar das endgültige Ende der Automobilära bei Adler ein, stand aber – trotz Zerstörung und Demontage – für einen Neubeginn mit der Produktion von Büromaschinen, Motorrädern und Fahrrädern. Dabei erlebte der Fahrradbau einen kurzfristigen Höhenflug, zunächst gab es sogar einen regelrechten Nachfrageboom: Allein im Geschäftsjahr 1948/49 lieferten die Adlerwerke 170.000 Fahrräder an den Handel aus. Die beginnende Motorisierung Anfang der 50er und ein heftiger Preiswettbewerb ließen den Markt aber rasch schrumpfen. Schon 1954 stellte das Unternehmen den Fahrradbau zugunsten der Motorradsparte ein – diesmal endgültig. Mit dem Kauf der Adlerwerke durch Max Grundig endete 1957, nach nur elf Jahren, auch das Engagement bei den motorisierten Zweirädern. Grundig schloss Adler mit den 1896 in Nürnberg gegründeten Triumph Fahrradwerken zur Triumph-Adler AG zusammen und konzentrierte die Fertigungspalette ganz auf Büromaschinen. Nach mehreren Besitzwechseln firmiert das ehemalige Fertigungsunternehmen heute als Adler Real Estate AG und ist im Immobilienbereich tätig.

Das Adler-Getrieberad

Das wohl bekannteste Fahrrad der Adlerwerke ist das Adler-Dreigang, ein Fahrrad, bei dem die Schaltung direkt um den Antrieb im Tretlager konstruiert ist. Unter Sammlern sind diese Modelle

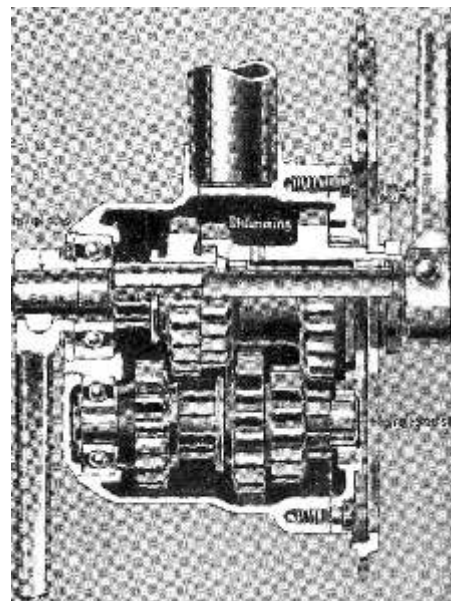


Adler Getriebegrad, Modell 157, von ca. 1941 in der selteneren grauen Ausführung mit dem gebogenen Schalthebel.
Abbildung: Thomas Busch

begehrt, zumal gut erhaltene Exemplare inzwischen immer seltener zu haben sind. Ein frühes Patent des Unternehmens auf Wechselgetriebe stammt aus dem Jahr 1934, auf den Markt kamen die ersten Getriebegräder im Jahr 1935. Adler hat diese Räder sowohl in 26-Zoll-Variante als auch in einer 28-Zoll-Ausführung hergestellt. Der Katalog von 1935 weist drei unterschiedliche Modelle aus, allesamt mit der Reifengröße 26 Zoll: Adler 53, ein Herren-Tourenrad, Adler 54, das Damen-Tourenrad und das Adler 57, ein Herren-Sportrad. Diese Ausführungen wurden bis 1937 gebaut und durch das Herrenrad-Modell 55 und Damenrad-Modell 56 – beide in 28 Zoll – ergänzt. Einfachstes

Erkennungsmerkmal dieser Räder ist der gerade Schalthebel am Unterrohr. Die drei Gänge wurden in einer Kulissenschaltung von vorne (Berggang) nach hinten (Schnellgang) geschaltet.

1937 änderte Adler Teile des Getriebeaufbaus. Das Schaltgehäuse wurde etwas dicker, und die Schaltrichtung verlief genau andersherum: Der Schnellgang wurde jetzt in Richtung Steuerkopf geschaltet. Außerdem war der Schalthebel nun nach hinten gekrümmt. Die Modellbezeichnungen für die neuen Räder änderten sich 1938 nur geringfügig, vor die bisherige Bezeichnung setzte man einfach die Ziffer eins. Aus Modell 53



Schnitt durch Dreiganggetriebe 153.
Abbildung: Sammlung Walter Euhus



Ab ca. Mitte der 30er Jahre verbaute Adler bei den Kettenblättern für Top-Modelle die Variante mit drei Adlern.
Abbildung: Thomas Busch



Adler Rennrad, Modell 110. Rahmenkit mit zeittypischen Ergänzungen, fotografiert auf der Velocipedade in Burgdorf, 2005.
Abbildung: Thomas Busch

wurde demnach 153 usw. Eine Besonderheit war das Adler Dreigang Rennrad aus filigranem Stahlrohr mit 27 Zoll Holzfelgen für Schlauchreifen und Anbauteilen aus Aluminium. Dieses Modell trug bis 1937 die Bezeichnung 58, ab dem Folgejahr dann 158. Ein Exemplar ist noch in der Sammlung von Heinz Fingerhut zu bestaunen. Die Adlerwerke vertrieben neben diesem Renner natürlich auch nach wie vor Rennräder mit regulärem Kettenantrieb. Von der Modellnummer 110, die kurze Zeit Mitte der 30er Jahre im Programm war, sind noch mindestens drei Exemplare in Sammlerhand erhalten.

Allem Anschein nach hat Adler sein Getriebe auch als Bausatz verkauft. Heute sind Radmarken beispielsweise aus der Schweiz, Polen und dem Sudetenland bekannt, die Adler-Getriebe bei ihren Modellen verbauten. Die reguläre Produktion des Adler-Dreigangs erfolgte



Katalogabbildung mit früher Adlerfigur. Abbildung: Sammlung Daniel Voigt

vermutlich bis 1941. Es sind auch noch hier und da Räder von Ende der 40er Jahre erhalten, doch scheinen dies Einzel Exemplare zu sein, die aus Teilen der Vorkriegsproduktion zusammengesetzt wurden.

Die Getrieberäder blieben eine Mode der Vorkriegszeit, weil am Ende doch ihre konstruktionsbedingten Nachteile überwogen. Die Tatsache, dass ein etwa dreifach höheres Drehmoment als beim Nabengetriebe übertragen werden muss, führte zu einem höheren Gewicht, und die pulsierende Krafteinleitung durch die Treibbewegung bewirkte einen relativ hohen Zahnflankenverschleiß.

Steuerkopfschilder und Schutzblechembleme

Zum Schluss dieser kleinen Übersicht sollen die Adler-Steuerkopfschilder und Schutzblechembleme noch ein paar Bemerkungen wert sein. Erwähnenswert an den Steuerkopfschildern der 30er Jahre ist, dass sie von Walter Gropius gestaltet wurden. Blickte der Adler am Steuerkopf zunächst in Fahrtrichtung



Metamorphose in den 30ern: Adler-Schutzblechemblem, erst flach, dann dreidimensional,

den ist nicht eindeutig zu klären. Der „Gropius-Adler“ wurde bis etwa 1950 verwendet und ab da durch ein viereckiges Schild in verschiedenen Formen und Ausführungen ersetzt. Mitte der Dreißiger Jahre, vermutlich ab 1935, kamen an Adler-Fahrrädern auch erstmals Kettenräder zum Einsatz, die das stilisierte Firmenzeichen drei Mal wiederholten.

Sie ersetzen bei den teuren Modellen die bis dahin verbreitete Y-Form im Kettenblatt.

Das erste Schutzblechemblem stammt von ca. 1929 – ein vernickeltes Firmenemblem, ähnlich der Adler Kühlerfigur. Vermutlich ist es das erste Schutzblechemblem auf einem deutschen Rad überhaupt. Der Katalog zum 50jährigen Jubiläum der Adlerwerke zeigt parallel Fahrradmodelle mit und ohne Schutzblechverlängerung vorne. Für Modelle mit Schutzblechverlängerung wird die Adlerfigur als besondere Ausstattung gegen geringen Aufpreis angeboten. Weiter heißt es: „Der Adler entspricht in der Form unserer bekannten Automobilkühler-Figur“. 1932-35 folgte eine ebenfalls noch flache Figur, die etwas kleiner ausfiel. Von spätestens 1935, vermutlich sogar früher, bis Ende der 40er Jahre war dann eine stärker dreidimensional ausgearbeitete, bauchige Schutzblechfigur montiert, von der es zwei Varianten gab – eine eher streng schauende und eine deutlich freundlicher blickende Version. Vieles spricht dafür, dass es sich bei der freundlichen „Pute“ um die chronolo-



Abbildung: Thomas Busch

nach links, änderte sich 1937 die Blickrichtung nach rechts – ob aus markenrechtlichen oder aus politischen Grün-

gisch jüngere Figur handelt. Den grimmigen Adler wiederum gab es entweder aus Zinkdruckguss oder aus Aluminium. Die

Pute wurde vermutlich kurzzeitig in der frühen Nachkriegszeit, Mitte der 40er Jahre, verwendet und dann von der flachen 50er Jahre Version abgelöst, die bis zum Ende der Fahrradproduktion bei Adler montiert wurde.^{/17/}

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben.

- /1/ Eirich, Ingrid: Ignaz Schwinn – Hardheim im fränkischen Odenwald. Mit zwei Rädern eroberte Ignaz Schwinn Amerika. <http://www.hardheim.de>, 2007
- /2/ Zeitschrift „Der Velocipedsport“, Nr. 7 vom 10. Juli 1886
- /3/ Nachtrag zum Artikel KS 38 „Fahrradfliegen“, in: Der Knochenschüttler, Heft 39, 1/2007, S. 24f.
- /4/ Festschrift 75 Jahre Adler, 90 Jahre Tradition, Hoppenstedt, Frankfurt a. M., o. J., S. 48
- /5/ Festschrift 75 Jahre Adler, S. 48
- /6/ Schmitt, Heinrich: Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer AG Abriss der Werks- und Fabrikationsgeschichte 1880-1926. Schröder, Berlin 1928. In der Festschrift von 1966 wird dagegen das Jahr 1914 genannt. Dies ist jedoch, betrachtet man die Produktionsziffern der Geschäftsjahre im Krieg eher unwahrscheinlich.
- /7/ Schmitt, 1928, Katalog von 1891
- /8/ Zeitschrift „Der Velocipedsport“, Nr. 4 vom 10. Mai 1885, ebenso: Lang, Alexander: Die Adler Fahrradwerke 1880-1905, Berlin 1905, S. 22f.
- /9/ Lessing, Hans-Erhard: Zwei Räder statt vier Hufe, Homo automobilis in Rheinland Pfalz in: Lebendiges Rheinland Pfalz, Zeitschrift für Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur 1/2006, S. 2-18
- /10/ Festschrift 75 Jahre Adler, S. 46
- /11/ Fotos zu sehen in: Salvisberg, Paul von (Hrsg.): Der Radfahrsport in Bild und Wort, Akademischer Verlag, München 1897, Nachdruck Olms Presse, Hildesheim, New York, 1980, S. 149 u. 151
- /12/ Kielwein, Matthias/Lessing, Hans-Erhard (Hrsg.): Kaleidoskop früher Fahrrad- und Motorradtechnik, Band 1. Vollständige Artikelsammlung aus Dinglers Polytechnischem Journal 1895-1908, Maxime, Leipzig 2005, S. 88f.
- /13/ Salvisberg, 1897, S. 19
- /14/ Lessing, Hans-Erhard: Fahrradkultur 1. Der Höhepunkt um 1900. Rowohlt, Reinbek bei Hamburg, 1982, S. 132f.
- /15/ Breiholz, Dirk: Das Ballonrad und seine Entwicklung, in: Der Knochenschüttler, Heft 23, 3/2001, S. 2-7
- /16/ Details sind umfassend nachzulesen unter <http://kz-adlerwerke-frankfurt.de>
- /17/ Mangels, Wolfgang: Adler flog voran, in: Der Knochenschüttler, Heft, Herbst 1997, S. 9

Post aus England und Amerika

Aus Termingründen gibt es diesmal nur wenige Hefte, aber erstens haben die es in sich, und zweitens ist es dann nächstes Mal wieder mehr. Heute schauen wir in die News and Views 340, The Boneshaker 184 und Bicycle Quarterly Winter 2010.

N&V: Roger Stevens hat das Museum für Tom Simpson besucht. In seinem Geburtsort Harworth in Nottinghamshire hat Dave Marsh, ein ehemaliger Rennfahrer und heutiger Radladenbesitzer, eine Kollektion mit Memorabilia zusammengetragen, die sich mit dem bekanntesten britischen Radrennfahrer der sechziger Jahre beschäftigt, der bei der Tour de France 1967 am Doping starb. Unter anderem sieht man dort das Rad, auf dem Simpson 1967 Paris-Nizza gewann, ein klassisch französisch ausgestattetes Peugeot aus einer Ära, in der zwischen den Rädern der Topfahrer und den Rädern der Hobbysportler gar nicht unbedingt ein großer Unterschied war.

Münzsammler finden in den britischen 50-Pence-Sondermünzen zur Olympiade ein neues Betätigungsfeld; es erscheinen 29 verschiedene, darunter auch zwei, die Radsportarten abbilden: Bahnfahren und Triathlon. Sie müssten durchaus erschwinglich sein: 50 Pence sind etwa 65 Euro-Cent.

Der Boneshaker bietet wieder ein abgerundetes Bild. Scotford Lawrence beginnt den Reigen mit der Vorstellung eines Royal Enfield Baujahr 1905, das in Russland aufgetaucht ist. Maxim Kartashev aus Moskau besitzt das Rad seiner Urgroßmutter, das alle Wirren der Zeit überstanden hat, wenngleich in angegriffenem Zustand. Er hat auch einen Royal-Enfield-Katalog aus der Zeit sowie ein 1914er Adressverzeichnis aus Moskau aufgetan, so dass den Boneshaker einige Seiten mit kyrillischen Schriftzeichen schmücken. Da das Rad sein ganzes Leben im Besitz einer einzigen Familie verbracht hat, werden alle Besitzerinnen mit Foto vorgestellt.

Im Artikel erwähnt wird auch das Fahrrad von Lev Tolstoj, das allerdings kein Enfield, sondern ein 1895er Rover ist, und das ich bei einem Besuch des Hauses des großen Schriftstellers auch schon einmal gesehen und fotografiert habe. Ein großes Foto des Rover findet sich ebenfalls in Lawrence's Artikel.

Eine erstaunliche sportliche Großtat hat Roger Bugg fasziniert. Im Jahre 1911

veranstaltete die britische Radzeitschrift Cycling einen Wettbewerb für Amateure, in dem es darum ging, die größte Anzahl von „Centuries“, Fahrten der Länge von 100 britischen Meilen, im Laufe eines Jahres zurückzulegen. Der Gewinner war Marcel Planes mit sage und schreibe 332 Fahrten. Der Hintergrund hierzu waren die Rekorde, die schon früher aufgestellt worden waren, zum Beispiel der von E. Hale. Der war als Profi vom Sommer 1899 bis zum Sommer 1900 insgesamt 313 aufeinanderfolgende „Centuries“ gefahren – nur sonntags machte er Pause – und hatte dabei 32.479 Meilen zurückgelegt, um die 50.000 km. Er hatte dabei ein gewöhnliches BSA-Tourenrad benutzt.

Schwierigkeiten bei der Ausrichtung eines solchen Wettbewerbs gab es genug, zumeist waren sie zeitbedingt. Würde es heute einem Radclub einfallen, seine Mitglieder „respektvoll dazu anzuhalten, beim Tourenfahren am Sonntag mindestens einem Gottesdienst beizuwohnen“? (Meine Übersetzung) Auch war schon die Bestimmung der Distanz an sich ein Problem, in Zeiten vom GPS und elektronischen Tachos kaum noch vorstellbar. „Wie weit ist es von Herne Hill zur Windsor-Brücke?“ fragte ein Leserbriefschreiber, und ein walisischer Radfahrer, der sich als Bewohner eines überaus hügeligen Landstrichs benachteiligt sah, empfing von der Redaktion des Cycling den knappen Bescheid, man fühle sich für die Höhe der walisischen Berge nicht verantwortlich und sähe sich auch nicht in der Lage, die Berge einzuebennen.

Bereits am 18. Januar 1911 hatte Cycling mehr als 10.000 Kontrollkarten versandt und 187 zurückerhalten. Bis zu diesem Datum war ein gewisser W. R. Wells vom Bath Road CC, der schon neun Centuries gefahren war, der Tabellenerste. Das Wetter machte allen Teilnehmern zu schaffen, aber doch nicht so, dass die Redaktion des Cycling nicht schon im Februar Schwierigkeiten hatte, die Flut der ankommenden Kontrollkarten zu bewältigen. Beschwerden, die Straßen seien im Winter nur etwas für Kunstradfahrer, wurden mit der Bemerkung abgebügelt, dass widrige Umstände gut geeignet seien, die Spreu vom Weizen zu trennen.

Mitte Mai hatte Planes bereits 87 Centuries zurückgelegt, aber die Konkurrenz schlief nicht, und 480 Radfahrer beteilig-

ten sich am Wettbewerb. Ende August überschritt Planes die Zweihunderter-Marke, in der ersten Dezemberwoche erreichte er dann die 300.

Am 10. Januar 1912 wurde die Siegerliste veröffentlicht: Planes war der Gewinner mit überragenden 332 Fahrten, Wells wurde zweiter mit 287, dritter wurde Morris mit 181.

Ein kurzer Artikel von Dave Hibberd, dem Mitherausgeber der N&V, wirft Licht auf das bewegte Leben eines Hobby Horse von 1819, das zunächst bis 1941 der Familie des Duke of Argyll gehörte und nun in Ottawa, Kanada, steht. Im Zentrum des Artikels steht ein Brief, den der Herzog von Argyll 1941 an den Käufer des Rads schrieb. Der Herzog muss lange Jahrzehnte ein sehr aktiver Radfahrer gewesen sein und berichtet von seinen Abenteuern in der Frühzeit des Fahrrads.

Den Abschluss des Hefts bildet ein Vortrag, den der bekannte Rennfahrer Herbert Synyer, Sr. am 28. 11. 1925 hielt. Seine Urenkelin und sein Ur-Urenkel stellten ihn dem Boneshaker zur Verfügung.

Synyer betätigte sich in der Zeit des Hochrads. Er legt den Anfang seines Radfahrens ins Jahr 1876, als er als Kind ein Hobby Horse meisterte. Seine Eltern schenkten ihm kurz darauf ein richtiges Fahrrad, und der Spaß an der Sache ließ ihn nicht mehr los. Synyer machte alle technischen Verbesserungen am Fahrrad mit, jedenfalls soweit es sein schmales Budget als Lehrling zuließ, und 1882 bekam er sein erstes neues Fahrrad, ein 54-zölliges Tourenrad.

Eine Typhuserkrankung gegen Ende des Jahres 1882 erwies sich als Hindernis in der Rennfahrerlaufbahn, aber 1884 war es soweit: Ein Rennen auf einem einfachen Acker nach einer Woche Regen zeigte Synyer, dass er noch viel würde trainieren müssen. Der Winter 1884/5 wurde also gewinnbringend genutzt, ein Humber-Rad wurde gekauft, aber leider war kein Geld mehr da, um die Zugfahrkarte nach Warrington zu kaufen, wo das nächste Rennen stattfand. Synyer fuhr also auf dem Fahrrad hin, quer durch England, nahm am Rennen teil, und fuhr wieder zurück. Sein Arbeitgeber hatte ihm den Samstag großzügigerweise freigegeben. Die nächsten Jahre dann führten Synyer immer weiter an die Spitze des britischen Radsports.



Sportliche Großtat: Marcel Planes fuhr 1911, aus Anlass eines Wettbewerbs der Zeitschrift Cycling, als Amateur insgesamt 332 Centuries mit einer Gesamtstrecke von über 33.000 Meilen.
Abbildung aus: „The Boneshaker“ Nr. 184

Im neuen „Bicycle Quarterly“ erfreuen den Radsportinteressierten einige Artikel, die die Geschichte beleuchten. Gleich am Anfang des Hefts beschreibt Gilbert Bulté, wie sich der Radsport in Frankreich von den Wirren des Zweiten Weltkriegs erholte. Bulté war sowohl als Teilnehmer als auch als Organisator einer der Schlüsselfiguren des französischen Randonneur-Fahrens der vierziger bis achtziger Jahre, kann also faszinierende Einsichten geben und stellt aus seinem Privatalbum unglaublich spannende Fotos zur Verfügung. Die 14 Seiten des Artikels versetzen den Leser in eine Zeit, in der das Fahrrad nicht nur Sportgerät, sondern teilweise auch geschätztes Trans-

portmittel war. Diese beiden Rollen verstärkten sich gegenseitig.

Dem im vorigen Jahr verstorbenen Jean Desbois, einem zentral wichtigen Mitarbeiter von René Herse und nachmaligen Besitzer der Firma, widmet Jan Heine einen ausführlichen Nachruf.

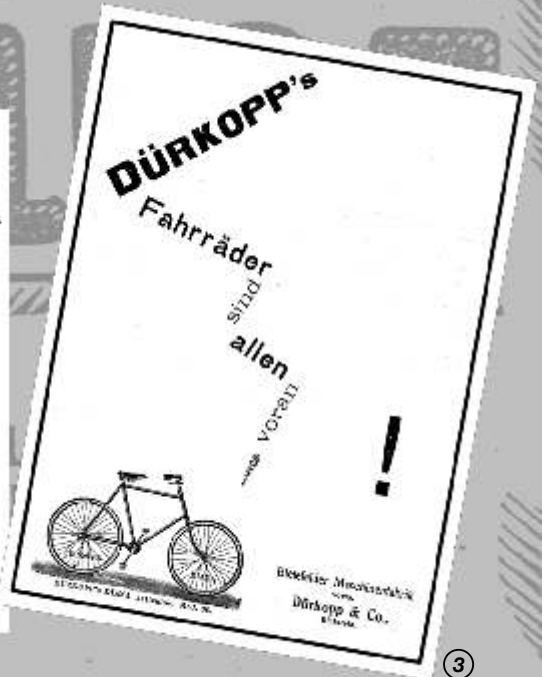
Man muss schon genau hinschauen, um festzustellen, dass das Rad, das Jan in dieser Ausgabe testet, kein René Herse der klassischen Periode ist, sondern neu gebaut. Der Name Herse wurde vor einigen Jahren in die Vereinigten Staaten verkauft und dort wiederbelebt. Jan ist von dem Produkt begeistert; schwierig ist nur,

dass man für einen Rahmen mit den Herse-typischen Anbauteilen schnell über 8.000 US-Dollar los wird – dann fehlt noch eine ganze Menge zum Kompletttrad, und besonders, wenn man hochwertige alte Teile sucht, kommt da noch ganz schön was zusammen, bis der erste Kilometer zurückgelegt werden kann.

Das war's dann schon wieder.

Euer Toni

Kurioses aus der Werbeküche



Abbildungsnachweis:
Alle Abbildungen außer ① und ⑧ aus dem Radmarkt; ① unbekannt ② 1908 ③ 1900 ④ um 1935 ⑤ 1924 ⑥ 1902 ⑦ 1924 ⑧ unbekannt um 1910



Beim Wintertreffen 2009 gab es einen Vortrag über ausgefallene Werbeanzeigen. Hier eine Auswahl: Dürkopp setzte eine zeitlang auf eine außergewöhnliche Schriftnormierung, von versierten Werbezeichnern erdacht. Diese konnten sich nur die großen Firmen leisten, so kam es denn auch zu pfiffigen Figuren aus technischen Bauteilen oder Schriften. Das Mammut galt als Belastungsprobe für jedes Fahrrad. Hersteller wie Häckel ließen Anzeigerserien erstellen und setzten so auf Wiedererkennung. Gute Werbezeichner waren in der Lage, Anzeigen eine witzige Aussage mitzugeben. Eine schöne Idee war auch, einen Radler und einen Reisenden in zwei Glühbirnen einzuarbeiten. Übertreibung macht anschaulich, mag sich der Zeich-



Der kleine Fritz gebraucht voll Wonne
das Häckel-Licht als Höhnsonne.
Gebr. Häckel
Chemnitz-Gablenz

1

So wild er ist, der Tiger hiebt,
wenn Häckels Licht er blitzen sieht!
Gebr. Häckel
Chemnitz-Gablenz

2

Es wird, wenn klar der Lampe Schein,
die Nachtfahrt ein Vergnügen sein!
Gebr. Häckel
Chemnitz-Gablenz

3

ner der Zerreißprobe gedacht haben. Eine Schrift aus Luftpumpen war genau so ein Blickfang wie ein Fliegen jagender Laubfrosch auf dem Rad. Eines ist allen Anzeigen gemeinsam: Sie sollten Aufmerksamkeit erregen!
(M. Mertins, Bielefeld)

Für
Fahrrad-Scheinwerfer
und Schlußlicht,
Taschenlaternen
und
Leuchtstäbe
OSRAM
Zwerg-Lampen, Weltbekannt

4

Abbildungsnachweis:
Alle Abbildungen außer ⑦ aus dem Radmarkt;
① - ③ 1928 ④ 1949 ⑤ 1909 ⑥ 1927
⑦ Katalog zum Sportfest in Bielefeld 1914

Das haltbare Dürkopp

5

Die weltberühmte MIEWI
MIEWI
Metallwerk Windelsbleiche G. m. b. H., Windelsbleiche bei Bielefeld.

6

Erstklassig in jeder Beziehung sind
Lübrassia
Räder
Elegante Ausstattung
Außerst stabiler Bau
Überraschend leichter Lauf
Fahrradwerke Lübrassen
G. m. b. H.
Bielefeld-Heepen.

7

Diamant – Fahrräder, Motorräder, Radsport

Werner Aidn beginnt sein Buch mit der Geschichte seines ersten Kontakts mit der Marke Diamant, der sich zu einer nun schon Jahrzehnte andauernden umfassenden Leidenschaft ausgewachsen sollte, an der uns der Autor hier in Wort und Bild teilhaben läßt.

Der Autor schildert einleitend zunächst die Geschichte des Unternehmens von 1895 bis 1989, um dann im Hauptteil des Buches die Entwicklung der Diamant-Fahrräder darzustellen, wobei Werner Aidn verschiedene Epochen unterscheidet: 1895 – 1914 „Entwicklung auf qualitativ höchstem Niveau“; 1919 – 1927 „Der Radsport nimmt Einfluss auf die Serienfertigung“; 1928 – 1933 „An die schlechte Wirtschaftslage angepasst“; 1934 – 1945 „Gebaut für die Ewigkeit“; 1946 – 1963 „Eine Zeit voller Neuentwicklungen“; 1968 – 1989 „Nachlassende Qualität und geringe Innovationsfähigkeit“; nach 1990 „Außergewöhnliche Konstruktionen“. Abgeschlossen wird dieser fahrradbezogene Hauptteil durch eine Modellübersicht 1895 bis 1945.

Dann folgt ein Bereich, in dem sich Aidn mit Teilaspekten der Diamant-Fahrradproduktion beschäftigt, mit unbekannten Diamant-Varianten, der Technologie der Fahrradproduktion im Zeitraum 1919 bis 1945, mit den Leichtmetallrädern im Allgemeinen, und bei Diamant im Besonderen. Im folgenden Abschnitt beschreibt Werner Aidn ausführlich die Steuerkopfschilder und Schutzblechfiguren, die Diamant seit 1895 verwendet hat.

Ein umfangreicher Abschnitt ist den Rennrädern aus Chemnitz/Karl-Marx-Stadt gewidmet; der Autor stellt die unterschiedlichen Typen – vom Modell 7 „Quer durch Deutschland“ (1907) bis zu den Modellen ‚Vitesse‘ und ‚Equipe‘ (1993/96) – in Wort und Bild vor, gefolgt von einer Darstellung des Radsports „unter dem Namen Diamant“. Der letzte Abschnitt im Hauptteil befasst sich mit dem Motorradbau, der bei Diamant von 1903 bis 1942 dauerte.

Im Anhang bringt der Autor eine Übersicht zu Patenten und Gebrauchsmustern der Fa. Diamant, außerdem eine Zusammenstellung der wechselnden Firmenbezeichnungen. Es folgen schließlich verkleinerte Wiedergaben von Diamant-Katalogen aus den Jahren 1926, 1936

(Faltblatt), 1950, 1955, 1959 und 1965. Ein (allerdings kurzes) Literaturverzeichnis steht am Ende des Buches; ein Bildnachweis fehlt leider ganz.

Insgesamt bietet Werner Aidn mit seinem Buch „Diamant – Fahrräder Motorräder Radsport“ ein sehr interessantes und vielfältiges Werk zur Geschichte der Marke, das vor allem durch die Fülle an außergewöhnlich guten Abbildungen zu überzeugen vermag. Unter diesen Abbildungen finden sich auch Reproduktionen originaler technischer Zeichnungen, wie die Konstruktionszeichnung des unter Mitarbeit von Täve Schur entstandenen Umwerfers (1955). Ein ganz besonderes Plus sind die hochwertigen Reproduktio-



nen zeitgenössischer Fotos zur Produktion und Verwendung von Diamant-Erzeugnissen, vor allem auch zur Renngeschichte, und die farbgetreuen Wiedergaben zeitgenössischer Werbemittel (Prospektabbildungen, Emailleschilder, Plakate, Wimpel etc.), die nicht nur Sammler, sondern auch Liebhaber historischer Werbung ansprechen werden. Die Abbildungen der wechselnden Diamant-Steuerkopfschilder dürften darüber hinaus künftig die „Referenz“ auf diesem Gebiet darstellen.

Etwas bedauerlich ist, dass dieses wunderbar bilderreiche Werk kein Bildverzeichnis hat, das dem Leser einen eigenen Zugang zu den Quellen ermöglicht hätte,

und vor allem, dass es keinerlei Informationen zu den gezeigten Beispielen gibt, weder über ihre Besitzer, noch – vor allem – über ihren heutigen Zustand, der vom unberührten Originalzustand bis hin zur Vollrestaurierung oder Komplettrekonstruktion reicht. Da das Buch von Werner Aidn sicherlich nun für lange Jahre das einschlägige Standardwerk zu Diamant darstellen wird, wäre es erfreulich gewesen, mehr über die erhaltenen Räder zu erfahren, und auch Nicht-Fachleuten Informationen über ihren Zustand zu vermitteln.

Die Übersichtlichkeit der Themen könnte möglicherweise durch eine andere Gliederung noch verbessert werden, da sich hier thematische Bereiche unterschiedlicher „Reichweite“ abwechseln; eine deutlichere Trennung der inhaltlich-historischen Abschnitte von den systematischen Abschnitten würde die Lesbarkeit weiter verbessern. So wäre etwa der Abschnitt zu Steuerkopfschildern, Schutzblechzeichen und Rahmennummern wahrscheinlich im Anhang besser aufgehoben, um das schnelle Nachschlagen zu erleichtern.

Etwas zu kurz kommt auch die Darstellung der DDR-Geschichte der Firma Diamant, die ja doch immerhin genauso lange währte wie die Zeit von der Gründung 1895 bis 1945 – hier beschränken sich die Texte in den jeweiligen Abschnitten zumeist auf wenige Absätze, allerdings wiederum flankiert von sehr guten Abbildungen. „Diamant – Fahrräder Motorräder Radsport“ ist trotz der genannten kleinen Mängel ein wunderbares Buch, und auf Grund der hier versammelten überreichen Informationen zur Geschichte der Marke Diamant und wegen der außergewöhnlichen Qualität bei den Abbildungen und dem Layout auf jeden Fall uneingeschränkt zu empfehlen.

Matthias Pühl, München

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

Gegen die Rennsport-Sucht

Wer an sich selbst ernsthafte Anzeichen von Radrennsport-Sucht festzustellen glaubt, der sollte sich unbedingt eine Therapie in Form der folgenden Bücher verschreiben. Und er wird erleichtert fest-

stellen: „Ich bin nicht allein“. Beiden gemeinsam ist der flotte, gut lesbare Stil, der sich wohlthuend von anderen „witzig“ geschriebenen Büchern abhebt, und sie sprechen den gleichen Leserkreis an: Hobby-Rennfahrer, die über sich selbst und ihren Sport lachen wollen und können:

Das erste Buch ist für Hobby-Rennfahrer zu Beginn ihrer „Karriere“ zu empfehlen: Ulf Henning beschreibt in „Dicker Mann auf dünnen Reifen“ höchst kurzweilig, wie er eher durch Zufall zum Radsport kam und nun mit wachsendem Ehrgeiz das Münsterland unsicher macht. Einzelne Typen und Touren sind beschrieben, vermischt mit Anekdoten und Trainingsberichten. Angehängt ist ein eher für den Radsport untypisches Glossar. Das Buch beruht auf einem Blog, in dem der Autor seine Erlebnisse beschrieb und dafür viel Resonanz im Netz erntete. Und für manchen, der seinen Hintern bisher noch nicht vom Sofa loseisen konnte, könnte es ein willkommener Ansporn sein – wenn auch die Auswüchse, wie beschrieben, einem geordneten Familienleben hinderlich sein können...

Ulf Henning: Dicker Mann auf dünnen Reifen. Mein neues Leben als Rennradfahrer, Covadonga Verlag Bielefeld 2010, broschiert: 224 Seiten, 12,80 Euro, ISBN 978-3-936973-58-7

Auch das zweite Buch ist einem Blog „entsprungen“: Voller Humor und Selbstironie, jedoch ohne dabei gekünstelt witzig zu wirken, beschreibt Matt Gelpe in „Laktatexpress“ Leid und Freuden von Hobby-Rennfahrern und formuliert

Gedanken, in denen sich viele postwendend wiedererkennen werden. Er präsentiert verschiedene Fahrertypen, entlarvt das „Jägerlatein“ und nimmt die endlose Fachsimpelei und Verkniffenheit mancher Hobbyradler aufs Korn. Und auch die Doping-Problematik kriegt ihr Fett weg: „Radsportler sind wie Techno-Teenies, die probieren jede Droge. Wenn morgen irgendwo steht, dass das Gurgeln mit Klärschlamm gut für die Tempohärte ist, lägen tags darauf Deutschlands Klärbecken trocken. Millionen Tour-Abonnenten hätten sie leer gesoffen.“ Gelpe, der seine Erlebnisse und die seiner Rennsportgruppe auch auf der Internetseite laktatexpress.de schildert, gelingt das Kunststück, dem Radsport seine Liebe zu erklären, ohne ihn gleichzeitig zu verklären.

Matt Gelpe: Laktatexpress. Im Tal der Ortsschild-sprinter. Covadonga Verlag Bielefeld 2010, bro-schiert, 12,80 Euro, ISBN 978-3-936973-57-0

Renate Franz, Köln

Betrachtungen zum Fahrrad

Wenn der Fahrradhändler Ihres Vertrauens (für Skeptiker und Besserwisser: der Ihres geringsten Misstrauens) Sie im nächsten Kundengespräch mit fundierten Kenntnissen der Fahrradgeschichte über-rascht, dann hat er wahrscheinlich das Buch von Albert Herresthal gelesen. Der Geschäftsführer des Branchenverbands mit dem neuen Namen „Verbund Service

und Fahrrad“ hat eine technische, vor allem aber auch kulturhistorische Betrachtung des Verkehrsmittels Fahrrad vorgelegt. Im Rahmen der VSF-Akademie dient dieses Handbuch der Fortbildung des anspruchsvollen Fahrrad-Fachhandels. Für diesen Zweck braucht man keinen großformatigen Prachtband. Eine Softcover-Ausgabe im Format 24 x 17 cm mit gut 100 Seiten und Abbildungen in Zeitungsdruckqualität genügt völlig, wenn die Fakten stimmen – und deren Darstellung ist dem Autor ebenso gelungen wie seine kritischen Randbemerkungen für Leser inner- wie außerhalb der Fahrradbranche. Der Inhalt, kurz gefasst: Einleitung; Frühe Geschichte des Fahrrades; Kulturrevolution Fahrrad; Entwicklung der Fahrradindustrie; Technische Veränderungen am Fahrrad bis 1980; Anhang.

Der ersten Auflage war noch anzumerken, dass das ursprüngliche Manuskript bereits in den neunziger Jahren abgeschlossen war. Innerhalb kurzer Zeit ist nun bereits die dritte Auflage erschienen. Sie schreibt die Fahrradgeschichte über das Jahr 1980 hinaus fort und enthält im Anhang unter anderem aktualisierte Angaben zu historischen Fahrradmuseen. Die Gliederung und weitere Infos finden sich hier: www.fahrrad-lehrgang.de/HandbuchFahrradgeschichte.391.0.html

Roland Huhn, Bremen

Albert Herresthal, Geschichte und Entwicklung des Fahrrades. VSF-Akademie Aurich 2011, 104 S., 17,80 Euro zzgl. 3,00 Euro Versand über akademie@vsf-mail.de

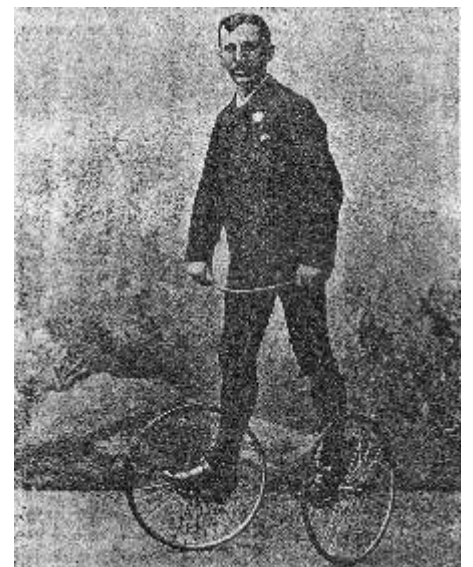
Kunstradfahren beim Radfahrersport anno 1890

Michael Mertins, Bielefeld, Abbildungen aus einem Buch von Robert Höfer

Durch die Übernahme der Sammlung von Wolfgang Gronen ist die Zentralbibliothek der Deutschen Sporthochschule Köln in den Besitz einiger seltener Bücher zum Thema Radsport gekommen. Eines dieser Werke soll hier kurz vorgestellt werden, sein Titel: „Leitfaden für das Kunst-Fahren beim Radfahrersport“.

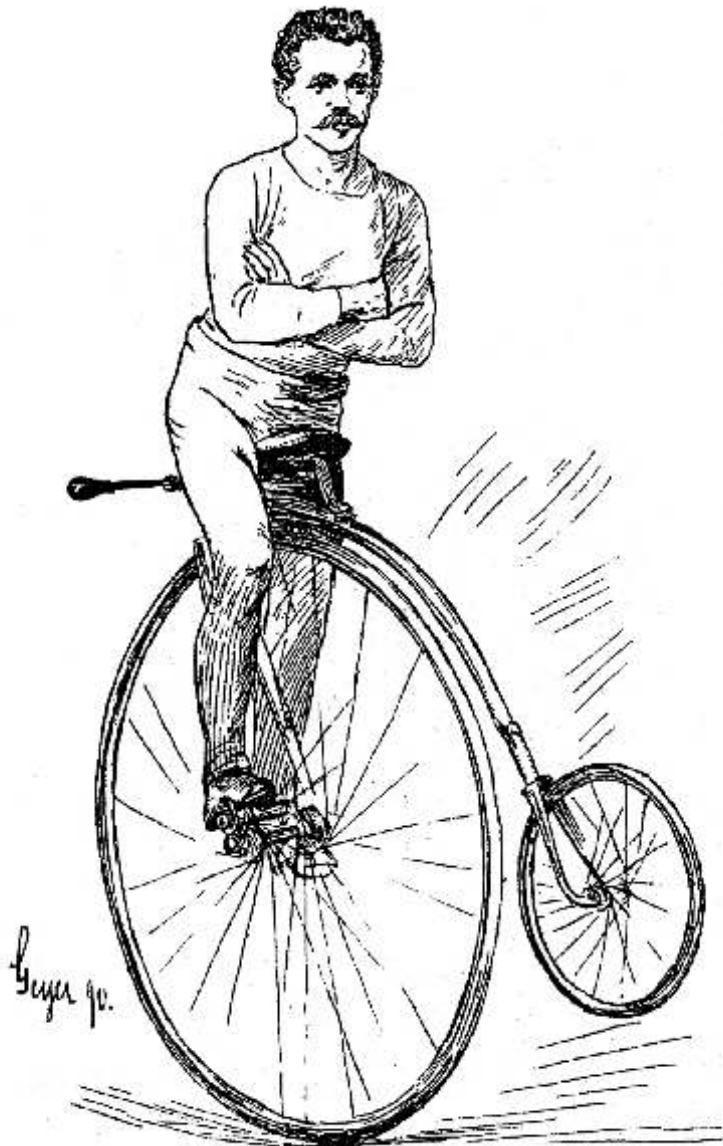
Es wurde beim seinerzeit für Radsportbücher bekannten Verlag von L. Weber in Leipzig 1890 verlegt. Der Autor Robert Höfer taucht in den Jahren vor der Wende zum 20. Jahrhundert an verschiedenen Stellen auf: In Leipzig war er 1884 Vorsitzender des Velocipedisten-Clubs Eutritzsch-Leipzig und in den Folgejahren nahm er Funktionärsaufgaben

im Deutschen Radfahrer-Bund wahr. In Essen-Bergeborbeck übernahm er 1893 die Fahrradfabrik Merkum von Georg Rothgiesser. 1894 verlegte er die Firma nach Nordhausen südlich des Harzes und betrieb sie dort einige Jahre als Mercur-Fahrrad-Werke. Aus dieser Zeit stammen auch seine fahrradbezogenen Erfindungen wie eine Gebirgsbremse, ein Reparaturständer, ein Kettenspanner und eine besondere Luftpumpenhalterung. Spezialität der Firma sollen mehrsitzige Fahrräder für die Feuerwehr gewesen sein. Als Buchautor verfasste er neben dem hier vorgestellten Buch 1891 einen „Leitfaden für das Saalfahren“, der bis 1905 mehrere Auflagen erlebte. 1901 folgte eine Chronik über die ersten zwanzig Jahre des deutschen Radrennsports (1880 bis 1900).



Pedespel-Fahrer 1890.

Scan: DSH Köln.



Kunststück auf dem Hochrad.

Schon aus diesen spärlichen Angaben wird deutlich, dass Höfer ein passionierter Radfahrer und kreativer Techniker gewesen sein muss.

In seinem Leitfaden für das Kunstradfahren beschreibt er in Wort und Bild mehr als 60 verschiedene Übungen auf dem „hohen Rade“ – für Einzelfahrer, aber auch für Zweier- und Dreiergruppen. Weiterhin sind artistische Kunststückchen dabei wie das Fahren auf Einzelteilen des Hochrades. Diverse Sitzpositionen und Varianten bei stehender oder laufender Maschine runden die Palette der erläuterten Vorführungen ab. Ein Auszug aus den allgemeinen Wettfahrbedingungen beschließt das Buch. Darin sind unter anderem interessante Vorschriften zu Fahrrädern und Kleidung enthalten. Man unterschied seinerzeit bei hohen Zweirädern zum Beispiel Straßenmaschinen mit begrenztem Lenkungswinkel und

Saalmaschinen mit unbegrenztem Winkel, die eine Querstellung des Vorderrades ermöglichten. Bei Einrädern waren Raddurchmesser unter 110 cm und bei Zweirädern unter 125 cm nur dann zulässig, wenn die Beinlänge des Fahrers eine kleinere Maschine verlangte. Und die vorchriftsmäßige Kleidung sah wie folgt aus: 1) Kniehose mit langen Strümpfen oder langer enganschließender Tricothose 2) Rock [Anmerkung d. A: gemeint ist eine Jacke] oder beim Kunstfahren Tricot mit langen Ärmeln und anschließend am Halse 3) Schärpe aus Seide oder Gürtel 4) Mütze nach Belieben zu tragen. Fleischarbige Anzüge sind nicht zulässig.

Zum Ende der Übungsbeschreibungen fügte Höfer ein kurzes Kapitel hinzu, das eine heute fast vergessene Art auf Rädern mobil zu sein erläutert. Hier sein Text der Seiten 75 bis 77 im originalen Wortlaut:

Das Fussrad- oder Pedesped-Fahren

„Das Fussradfahren wird vielfach von unseren Sportsleuten geübt und soll deshalb nicht unerwähnt bleiben. Die Fussräder, deren Construction aus beistehender Abbildung ersichtlich ist, werden von verschiedenen Fahrradfabrikanten hergestellt, haben die ungefähre Größe eines hohen Zweirades, und sollten stets mit Kugellagern versehen sein. Auf gute Befestigung der Gummiringe ist besondere Aufmerksamkeit zu verwenden. Event. ist dieselbe durch Umwinden mit übersponnenem Kupferdraht zu verstärken.

Der Lernende muss sich anfangs von einer Hilfsperson auf der einen Seite am Arme halten lassen, später muss er allein an einer Barriere üben und von dieser aus versuchen allein vorwärts zu kommen. Das Fahren geschieht in der Weise, dass stets beide Räder auf dem Boden bleiben und sich der Fahrer in Bogenlinien, einmal links, dann rechts druckgebend fortbewegt, wie dies beim Schlittschuh- oder Rollschuhfahren, beim Fahren ohne Heben der Füße geschieht.

Die Übungen strengen die Beinmuskeln sehr an, weshalb dieselben nicht zu lange ausgedehnt werden dürfen. Der Neuling wird mit den Armen der besseren Fortbewegung halber, rudernde Bewegungen machen, was einen schlechten Anblick gewährt. Man muss nach und nach dahin streben, ohne wesentliche Bewegungen der Arme zu fahren, wobei man sich vortheilhaft einer Reitgerte bedient, die man mit beiden Händen hält.

Nachdem das Geradeausfahren glatt vor sich geht, kann der Uebende zum Erlernen des weiteren Uebungen als: Uebersetzen, Halten, im Halten Niederknien, Aufstehen, auf der Stelle Drehen, Walzen und Rückwärtsfahren etc. übergehen. Den perfekten Fahrer erkennt man an den ruhigen Bewegungen des Oberkörpers bez. der Arme, bez. an der Eleganz der Ausführung der Uebungen.“



Fußräder 1890.

Polizeifahräder historisch betrachtet

Von Walter Euhus, Langenhagen

Es gibt offensichtlich nur wenig Informationen über das historische Polizeifahrrad. Wesentliche Quelle für den folgenden Text sind Altakten des Regierungsbezirks Lüneburg, die im „Niedersächsischen Hauptstaatsarchiv“ lagern. Die daraus entnommenen Informationen gelten vermutlich auch in ähnlicher Weise für andere Regierungsbezirke und Länder.

Wann die ersten Polizeifahräder eingesetzt wurden, zeigen Äußerungen des Regierungspräsidenten Lüneburg zur „Einführung von Fahrrädern in den Dienst der Polizei“. Der Regierungspräsident beantwortete in seinem Schreiben eine Anfrage der „Polizeischule für Technik und Verkehr“ in Berlin, die eine „Denkschrift zur ersten Einführung von Fahrrädern, Motorrädern und Kraftfahrzeugen in den Dienst der Polizei“ erstellen wollte.

dienst verwendet worden.“ Auch Lüneburg setzte 1898 ein „Brennabor“ ein. Es folgten 1900 Fallingb., Celle, Dannenberg, Gifhorn und 1902 Burgdorf, Lüchow, Harburg und Soltau. Auch hier wurden Fahrräder der Marke „Brennabor“ angeschafft.

Entwicklung der Fahrradbeschaffung

Die stärkste Verbreitung erfuhren Polizeifahräder in den 1920er Jahren. Einer-

seits ist, und teilweise über den Mindestbestand hinausgeht, hat sich die Notwendigkeit ergeben, einen Ausgleich an Fahrrädern vorzunehmen.“ Der sollte aufgrund des mitgeteilten Ist-Bestandes vom 10.3.1922 erfolgen.

Im gleichen Jahr stand in einem weiteren Erlass: „Sofern Angehörige der Schutzpolizei durch selbstverschuldeten Verlust von Fahrrädern zur Ersatzpflicht herangezogen werden, dürfen beim Ersatz in Natur nur gleichwertige Fahrräder angenommen werden, die den bei den Polizeikörpern laufenden Modellen innerhalb ein und desselben Reg. Bez. entsprechen. Vor der Einstellung jedes einzelnen Fahrrades ist es daher durch eine Kommission, bestehend aus einem technischen Beamten (Waffenmeister) und einem Verwaltungsbeamten, zu prüfen, abzuschätzen und abzunehmen. Besondere Kosten dürfen hierdurch nicht entstehen.“

Andererseits wurde mit dem „Ministerialblatt vom 25.4.1923“ die Ausrüstung der Schutzpolizei mit Fahrrädern offensichtlich neu bestimmt. Die zunächst genannten Städte Königsberg, Gumbinnen, Allenstein, Marienwerder, Stettin und Köslin sind sicher nur noch den wenigsten von uns geläufig. Beschränken wir uns deshalb auf die nähere Umgebung des Autors. Es erhielten: Hannover 127, Hildesheim 38, Lüneburg 46, Stade 50, Osnabrück 46, Aurich 39, Münster 81 und Minden 41 Fahrräder.

1930 wurde berichtet, dass jede Polizeischule 50 „Einheits-Fahräder“ für die Ausbildung der Anwärter bekäme.

Einen interessanten Hinweis auf die Situation während des I. Weltkriegs gab die Dienststelle Soltau: „Dann wurden im Jahr 1915 für die an die Armee abgegebenen Gendarmeriedienstpferde wiederum 5 Dienstfahräder eingestellt.“

Fahrradfabrikate

Bei der Ersteinführung erwarben alle Polizeistellen Fahrräder der Marke Brennabor. Später kauften die einzelnen Beschaffungsstellen Fahrräder der Marken Adler, Anker, Brennabor, Dürkop, Excelsior, Opel und Prinzen.

1923 wurden Einheitsfahräder der Firma „Seidel & Naumann“, Dresden, beschafft, und zwar das „Germania Modell 50“. Die Sonderfertigung – eine eigens für den Gebrauch der Schutzpolizei besonders starke Konstruktion –



Polizeifahrrad um 1900 aus der Polizeigeschichtlichen Sammlung der Polizeiakademie Niedersachsen in Hannover, Göttinger Chaussee 76. Abbildung: Walter Euhus

Aus den Briefen ergeben sich die Jahreszahlen der Ersteinführung in einzelnen Orten und Hinweise auf die Fahrradhersteller. Das Ergebnis: Als erstes setzte der Landkreis Lüneburg und Isenhagen (ehemaliger Landkreis im Raum Hankensbüttel-Wittingen, aufgelöst und mit dem Landkreis Gifhorn zusammengeschlossen) Polizeifahräder ein. Aus Isenhagen kam die Meldung: „Fahrräder wurden hier 1898 eingeführt und zwar ein Fahrrad Marke ‚Brennabor‘, Brandenburg a. H. Das Rad ist für den Patrouillen-

seits hieß es im „Ministerialblatt für die Preußische innere Verwaltung“ vom 27.11.1922: „In Anbetracht der bedrängten Finanzlage des Staates und mit Rücksicht auf die schwierigen Verhältnisse in der Beschaffung ist es zur Zeit nicht möglich, die nach meinem Erlass vom 24.5.1922 vorgesehene Anzahl von Fahrrädern in vollem Umfang zu liefern. Da der Ist-Bestand an Fahrrädern bei den einzelnen Polizeikörpern selbst unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse in einzelnen Regie-

wurde von der Beschaffungsstelle des Ministers des Inneren in Berlin in Auftrag gegeben, die Fahrräder 1924 ausgeliefert. „Brennabor“ hatte sich verpflichtet, für alle Materialfehler „kostenlose Instandhaltung zu leisten“. Bei dem Modell ging man von einer Haltbarkeitsdauer von acht Jahren aus.

Diebstahl und Unterbringung

Hinsichtlich des Diebstahls von Polizeifahrrädern hieß es in einem Ministerialblatt im September 1926, dass es nicht ausreichend sei, „bei der Erledigung von Aufträgen“ die Fahrräder mit Schloss und Kette anzuschließen, da erfahrungsgemäß Diebstähle von Fahrrädern, wenn auch angekettet, in Großstädten auf der Straße oder in Vorräumen von Gebäuden mit regem Personenverkehr an der Tagesordnung seien. Empfohlen wurde die Unterstellung in benachbarten Geschäftslokalen, bei Hauswarten usw.

Eine Anweisung gab es auch zur Unterbringung und zum Abstellen der Fahrräder in Dienstgebäuden aller Art. Bei bestehenden Gebäuden sollten solche Einrichtungen „zum Schutz gegen eine Entwendung“ keine Kosten verursachen. Bei Neubauten sollten zur Unterbringung der Fahrräder von vornehmen Räumen geschaffen werden. Diese Räume sollten ausgestattet sein mit Ringen, Stangen, Ketten und ähnlichen Vorrichtungen zum Anschließen. Eine Beaufsichtigung der Fahrräder durch Personen käme allerdings nicht in Frage.

Bezüglich der „Überlassung verfügbarer Räume in den Dienstgebäuden“ zur Unterbringung „privateigener“ Fahrräder von Beamten, Angestellten und Arbeitern gab es 1932 einen Erlass. Grundsätzlich war das erlaubt, es durften dadurch aber keine Kosten entstehen. „Auf keinen Fall darf die gemeinschaftliche Unterbringung von privaten Fahrzeugen mit den für den Dienst bestimmten in einem und demselben Raum zugelassen werden“, hieß es weiter. Für die Unterbringung musste Miete gezahlt werden. Sie betrug für Fahrräder je nach Orts-

klasse gestaffelt zwischen 50 Pfennig und einer Reichsmark.

Im Jahr 1929 gab es einen Erlass, dass für das „Mitführen von Fahrrädern an Lkw“ eine Haltevorrichtung empfohlen wurde, ggf. an den auf den Fahrzeugen angebrachten Querbänken. Im KS 1/2008 (Der Knochenschüttler, Mitgliederorgan von Historische Fahrräder e.V., Langenhagen) befasste sich Michael Sturm in seinem Aufsatz „Uniform und Speiche“ mit



Polizeifahrräder aus der Ausstellung „Fahrräder im Dienst“, Burghof Mai 2010. Vorne ein Polizeifahrrad „Wittler“ aus dem Deutschen Fahrradmuseum, Bad Brückenau. Dieses Fahrrad trägt die Gravur „Polizei“ auf dem Oberrohr.

Abbildung: Walter Euhus

dem Polizeifahrrad und diesem Thema und sprach von „Fahrradmuttersautos“, die mehrere Beamte mit Fahrrädern transportieren konnten.

Benutzung der Fahrräder

Die Beamten der Schutzpolizei wurden aufgefordert, „die ihnen zum Dienstgebrauch übergebenen Fahrräder sorgsam zu erhalten und zu verwalten und Instandhaltungen nur durch waffentechnisches Personal vornehmen zu lassen“, zumal die finanzielle Situation des Staa-

tes eine Neubeschaffung unmöglich machte. Für die technische Beurteilung von Fahrrädern waren Kommissionen verantwortlich, die in der Regel aus einem Waffenmeister und einem Verwaltungsbeamten bestanden.

Auch die Nutzung der Dienstfahrräder zwischen Wohnung und Dienststelle der Beamten wurde kritisiert. Der Polizeipräsident von Harburg schrieb 1928, dass angenommen werden müsste, dass Räder „in erster Linie von den Beamten zu Fahrten zwischen Wohnung und Dienststelle benutzt werden. Dazu sind die Fahrräder jedoch nicht vorhanden. Die Beförderung von Wohnung zur Dienststelle und zurück ist Sache der Beamten selbst.“

Offensichtlich wurden auch private Fahrräder für den Dienstgebrauch eingesetzt. Im März 1931 wurde angewiesen, dass „infolge der Ermäßigung der Beschaffungskosten der Polizeifahrräder die Prämie für die eigenen Fahrräder der Landjäg. Beamten vom 1.4.1931 ab auf 21 RM jährlich festgesetzt“ wird. Pauschalvergütungen wurden von 39 auf 30 und von 19,50 auf 15 RM jährlich ermäßigt.

Pflege, Einkauf von Ersatzmaterial

Das verantwortliche Ministerium wies die Depots immer wieder auf sachgemäße Lagerung der Ersatzteile hin, speziell für Reifen und Schläuche. Es hieß, dass lagernde Gummibereifung stets trocken aufbewahrt und nicht dem Tageslicht ausgesetzt werden sollte, und dass die Fahrraddecken zu fünf

Stück gebündelt und hochkantig zu lagern seien.

Im August 1927 wurde berichtet, dass Verträge über die Lieferung von Fahrradbereifung abgeschlossen seien. Vereinbarung wurde u. a., dass „bei sämtlichen auf Grund dieser Verträge gelieferten Fahrraddecken an beiden Seiten, außen gegenüber der Firmenbezeichnung, der Eigentumsvermerk ‚Reichseigentum‘ angebracht wird, bei Fahrradschläuchen ein Farbstempel gleichen Wortlauts“. Bei der „staatl. Polizei“ sollte der Vermerk



Polizisten mit Dienstrad und Säbelhalter.

„Staatseigentum“ heißen. Diese Vereinbarung wurde mit den Firmen „Calmon“, „Continental“, „Dunlop“, „Excelsior“, „Metzeler“ und „Gummiwerke Fulda“ getroffen.

Der „Preußische Minister des Innern“ in Berlin schrieb im März 1931, dass die bisherigen Lieferer für Fahrradbereifung ihre Preise herabgesetzt hatten, und zwar die Firmen:

- Metzler & Co., München
- Continental Gummiwerke, Hannover
- Hannoversche Gummiwerke Excelsior, Hannover-Limmer
- Peters Union, Frankfurt
- Polack Titan, Waltershausen
- Deutsche Dunlop, Hanau
- Harburger Gummiwarenfabrik Phönix, Harburg
- Gummiwerke Selberlin, Fulda
- Asbest- und Gummiwerke Alfred Calmon, Hamburg

Die neuen Preise betrugen: Luftschlauch 1,50 RM, Wulstdecke 4,25 RM und Gebirgsdecke 5,60 RM. Auf diese Preise wurden Rabatte zwischen 40 und 42 Prozent gewährt. Gegebenenfalls wurde ein „Kassa-Skonto“ von fünf Prozent gewährt, die Verpackung nicht berechnet.

Dass Bereifung immer wieder unsachgemäß montiert wurde, geht aus einem Schreiben der „Beschaffungsstelle in Berlin“ im Januar 1924 hervor. Sie wies darauf hin, dass besonders darauf zu achten sei, „dass die Wulst der Decke ordnungsmäßig in die Felge greift, da sonst ein Abspringen der Decke das Schadhaf-

werden des Schlauches verursacht“. Offensichtlich war das zu der Zeit noch nicht selbstverständlich.

In einem Brief des „Kommando der Schutzpolizei Harburg“ aus dem Jahr 1931 stand, dass das Kommando offensichtlich gebrauchte Fahrräder aus dem Depot in Münster bekommen hatte. Es fehlten bzw. waren defekt: 1 Bremshülse, 1 Bremsstange, 2 Laternenhalter, 3 Feststellmutter zur Bremsstange, 1 Bremse ausschließlich Bremshebel, je 12 Speichen für Vorder- und Hinterrad sowie 16 Fahrradständer.

Als Lieferanten von Ersatzmaterial wurden empfohlen: Für Fahrradketten die Berlin-Karlsruher-Industriewerke (vormals Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken). Für Fahrradlaternen die Firmen Riemann und Obermetall.

Defekte, Reparaturen

Das „Polizeidepot für Westdeutschland“ in Hannover schrieb 1922, dass von 16 „Prinzen“-Fahrrädern drei Lenkstangen ohne Verschulden der Fahrer gebrochen wären. Die Lenker waren am Gabelstück gebrochen, weil die Wandungen ungleichmäßig waren. Die Brüche seien auf ebener Straße und auf gutem Pflaster vorgekommen. Das Polizeidepot wollte die Lenkstangen aller 16 Räder austauschen.

Im Dezember 1922 schrieb die Schutzpolizei in Harburg, dass sie zurzeit über einen Bestand von 26 Fahrrädern verfüge. „Da das Gelände in und um Harburg sehr uneben, zum Teil sandig und die Stra-

ßen sehr schlecht gepflastert sind, mussten die s. Zeit eingesetzten Radfahrstreifen wieder eingestellt werden. Fast nach jeder Fahrt waren Reparaturen notwendig geworden, die einen solchen Umfang annahmen, dass die notwendigen Ersatzteile mit Rücksicht auf die Finanzlage des Staates nicht beschafft wurden. Auf die Überweisung weiterer Räder wird kein Wert gelegt, da dadurch nur noch mehr Unkosten erwachsen und die Räder aus dem angeführten Grunde fast nutzlos aufbewahrt würden.“ Die Schutzpolizei bat deshalb um Überweisung von 12-15 Reitpferden, „um so das hügelige Gelände im Polizeibezirk wirksam durch berittene Streifen bewachen zu können, da es unmöglich ist, diese Gegenden mit dem Rade zu befahren.“ Das wird die Fahrradhersteller ja nicht gerade gefreut haben.

Schlussbemerkung

Der Autor erinnert sich noch gerne an die Fahrradstreife mit dem Tschakotragenden Polizisten, obwohl er immer froh war, wenn er nicht kontrolliert wurde. Wer weiß denn schon, ob Glocke und Beleuchtung wirklich intakt waren und man nicht gerade freihändig gefahren war oder einen anderen Verstoß begangen hatte.

Erfreulich ist, dass in der jüngeren Vergangenheit Polizisten wieder auf Fahrrädern unterwegs sind, in sportlicher Polizei-Radfahrerkleidung und auf modernen Mountainbikes.



Polizist im Dienst: Polizeigeschichtliche Sammlung Niedersachsen, Hannover.

Über das Einspeichen und Zentrieren von Laufrädern, Teil IV

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

Heute wollen wir noch auf ein paar Besonderheiten eingehen, was die Speichenanordnung angeht. Im Teil 3 (KS 49) haben wir ja ein Vorderrad eingespeicht. Im Hinterrad treten jedoch zusätzlich noch die Antriebskräfte auf, die durch die Kette in den Speichenverbund einwirken.

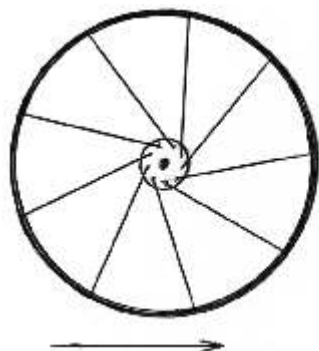
Grundsätzlich muss man hier zwischen Felgengebremsten und Nabengebremsten Laufrädern unterscheiden. Bei Felgengebremsten Laufrädern, wie im Rennrad, sollen die vom Antrieb auf Zug belasteten Speichen auf der Zahnkranzseite den Kopf innen haben. Das sind die neun Speichen, die am rechten Flansch außen liegen und nach hinten, nach links, weisen. (Abb. 1) Am linken Flansch sollen die parallel laufenden Speichen ebenfalls den Kopf innen haben.

Bei Nabengebremsten Laufrädern können zwei Möglichkeiten vorkommen. Zum einen die gute alte Torpedo-Rücktrittbremsnabe, sowie die diversen Nabenschaltungen mit Rücktrittbremse. Zum anderen Laufräder mit Trommel- oder Scheibenbremsen in Kombination mit Kettenschaltung.

Rücktrittbremsnaben

Bei Rücktrittbremsnaben sollen die beim Bremsen auf Zug belasteten Speichen außen liegen, und den Kopf innen haben, und nach vorne, nach rechts, weisen. (Abb. 2).

Beim ruckartigen Treten auf die Rücktrittbremse entstehen höhere Kräfte als



Anordnung der Speichen bei felgengebremsten Laufrädern.

beim Fahren, und die außen liegenden Speichen können diese besser aufnehmen. Parallel laufende Speichen haben jeweils den Kopf innen, die nicht belasteten Speichen haben den Kopf außen.

Trommel- oder Scheibengebremste Laufräder mit Kettenschaltung

Anders verhält es sich mit Trommel- oder Scheibengebremsten Laufrädern mit Kettenschaltung. Hierzu muss kurz auf die Nabenhülse eingegangen werden. Die Nabenhülse besteht aus den beiden Flanschen und dem Verbindungsrohr dazwischen. Im Gegensatz zur Rücktrittbremsnabe, wo die Nabenhülse aus recht massivem Stahl besteht und einen großen Durchmesser hat, weist das Verbindungsrohr bei Trommelbremsen und heutigen Scheibenbremsen einen kleinen Durchmesser auf. Jetzt muss noch berücksich-

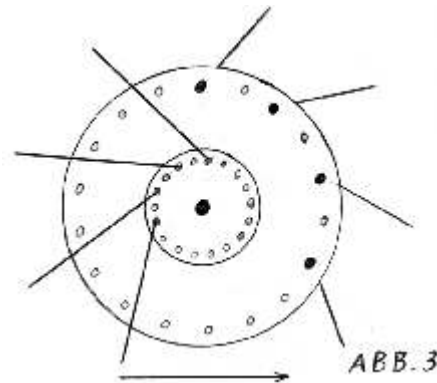


Anordnung der Speichen bei nabengebremsten Laufrädern.

tigt werden, wo die Kraft der Kette in die Nabe eingeleitet wird. Bei der Rücktrittbremsnabe findet der Kraftschluss innerhalb zwischen den Flanschen statt. Das bedeutet, dass beide Flansche gleichmäßig für die Übertragung der Kräfte, egal ob Antriebs- oder Bremskräfte, herangezogen werden. Durch das Material, den großen Durchmesser des Verbindungsrohres sowie die mittige Krafteinleitung können sich die beiden Flansche nicht zueinander verdrehen.

Bei Trommelbremsnaben bzw. Scheibenbremsnaben ist das sehr wohl möglich. Sie weisen zwischen den Flanschen einen kleinen Durchmesser des Verbindungsrohres auf. Das bedeutet, dass sich die Flansche zueinander etwas verdrehen können. Am rechten Flansch, wo der Zahnkranz sitzt, übernehmen die neun außen liegenden Speichen die Aufgabe der Kraftübertragung. Diese Speichen sol-

len immer möglichst dicht an der Stelle sitzen, wo die Kraft eingeleitet wird. Die außen liegenden, die auf Zug belastet werden, liegen dichter am Zahnkranz als die innen liegenden. Diese neun Speichen müssen die Hauptantriebskraft übertragen. Da sich der rechte Flansch zum linken Flansch unter Belastung etwas verdreht, überträgt der linke Flansch weniger Antriebskraft.



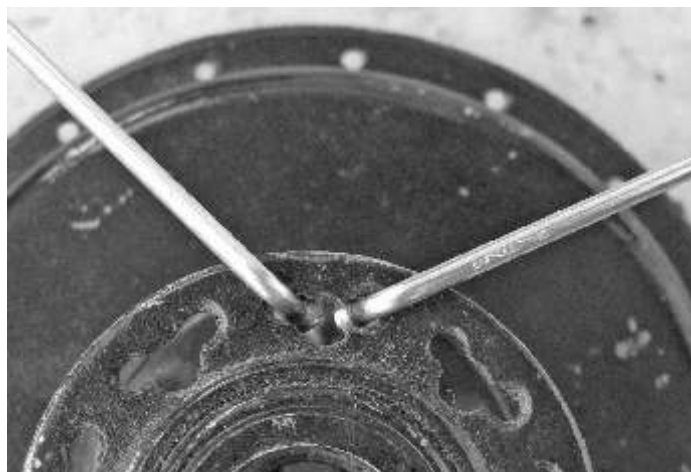
Anordnung der Speichen bei Naben mit Trommelbremse.

Am linken Flansch sitzt jedoch die Trommel- oder Scheibenbremse. Dort müssen die neun beim Bremsen auf Zug belasteten Speichen außen liegen. Somit muss man hier von der Regel abweichen, dass parallel laufende Speichen jeweils den Kopf innen oder außen haben. Am rechten Flansch sitzen die neun Zugspeichen außen (Kopf innen) und weisen nach hinten, nach links. Am linken Flansch sitzen die neun Bremspeichen außen (Kopf innen) und weisen nach vorne, nach rechts. (Abb. 3).

Besonderheiten beim Vorderrad

Kommen wir nun noch mal auf ein Vorderrad zurück. Dieses muss ja keine Antriebskräfte übertragen. Bei Gestänge- oder Felgenbremsen spielt es also keine Rolle, wohin die Speichen zeigen. Anders jedoch bei Trommel- oder Scheibenbremsen. Hier gilt wieder die Regel wie beim Hinterrad, linker Flansch. Die beim Bremsen auf Zug belasteten Speichen müssen außen sitzen (Kopf innen). Da aber keine Antriebskräfte übertragen werden müssen, haben jetzt die parallel laufenden Speichen des anderen Flansches ebenfalls den Kopf innen.

Erinnern wir uns noch einmal an den Bericht vom KS 49, wo ja ein Vorderrad eingespeicht wurde. Auf Seite 17, ab „Nun geht es aber endlich los“, begannen wir mit dem Einspeichen. Jedes zweite Loch im ersten Nabenflansch, jedes vierte Loch in der Felge, beginnend neben dem Ventilloch. In Abb. 6 ist der Versatz der



Sonderfall: Trommelbremsen mit Knopfloch-Speichenlöchern.

Bohrungen neben dem Ventilloch zu sehen gewesen. In Abb. 9 ist das Verdrehen der Nabe dargestellt, damit das Ventilloch in der größten Lücke steht. In Abb. 6 ist die Bohrung links vom Ventilloch unterhalb sitzend gebohrt, rechts davon oberhalb sitzend gebohrt. Felgen können jedoch auch anders herum gebohrt sein, links oben, rechts unten. In Abb. 9 wurde die Nabe links herum gedreht. Wären die Löcher jedoch anders herum gebohrt, müsste man die Nabe halt nur rechts herum drehen, und schon stimmt das Ventilloch wieder. Ist aber eine Trommelbremse im Spiel und soll die auf Zug belastete Speiche richtig rum zeigen und das Ventilloch stimmen, kann es notwendig sein, dass man mit der ersten Speiche nicht am Ventilloch anfängt, sondern zwei Löcher weiter. Macht man das nicht, stimmen entweder die Zugspeichen oder das Ventilloch. Da jedoch ein Großteil unserer Oldies vorne eine Gestänge- oder Felgenbremse und hinten eine Rücktrittbremsnabe haben, kommt die letztge-

nannte Version eher selten vor. Ich wollte sie jedoch nicht unerwähnt lassen.

Zu guter letzt noch einen kleinen Hinweis zu Trommelbremsen mit so genannten Knopfloch-Speichenlöchern. (Abb. 4). Hier ist der Flansch gegenüber der Trommelbremsseite als Niederflansch ausgeführt. Da man deshalb die Speichen nicht durchstecken kann, haben sie ein „Knopfloch“ zwischen zwei Speichenlöchern, damit man die Speichenköpfe einhängen kann.

Die hier abgebildete Nabe ist eine Vorderrad-Trommelbremsnabe. Beim Einspeichen also erst einmal darauf achten, dass die auf Zug belasteten Bremsspeichen am linken Flansch außen sitzen. Die parallel laufenden Speichen am kleinen Flansch können jedoch nur in eine Richtung verlaufen, nämlich zur geschlossenen Seite hin, (Abb. 5) und nicht zum Knopfloch hin. Deshalb muss die erste Speiche am linken Flansch im richtigen

Loch sitzen, damit man am Knopfloch die geschlossene Seite für die parallel laufende Speiche hat.

Hat man ein Hinterrad mit Trommelbremse und Kettenschaltung, muss man erst mal Abb.3 beherrzigen und dann noch das Knopfloch im Auge behalten. Am Knopfloch werden die Speichen ja nur mit dem Kopf eingehangen. Damit sie nicht ständig raus rutschen: So lange man noch beim Stecken ist, kann man Streichhölzer oder kleine Schrauben ins Knopfloch stecken, nachdem man die Speiche eingehangen hat.

Damit ist das Thema Einspeichen mit diesen Sonderfällen nun endgültig abgeschlossen. Für Nachfragen stehe ich euch jedoch jederzeit zur Verfügung. Bis dahin wünsche ich euch weiterhin viel Spaß beim Speichensalat.

Euer Uli

Die letzten Ihrer Zunft?

Es lief sehr verhalten an, aber mittlerweile habe ich doch einige Adressen von unverzichtbaren handwerklichen Experten zusammentragen können, die immer wieder mal bei einer Restaurierung benötigt werden. So finden sich jetzt schon Lackierer und Linierer, Rahmenbauer und weitere Handwerkskünste auf meiner Liste. Diese wird ab demnächst im Mitgliederbereich unserer Homepage zu finden sein.

Noch konzentrieren sich die Adressen mehr auf den Osten der Republik, was weder der dort höheren Dichte aussterbender Gewerke noch der größeren Bereitschaft der dort ansässigen Sammler ihre Kontakte preiszugeben, geschuldet ist. Ich erneuere also hiermit meinen Aufruf: Wer kennt noch Vulkaniseure, Galvaniker oder begnadete Mechaniker? Eure Tipps und Adressen schicke bitte zu meinen Händen an die Redaktion.

Sven Dewitz

Sommerfest 2011 in Bad Brückenau fällt aus!

Normalerweise kündigt man Veranstaltungen an, nicht ab. Aber wenn ein Festtermin schon eine gewisse Regelmäßigkeit erlangt hat, sollte man vielleicht eine Ausnahme machen: Also: Leider findet das Treffen mit Teilemarkt im Deutschen Fahrradmuseum 2011 nicht statt. Es gibt einfach zu viele Termine für dieses Jahr, und wir schaffen es nicht, mit ganzer Kraft ein Fest zu organisieren und durchzuführen. Wir freuen uns, dass einige Sammler schon nachgefragt haben und entschuldigen uns bei unseren treuen Teilnehmern und Gästen, die das Fahrradwochenende in Bad Brückenau eventuell schon wieder fest eingeplant hatten. Aber einmal ist keinmal und nächstes Jahr haben wir hoffentlich wieder mehr Power und Muße für die Planung einer schönen Fahrradveranstaltung.

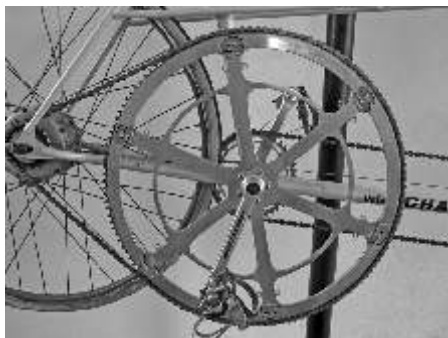
Mona Buchmann

Deutsche Rennradbörse in Rommerskirchen

Ein Weltmeister und Olympiasieger, ein Weltrekord-Tandem, eine Ausstellung mit interessanten Exponaten, zahlreiche Verkaufsstände und rund 400 Teilnehmer: Die Deutsche Rennradbörse in Rommerskirchen hat sich ihren festen Platz im Terminkalender der Liebhaber klassischer Rennräder erobert.

Auch wenn das Wetter in diesem Jahr nicht so mitspielte wie beim ersten Mal – dem Interesse tat das nur wenig Abbruch. Rund 40 Händler aus Deutschland und dem benachbarten Ausland (Niederlande, Belgien, Frankreich, England) hatten in der alten Schule und auf dem Parkplatz davor ihre Stände aufgeschlagen, unter ihnen auch Udo Hempel, Weltmeister (1970) und Olympiasieger (1972) in der Vierer-Mannschaftsverfolgung.

Die Ausstellung verfügte diesmal über einen eigenen Raum, unter den Exponaten fanden sich einige ausgesuchte



Kettenblatt Schauf-Tandem: Rund 130 Zähne auf dem großen Blatt.



Reichhaltige Auswahl für Sammler: Räder, Teile und Zubehör.

Leckerbissen. Etwa das Opel Modell „Sieger Wien-Berlin“ von 1908 aus der Sammlung von Gerd Jajschik, ein Brennabor Vollballon-Rennrad von Anfang der 30er Jahre in exzellentem originalem Zustand (siehe Bild) oder das Weltrekord-Tandem von Schauf (1979: 145 km/h hinter Motorrad), das in Rommerskirchen von Firmenchef Jan Schauf persönlich präsentiert wurde. Im kommenden Jahr wird die Veranstaltung über zwei Tage gehen und am Samstagnachmittag mit einer Ausfahrt auf klassischen Rennrädern starten. Termin 2012 ist der 16./17. Juni.



Brennabor-Vollballon-Rennrad aus der Sammlung von Heinz Fingerhut.

„100 Jahre Bauer“ und andere Termine

Am 6. und 7. August findet in Hanau Klein-Auheim, im Zentrum für Ortsgeschichte, in der Schulstr., eine Sternfahrt für Fahrräder, Anhänger, Mopeds und Motorräder der Marke BAUER. statt. Eintreffen der Teilnehmer ist am Sonntag zwischen 11 und 13 Uhr. Geboten wird auch eine umfangreiche Ausstellung rund um die BAUER Werke. Einige Zeitzeugen werden zu Wort kommen. Desweiteren besteht die Möglichkeit, das noch vorhandene Gebäude der BAUER Werke von außen zu besichtigen. Kontakt: Frank Dambacher, 01767 4156776.

Weitere Termine

Nachtausfahrt, Sa., 9. Juli, 18:00 Uhr, Dresden, Schuetzengasse 18.

Sonnenaufgangsfahrt So., 4. September, 4:00 Uhr bei Frank Papperitz, Pirna, Soebrigener Str. 44.

Stallhottreffen 17./18. September, „Come back- Ausstellung“ erstmals nach 4 Jahren Pause wegen Bauarbeiten.

Diamant-Rennradtour, Mo., 31. Oktober (Feiertag), Infos: Thomas Klitzsch, Tel. 0175/5535274.

Velocipediade am Auensee

Schlug das Herz der Velo im letzten Jahr inmitten der Stadt (Karlsruhe), so geht es nun an den Stadtrand ins Grüne. Mittelpunkt des diesjährigen Treffens, vom 26. bis zum 28. August



in Leipzig, wird der Campingplatz am Auensee sein. Laut Gerhard Eggers, der in diesem Jahr die Verantwortung für die Organisation übernommen hat, „ein ruhiges und gepflegtes Gelände mit altem Baumbestand und großzügigen Stellplätzen auf Rasengrund.“ Wer vor Ort übernachten möchte, kann wählen, ob er sich in einer der Finn- und Blockhütten einquartieren oder aber sein eigenes Zelt aufschlagen möchte. Stellplätze für Wohnmobile sind ebenfalls vorhanden.

Das Programm ist gelernt und eingeplant: Helge Schultz hat wieder spannende Lots für die große Auktion am Freitag zusammengetragen. Abends steht eine Laternenausfahrt zum Auensee auf dem Programm. Am Samstag, ab 10:30 Uhr, lockt die große Ausfahrt mit historischen Fahrrädern hinein in die Stadt. Mittagspause wird am Völkerschlacht-Denkmal sein. Für den traditionellen Festabend am gleichen Tag ist ein Shuttle mit Oldtimerbussen eingerichtet worden. Der Sonntag startet mit der Mitgliederversammlung, gefolgt von einer Präsentation historischer Fahrräder und dem abschließenden Mittagessen. Und parallel zu alledem wird der Trödelmarkt Sammler und Käufer in seinen Bann ziehen. Programm und weitere Infos unter: www.historischefahrraeder.de.

Historisches beim Sechstagerennen in Berlin

Von Christoph Guder und Sven Dewitz



Ehrenrunde im „Nudelpott“: Sven Dewitz und Uli Feick auf historischen Flitzern.

Foto: Hans Roovers

In der Zeit vom 27. Januar bis 1. Februar 2011 gastierte der „Sechstagerennzirkus“ in der deutschen Hauptstadt. Konnten die Berliner schon vor zwei Jahren das 100jährige Jubiläum der Sechstagerennen feiern, war nun das Jubiläum des 100sten Rennens fällig. Das muss man erst einmal verstehen, aber hier waren fünf Pfennig ja auch immer schon ein „Sechser“.

Ein Jubiläum ist immer eine feine Sache und vor allem ein Grund, den Blick auf die Geschichte zu werfen. Und der Geschichte des Rennens wurde anlässlich der bunten sechs Tage im Velodrom vor allem mit tatkräftigem Einsatz der Mitglieder des Vereins „Historische Fahrräder Berlin“ Rechnung getragen.

Historische Ausstellung im Nudelpott

So gestalteten die Mitglieder in der Galerie, der liebevoll „Nudelpott“ genannten Rennbahn im Berliner Bezirk Prenzlauer Berg, auf gut dreißig Metern an Hand von zwölf Exponaten von der Laufmaschine über das Hochrad zum klassischen Niederrad eine ansehnliche Ausstellung zur Geschichte des Fahrrades. In einem Sonderteil waren dreizehn historische Bahn- und Straßenrennräder, selbstverständlich auch Berliner Provenienz, zu bewundern.

Allabendlich drehten Vereinsmitglieder vor dem ersten großen Rennen, zeitgemäß gekleidet, auf sechs historischen Fahrrädern eine Bahnrunde. Unter glei-

chermaßen launiger wie fachkundiger Moderation wurde dem zahlreichen Publikum jeweils ein Rad näher vorgestellt. Eine genauere Betrachtung der vorgeführten Exemplare war dann in der schön aufbereiteten Ausstellung möglich, wo Sven Dewitz und Uli Feick die Fragen des interessierten Publikums ausführlich beantworteten.

Neben den erwähnten Rädern war auf Schautafeln die Geschichte der Berliner Sechstagerennen dargestellt, und in einer Vitrine gab es Zubehör und Erinnerungsstücke zu bewundern. Bei der Gelegenheit wurde natürlich auch nicht versäumt, vor unserer Messewand auf die Arbeit der beiden Vereine aufmerksam und für deren Belange Werbung zu machen.



Nicht nur das Publikum, auch die Medien zeigten Interesse für die historischen Räder.



Fotos: Hans Roovers

Mein Rad

Aus der Sammlung Renate Franz, Köln

Das vorgestellte Rad...

...ist eine Straßenrennmaschine aus den 1930er Jahren vom Kölner Rahmenbauer Fritz Köthke.

Seit wann ist es in Deiner Sammlung?

Es ist mein einziges Rad. Ich muss zu meiner Schande gestehen, dass ich nicht mehr genau weiß, seit wann ich es besitze, und auch nicht mehr genau, woher ich es bekam. Ich bin ja mehr an der Geschichte des Bahnradsports in sozial- und zeitgeschichtlicher Hinsicht interessiert. Deshalb bitte ich, mir mein Verhalten aus Sammlersicht zu verzeihen. Es stand jahrelang bei einem Freund im Keller. Aus Anlass des Nostalgie-Fahrradtages holte ich es heraus, um es dort auszustellen.

Beim Kauf hat Dich vor allem der Fahrradbauer Köthke interessiert?

Ja, genau. Er hatte eine Werkstatt in der Kölner Niederichstraße, seine Räder waren europaweit gefragt. Der spätere Olympiasieger Toni Merkens ging bei Köthke in die Lehre, Kölner Radsportgrößen wie Viktor Rausch, Gottfried Hürtgen, Paul Oszmella gingen bei ihm aus und ein, aber auch Sportler aus anderen Ländern waren Stammkunden, wie etwa Arie van Vliet und Jan Derksen aus den Niederlanden. In einem Interview mit Köthkes Schwager Toni Rüdth (ca. 1993) erfuhr ich, dass Köthke von Beruf eigentlich Kaufmann war und alle Teile zu seinen Rädern einkaufte – aber nur die der allerbesten Qualität, vor allem aus England und den Vereinigten Staaten. Ein Bruder von Fritz war Heinrich Köthke, der jahrelang die Radrennbahn in Köln-Riehl als Pächter betrieb.

Was kannst Du zur Ausstattung der Straßenrennmaschine sagen?

Durch die Ausstellung meines Rades auf der Radrennbahn in Bielefeld erfuhr ich nun weitere Details darüber. Das Rad aus den 1930er Jahren ist mit einer Super-Champion-Schaltung aus der Werkstatt von Oscar Egg ausgestattet, verfügt über eine F&S-Rennnabe mit dem Doppeladler und einen Lohmann-Rennsattel. Muffen, Naben und Ausfallenden sind verchromt. Nach der Einschätzung von kundigen Vereinsmitgliedern ist es mit „Top-Komponenten“ aus den 1930er Jahren ausgestattet, was darauf schließen lässt, dass es einem Profi-Rennfahrer gehört haben muss.



Renate Franz mit ihrem Köthke-Rennrad (oben). Die Nase des Lohmann-Sattels wird auf dem Oberrohr abgestützt (links). Die Bezeichnung „Champion“ wurde bis in die 70er Jahre für Köthke-Räder verwendet (rechts). Schmuckstück am Rad: Die Schaltung Super Champion mit Kettenspanner und Umwerfer (unten).



Die Feder

Von Armin Lindegger, CH-Wikon

Historische Fahrrad-Technik, neue Bekanntschaften, Gleichgesinnte treffen – und das über alle Landesgrenzen hinweg: Freundschaften in Hannover, Mühlheim, Berlin bis Bielefeld und in den ostdeutschen Bundesländern, ja sogar in England, Belgien, Frankreich und den Niederlanden sowie Finnland. Gäbe es diese wunderbaren Begegnungen nicht, müssten sie noch erfunden werden.

Meine Frau, Judith Bühler, und ich haben über all die Jahre in der historischen Fahrrad-Szene einiges gelernt, aber auch sehr viel Schönes erlebt. Eine Geschichte mit dem J-Rad möchte ich hier wiedergeben.

Durch meine Webseite „j-rad.ch“ hatte ich im Februar 2007 eine E-Mail aus Finnland bekommen. Die zwei Herren Pertti und Reijo, die die Mail gesandt hatten, informierten, dass sie beim Restaurieren eines J-Rades seien. Das war für mich, und ganz besonders für die J-Rad-Forschung ein neuer Stein im Mosaik: Das erste J-Rad im hohen Norden, von dem ich Kenntnis erhielt. Sie fragten mich um Ersatzteile an. Bekanntermaßen sind die meisten Ersatzteile nicht einfach von der Stange zu haben. Doch mit meinen Szenekenntnissen landeten die gewünschten Teile im Laufe des Herbstes 2007 bei mir auf der Werkbank. Danach suchte ich verschiedene kostengünstige Wege, um sie nach Finnland zu transportieren. Kurzentschlossen entschieden wir uns schließlich für die Variante „persönliches Überbringen“ in Verbindung mit Winterferien. Dabei war die Unterstützung beim Herrichten des Rades inbegriffen. Übrigens: Wir waren bis dahin noch nie in Finnland gewesen.

So standen wir plötzlich am Flughafen in Zürich vor der grossen Anzeigetafel und erblickten unseren Flug nach Helsinki. Wir hatten zuvor beschlossen,

für die Weiterfahrt nach Turku die Bahn zu nehmen, um uns so die Eindrücke des Landes bestätigen zu lassen, die das Internet uns präsentiert hatte. Doch, oh Schreck! Damit hatten wir nicht gerechnet: Als wir gegen 16 Uhr den Zug bestiegen, verschwand die Sonne am Horizont. Also keine Landschaftsbilder, eher „dunkel wie in einer Kuh“, wie wir in der Schweiz zu sagen pflegen. In Turku angekommen, auf der Fahrt mit dem Bus zum Hotel nach Naantali, empfingen uns viele Kerzenlichter vor den Häusern, die der Dunkelheit entgegenwirkten. Naantali ist eine der ältesten Städte Finnlands und ist mit seinem Hafen und einer malerischen Holz-Altstadt sehr gemütlich. Nach anfänglichen Heizproblemen in unserem Hotelpavillon konnten wir das Wochenende mit gemütlichen Spaziergängen und feiner finnischen Küche geniessen.

Am Montagmorgen holte uns eine illustre und sehr freundliche „Delegation“ von sechs Leuten bei eisigen Strassenverhältnissen ab. Die einen sprachen ein wenig Englisch oder gebrochenes Deutsch, die andern nur Finnisch. Doch die Verständigung war eigentlich nie ein Problem, wie sich später in den Begegnungen herausstellte.

Wir fuhren zum „Restaurator“ Pertti. Seine Passion sind eigentlich die historischen Mopeds. Daher schätzte es sein Auftraggeber sehr, dass er sein fachmännisches Wissen in das J-Rad einfliessen liess. Markuu, der Besitzer des J-Rades, erzählte uns, dass er als Kind mit diesem Rad gefahren sei.

Weiter wollen wir unbedingt erwähnen, wie wir von allen sehr herzlich aufgenommen wurden. Ja, sogar der Nachbar Reijo und seine Frau baten uns, bei Ihnen Kaffee und Kuchen zu geniessen. Anschliessend fuhren wir in eine Art Museums-lager. Der finnische Staat sammelt alte Sachen und vermietet oder

verleiht diese an interessierte Museen und für Veranstaltungen. Also kamen wir in den Genuss von seltenen Kostbarkeiten. Da war auch eine kleine Abteilung mit Fahrrädern zu sehen, darunter ein weiteres J-Rad, Hochräder, Kettenlose und ein paar ortsübliche Fahrräder.

Für den nächsten Tag entschieden wir uns, das fast fertig restaurierte J-Rad in Angriff zu nehmen. Da Pertti nicht genau wusste, wie der bekanntlich etwas schwierige Seil-Antrieb des J-Rades zu montieren ist, kamen wir gerade rechtzeitig, um ihm zu helfen. Mit der Unterstützung von Judith und Pertti wurde das J-Rad noch am selben Tag fertig gestellt. Nur die Jungfernfahrt konnte nicht ausgekostet werden, da überall Schnee und Eis lagen. Obwohl wir uns sprachlich nicht verstanden, sondern mit Händen und Füssen verständigten, lernten wir ein wichtiges Wort: „hyvää“, das heisst „gut“.

Die restlichen Ferientage verbrachten wir mit Pertti, der uns die nahen und fernen Sehenswürdigkeiten zeigte. Da Reiseführer Pertti nur Finnisch sprach, gestikulierten wir bald perfekt mit Händen und Füssen. Das feine Abschiedessen, mit dem uns Perttis Frau verwöhnte, und die herzliche Verabschiedung beim Busbahnhof – das waren für uns Erlebnisse pur!

Das Fahrrad lässt uns Menschen vorwärts kommen, aber auch interessante und freundliche Begegnungen pflegen. An dieser Stelle lassen wir unsere finnischen Leute ganz herzlich grüssen und hoffen, sie eines Tages auch mal bei einem Fahrradtreffen begrüssen zu dürfen.

Zum Schluss bleibt mir die Pflicht, die erhaltene Feder weiterzureichen, die ich gerne an Monika Grundmeyer übergebe.

VERKAUFE

Boneshaker Hochrad. Daniel Schweizezr, Freiburg, boneshaker@gmx.net, 07664-4027123.

Phänomen Herrenrad, 28“, 30er oder 40er Jahre, komplett mit den Originalteilen, ordentlicher Zustand, VB 120 €. Detlef Kummer, Nienburg/Weser, 05021-913984.

Victoria Herrenrad, 28“, um 1960, komplett mit allen Originalteilen, guter Zustand, Restaurierung nicht erforderlich! VB 150 €. Detlef Kummer, Nienburg/Weser, 05021-913984.

26er Herrenrad, 30er J., 3cm Rahmenrohrdurchmesser, Marke unbekannt. **28er Damenrad „Patria – WKC“,** BJ 1925, teilrestauriert, sehr guter Zustand. **28er Herrenrad „Gritzner“,**

BJ 1929, sehr guter Zustand. **26er Rahmen für „Wanderer“-Sportrad** (Original, BJ 1940). **28er Damenrad „Brennabor“,** BJ 1920, Rahmen, SB, Gabel. **Ersatzteile für Diamantsporträder** Herren- und Damenfahrräder, 50er und 60er Jahre. **Diamant-Rennradsattel** aus Leder. **Reifen: 26 x 1,75, schwarz, TSG und Pneumant,** 50er Jahre, Blockprofil, sehr guter Zustand. Dirk Andreassen, 03867-8822 (ab 20 Uhr).

Möve Damenfahrrad, Modell 95, original schwarz lackiert mit Roststellen. Rahmen Nr. 941641, in der Rahmenplakette ist kein VEB oder IFA, nur die Möve. Erich Heinicke, wally-pudding@gmx.de, 0171-93794.

Seidel und Naumann Modell 33, 26er - 30er Jahre, bis auf Schutzblechfigur alles da. Sattel und Klingel sind noch an meinem Diamant. Roman Kunze, Halle-Saale, roman-kunze@gmx.de, 0178-2692283.

Rabeneick /Brackwede Herrenrad aus den 50er Jahren, „frisch“ vom Dachboden. Es ist nicht restauriert, und genau so, wie es vor Jahrzehnten eingelagert wurde. Mein Vater (Jahrgang 38) hatte es nie wegwerfen wollen. Jetzt suche ich jemanden, der es wieder zum Leben erweckt. Axel Broeking, axel.broeking@yahoo.de, 02051-948120.

Rixe Herrenrad Original, „anerkanntens Markenrad“, voll verkehrssicher, Werkstatt gewartet, neue Reifen vorn und hinten. Farbe: grün, etwas Flugrost, sonst super Zustand für sein Alter. Felgenbremse vorn, Rücktrittbremse hinten, 3 Gang Nabenschaltung. Preis VB. Simone Kaiser, 0951-4077891.

1. In Kleinserie handgefertigter **frz. Randonneur** der Confrérie des 650, gebaut von **Daniel Hanart** mit erlesener Ausstattung, circa 2002, ein künftiges Sammlerobjekt 2. **Motoconfort Mädchenrad** 24 Zoll (Modelle "Fillette Type F.B."), rot, von ca 1955, komplett original mit sehr schöner Ausstattung, wenig gefahren, sehr guter Zustand 3. Verschiedene **Teile für französische Räder** aus den 30ern -50ern: Beleuchtung, Reflektoren, Freilaufritzel (Zahnkränze einfach, 3-fach, 4-, 5-fach, etc.) Einzelheiten, Preise und Photos gerne auf Anfrage per mail konold@aliceadsl oder Telefon 0033-388848771

Rennrad Bertin, 50er Jahre, mit einer nachträglich herausgearbeiteten Stauchung in Ober- und Unterrohr, zeittypische Ausstattung, schöne Dekors und Schriftzüge, 350 €, Thomas Busch 0170-9668090.



SUCHE

Wanderer 26Zoll Herrenfahrrad, zum Restaurieren. **Martin Kmaszynski**, mtku@gmx.de, 0170-4412428.

Infos zur Marke Elfa, v.a. Katalogunterlagen und Ersatzteile für die Fahrräder dieser Marke, speziell für Mod 22, was bis zur Velocipedade fertig werden soll. Christopher Lange, Dahlen, kettenblatt@gmx.de, 034361-63158.

Miele Glockentretlager, für mein Miele Herrenrad von 1938, oder auch nur Kettenrad mit Kurbeln. Daniel Kirchen, St.-Wendel, dkirchen@mac.com, 06851-830744.

Diamant-Rennrad Modell 67 mit originale Lack sowie **Diamanträder vor 1940**. Florian Grund, floriangrund@web.de, 0172-3767982.

Schutzblechschild von Mifa, Teile für altes Mifa 30er Jahre sowie **Literatur, Prospekte etc. über Mifa**. Steffen Beneicke, 0341-4794060.

Pärchen der Bremsen LAM Super-Dural Competition / Sansax. Gerne mit Hebeln, aber auch nur die Zangen würden reichen. Sie sollen ruhig gebraucht sein, aber in gutem Zustand und komplett. Weiterhin suche ich ein **Pärchen Sansax Pedale**, mit dem großen Lager und ohne durchgehende Achse. Ebenfalls in gutem Zustand. Die Teile dürfen durchaus Macken haben, funktionieren sollen sie aber gut. Nick Hennicke, nick.hennicke@gmx.net, 0176-96683022.

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

Wer kennt den Besitzer dieses **BISMARCK-Herrenfahrrades** mit einem **Panther-Baby-Motor** und kann Hinweise auf seine Person (Name, Telefon usw.) geben. Oder ihn bitten, sich mit der IG BISMARCK in Verbindung zu setzen. Kontakt: bismarck-zweiraeder@gmx.de



Deutsche Rennräder aus den 10er bis 50er Jahren des 19. Jhdts. Außerdem Ausgaben/Jahrgänge Illustrierter Radrennsport und Sportalben der Rad-Welt Thomas Busch 0170-9668090.

AK/Foto von Steher-Weltmeister **Walter Sawall** von 1928, auf Brennabor Rad. Auf welchem Rad wurde er 1931 Weltmeister? Mario Steinbrink, mario@brennabor-brb.de

Impressum

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

Herausgeber

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

Redaktion

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

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

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

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

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

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

Termine
termine@knochenschuetler.de

Kostenlose Kleinanzeigen
anzeige@knochenschuetler.de

Layout

text-tigger, 32051 Herford
Fon 05221-3469769

Druck

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

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

deutsches fahrrad museum



MUSEUMSLADEN

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

97769 Bad Brückenau (Staatsbad)
Heinrich-von-Bibra-Straße 24
Tel. 09741/938253 · Fax 938254

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

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

Werner Aidi

Diamant

Fahrräder Motorräder Radsport



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

MAXIME
Verlag Maxime

ERSTMALS KOMPLETT AUF DEUTSCH: ALBERT LONDRES' LEGENDÄRE REPORTAGEN VON DER TOUR 1924



ALBERT LONDRES: Die Strafgefangenen der Landstraße

ISBN 978-3-936973-64-8

Gebundene Ausgabe

124 Seiten – EUR 12,80

„Albert Londres ist eine Nummer für sich. Man stelle sich einen Egon Erwin Kisch vor, der nicht aus Prag stammt – das geht nicht –, also man denke sich einen gebildeten Mann, der von einer großen Reporterleidenschaft wirklich besessen durch die Welt getrieben wird. Londres ist ein Reporter und nichts als das: keine langatmigen Untersuchungen, keine exakten Dokumente, sondern: Wo ist etwas los? Ich will dabei sein! Ihr werdet lesen.“

Kurt Tucholsky

Bestellen Sie unseren Gesamtprospekt.

Covadonga Verlag

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

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



Zubehör für klassische Fahrräder Motorfahrräder und Mopeds

Gartenweg 46
32609 Hüllhorst

Tel: 05744 / 920 528

Fax: 05744 / 920 529

www.velo-classic.de
fingerhut@velo-classic.de



Gregers Christian Nissen in Einbeck, zwischen 1887 und 1890.

Abbildung: Archiv Familie Nissen