

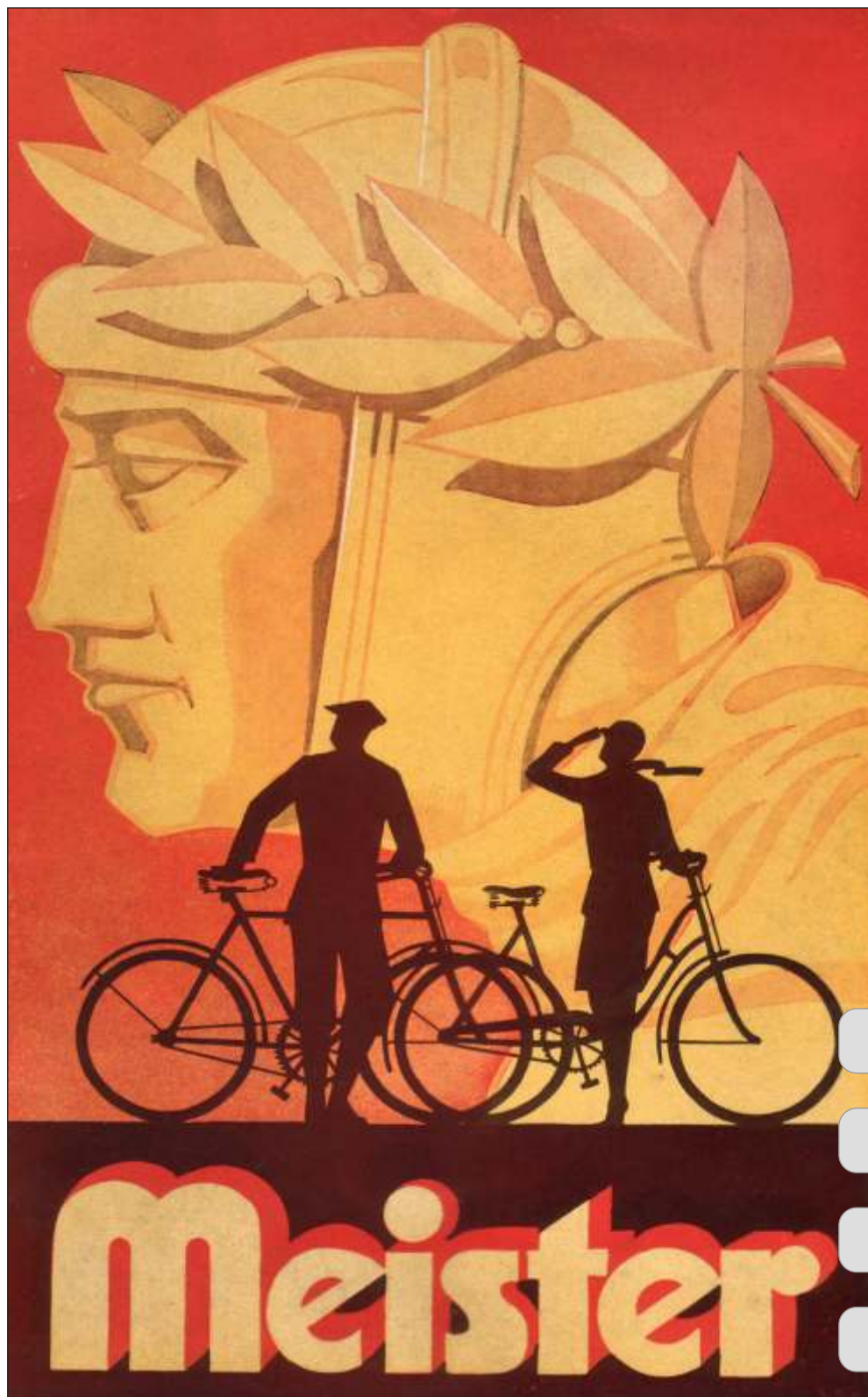
Der

Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 52 • 2/2011

# KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

52



Max Hahn

Bella-Vista

Adler Rennrad

Rückenwind

## In dieser Ausgabe:



Der Steher Max Hahn – ein robuster Taktiker.  
Foto: Sammlung Peter Hahn

### **Max Hahn: Ein bewegtes Leben in bewegten Zeiten.**

Seine Bambi Räder waren im Berlin der 50er Jahre in aller Munde. Doch schon in den 20er Jahren hatte er durch ein „Raketen-Rad“ von sich reden gemacht. Später vertrieb er die Eigenmarke „Rennhahn“. Max Hahn ging wie ein Stehaufmännchen durch viele Höhen und Tiefen. Renate Franz und Michael Mertins haben eine biografische Skizze verfasst.

### **Bericht über eine Radfahrschule der Frühzeit: Hermann Löns zu Bella-Vista.**

Dass der Literat und Dichter Hermann Löns ein passionierter Fahrradfreund war, darüber klärt uns Walter Euhus mit diesem Beitrag auf. Er hat einen Bericht von Löns über die Radfahrschule Bella-Vista, damals noch außerhalb Hannovers, gefunden, den wir im Heft wiedergeben.



Junger Herr mit Fahrrad. Foto: Sammlung Walter Euhus

### **Schlaglicht auf eine kaum bekannte Spezies: Das Adler-Getrieberennrad.**

Insgesamt sind der Redaktion sechs Exemplare der Adler-Modelle 58 und 158 bekannt. Davon ist nur eines im Originalzustand erhalten. Die übrigen wurden verändert oder blieben Fragment. Wir wagen eine Zusammenfassung des aktuellen Wissensstandes zu den Adler-Dreigang-Rennrädern.



Teilansicht: Adler Modell 58 von Klaus Stellmacher.  
Foto: Thomas Busch

# Liebe Leserinnen und Leser,

wie lauten noch gleich die drei großen Lügen des Sammlers? 1. „Ich habe genug und brauche nichts mehr.“ 2. „Ich mach' jetzt mal Pause.“ 3. „Ich will meine Sammlung verkleinern.“

Das kennen wir alle – richtig? Diese oder ähnliche Formulierungen bekomme ich jedenfalls bei Gesprächen auf Märkten oder Treffen immer wieder zu hören. Doch dann erlebe ich, wie sich mein Gesprächspartner wenige Atemzüge später umdreht und zwischen den Verkaufsständen erneut auf Pirsch geht – um die Sammlung zu verkleinern? Wohl kaum. Vermutlich eher, weil er schon genug hat und nichts mehr braucht...

Machen wir uns nichts vor – Sammel-Leidenschaft frisst Aufmerksamkeit und ist oft mit dem einen oder anderen kleineren und größeren Selbstbetrug verbunden. Dritten zu erklären, was wir da tun, fällt längst nicht immer leicht. Insbesondere, wenn wir in solchen Situationen gezwungen werden, uns selbst durch die Brille des Nicht-Sammlers zu betrachten. Ich ertappe mich dann schon mal dabei, wie ich mich und meine Marotte auf den Prüfstand stelle.

Das ist zum Beispiel so, wenn ich mit meiner Frau spreche. Sie ist eine bekennende Nicht-Sammlerin, und manches Gespräch – insbesondere im Anschluss an eine kostenintensive Neuanschaffung – endet folglich damit, dass ich mich hinterfrage. Dabei hatte sie im Verlauf unserer Ehe eigentlich nur zwei Möglichkeiten: Meine Sammelwut in Sachen Fahrrädern achselzuckend zu tolerieren oder resigniert in die innere Emigration zu gehen. So dachte ich jedenfalls. Aber sie nicht. Statt sich für eine dieser beiden Optionen zu entscheiden, war sie aktiv und wählte den Weg der Integration. Unsere Maisonette-Wohnung beherbergt ein Fahrradzimmer, in dem ich mich ausleben kann, und auch der Flur unter der Treppe bleibt nicht ungenutzt, von diversen Kellern und einer kleinen Scheune ganz zu schweigen.

Worauf will ich hinaus? Wenn wir in Bezug auf das Sammeln von einer Lei-



denschaft sprechen, dann hat das gute Gründe. Eine Leidenschaft kann absorbierend sein, sobald wir uns ihr hingeben – die Gefahr ist nicht von der Hand zu weisen. Wir verlangen dann den Menschen, die mit uns zusammenleben, einiges ab. Das geht nicht immer gut, sondern manchmal eben auch schief. Nämlich dann, wenn der Partner im Zuge des Hobbys nur noch zur Randnotiz wird. Daher wohl dem, der jemanden an seiner Seite hat, mit dem er die Fahrradleidenschaft teilen und gemeinsam leben kann! Davon gibt es einige im Verein, doch vermutlich wäre es nicht schlecht, wenn es noch mehr gäbe.

Manchmal blicke ich mit Neid auf die Familien, die gemeinsam zur Velo fahren oder auf die Paare, die an den Ausfahrten des Vereins teilnehmen. Doch meine Frau hat sich entschieden. Sie bleibt bekennende Nicht-Sammlerin. Einen Vorteil hat das: Beim Einkauf auf den Märkten wähne ich mich unbeobachtet. Allerdings weiß ich schon jetzt, wie sie mich wieder anschauen wird, wenn ich zum nächsten Treffen aufbreche und ihr sage: „Keine Sorge: Ich habe genug und brauche nichts mehr.“

*Euer Thomas*

## Inhalt:

**Editorial** 3

## Fachartikel

- Renate Franz und Michael Mertins:  
Biographie des Rennradfahrers Max Hahn 4

- Walter Euhus:  
Die Radfahrschule in Bella-Vista 11

## Post aus ...

- England und Amerika 15

## Fahrräder und Ihre Besitzer Anfang des 20. Jahrhunderts

- Fotos aus der Sammlung Martin Liening 18

## Autorenforum

- Exoten unter der Rennrädern – Die Adler Modelle 58 und 158 20

## Literatur

- Rezensionen 23

## Veranstaltungen und Termine

- Ein Jubiläum, eine Ausstellung und ein Buch 26

- Rückblick:  
Velocipediade in Leipzig 28

- Historische Fahrräder im Zoo Dresden 29

- Die Wintertreffen in Erfurt und Bielefeld 30

**Gastkommentar** 31

**Mein Rad** 32

**Die Feder** 33

Kleinanzeigen 33

Impressum 34

*Titelbild: Titel des Fahrradkatalogs von Meister aus 1936, Sammlung Michael Mertins.*

# Von rasenden Raketenrädern und flinken Bambis: Der Rennradfahrer Max Hahn

Von Renate Franz, Köln, und Michael Mertins, Bielefeld

**Ob als Erfinder so genannter Raketenräder, als Kaufmann oder als erfolgreicher Vermarkter von Kinder-Radrennen – der Berliner Max Hahn alias „Kikiriki“ hat sich im Laufe seines Lebens immer wieder neu erfunden. Renate Franz und Michael Mertins zeichnen ein bewegtes Leben nach.**

Max Hahn wurde 1899 im ostpreußischen Mühlenhausen, heute Młynary in Polen, geboren. Als er fünf Jahre alt war, zog seine Familie nach Berlin. Im Alter von acht Jahren bekam er ein Fahrrad zu Weihnachten geschenkt; mit 13 Jahren bestritt er sein erstes Jugendrennen über 20 Kilometer, Weißensee-Biesenthal-Weißensee. Er lag an der Spitze, als er mit einem Pferdeuhrwerk zusammenstieß, stürzte und ausschied. Mit 14 Jahren wurde er Vereinsmeister des „Olymp 1912“ über 1000 Meter und gewann das 150 Kilometer lange Rennen Berlin-Frankfurt/Oder-Berlin. Ein Jahr später bestritt er sein erstes Bahnrennen in Zehlendorf, mietete daraufhin eine Kabine in der Radrennbahn Treptow, auch „Nudeltopp“ genannt, und begann, systematisch auf der Bahn zu trainieren.

Das Sport-Album der Rad-Welt schrieb: „Sein erster Start war eine Ueberraschung. Im Vorlauf schlug der Neuling den Charlottenburger [Alfred] Schrage und dieser Sieg veranlaßte [Emil] Lewanow, ihm für den Endlauf seine Rennmaschine zu überlassen.“ Hahn beendete das Rennen als Zweiter. /1/ Fortan trainierte er gemeinsam mit dem späteren Steher-Weltmeister Walter Sawall, bis er 1917 als Soldat eingezogen wurde.

In den 1920er Jahren etablierte sich Max Hahn als Fahrer bei Sechstagerennen sowie als „Flieger“ (damalige Bezeichnung für Sprinter). Der beliebte Lokalmatador mit dem Spitznamen „Kikiriki“ /2/, der kaum jemals außerhalb seiner Heimatstadt Rennen fuhr, startete bei 13 Berliner Sechstagerennen, wurde mit Franz Krupkat 1923 Zweiter und mit Oscar Tietz 1926 Dritter sowie 1925 zweimal Zweiter.

## Sechstage-Partner Oskar Tietz

Hahns Sechstage-Partner Oskar Tietz war vier Jahre älter als er und in Berlin geboren. Er begann seine Radsport-Karriere kurz vor dem Ersten Weltkrieg, musste aber nach einem schweren Sturz sechs Monate im Krankenhaus verbringen. Danach wurde er als Soldat eingezogen, zweimal verletzt und erlitt eine schwere Gasvergiftung. Nach dem Krieg war es schwer für ihn, wieder Radrennen zu fahren, da er anfangs nicht einmal die Mittel besaß, um sich das notwendige Material zu kaufen. Er wurde jedoch ein erfolgreicher Bahn- und Sechstagesfahrer, oft im Gespann mit Hahn, mit dem gemeinsam es allerdings nur für zweite und dritte Plätze reichte. Hahns Sohn Peter erinnert sich, dass er seinen Vater



Am Anfang seiner Karriere fuhr Hahn auf Brenna-bor. Foto: Archiv Fredy Budzinski, Deutsche Sporthochschule Köln

mal darauf angesprochen habe, warum er so oft nur Zweiter mit Tietz geworden wäre. Der Vater begründete dies mit vorher getroffenen Absprachen, denn es sei üblich gewesen, dass die Manager der Fahrer während der nächtlichen Neutralisationszeiten der Sixdays die späteren Sieger festlegten. Der ganze Sechstagszir-



Vor dem Start auf der Rennbahn in Treptow 1923.

Foto: Sammlung Peter Hahn



Das erfolgreiche Sechstage-Duo Hahn/Tietz.

Foto: Sammlung Peter Hahn





kus sei immer schon mehr Theater als Sport gewesen.

Mit anderen Partnern gewann Tietz sechs Sechstage-Rennen, fuhr aber auch Straßenrennen: 1925 siegte er bei „Rund um Berlin“ und belegte bei der „Deutschland-Rundfahrt“ den dritten Platz./3/ 1928 war der Spitzenfahrer in den Skandal um das Berliner Sechstagerennen verwickelt, bei dem weitreichende Schiebungen des Niederländers Piet van Kempen herauskamen, und wurde deshalb für zwei Monate gesperrt./4/

Oben und links:

Abziehbilder für Räder der eigenen Fahrradmarke „Rennhahn“.

Sammlung Peter Hahn



### Max Hahn der Kaufmann

Max Hahn wurde 1926 deutscher Vize-Meister im Sprint, nachdem er im Jahr zuvor schon Dritter geworden war./5/ Zudem startete er bei fast allen Rad-sportveranstaltungen im Berliner Sportpalast, die im Winter regelmäßig ausgetragen wurden, wie etwa beim Radrennen zur Eröffnung der Wintersaison am



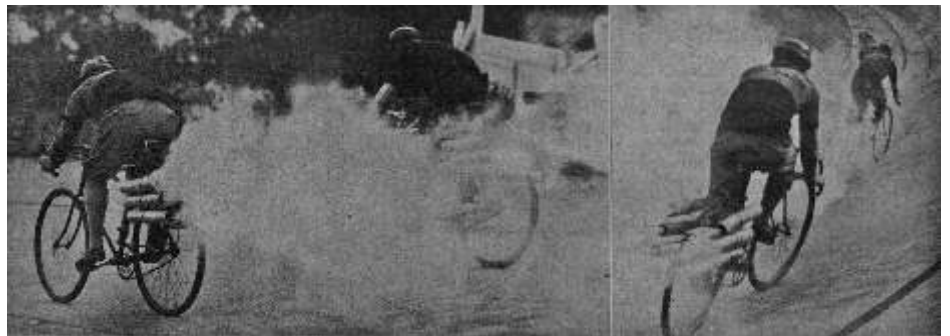
Max Hahn 1922 mit seinem Manager.

Foto: Sport-Album der Rad-Welt 1922

26. Oktober 1926: „Im Endlauf hatte Hahn, an der Spitze liegend, Reifenschaden. Er spurtete aber weiter. In der Kurve hatte er sein Rad nicht mehr in der Gewalt, so daß er zu hoch getragen wurde und mit Schrage, der ihn außen passieren wollte, über die Barriere geschleudert wurde. Hahn zeigte sich sofort wieder unverletzt, wogegen Schrage mit geringen Verletzungen davongekommen war.“/6/

Ende der 1920er Jahre beendete Max Hahn seine aktive Radsport-Laufbahn und eröffnete das „Erste Berliner Rad-sporthaus Max Hahn“ in der Frankfurter

Meister im Sprint geworden war. Hahn schrieb an die Zeitschrift Illustrierter Radrenn-Sport: „Die ersten Versuche haben meine Erwartungen übertroffen, aber natürlich sind noch viele Verbesserungen nötig. In kurzer Zeit hoffe ich, auf einer Radrennbahn die ersten Raketen-Radrennen zeigen zu können. Trotz aller Heimlichkeit haben uns gewiefte Kinoleute und Photographen bei unserem Versuche auf der Olympia-Bahn überrascht, und die Ufa- und Emelka-Wochenschau bringen schon in dieser Woche die ersten Bilder von unserer Raketen-Fahrt. Jedenfalls kommt diesmal eine Neuigkeit, die alle Welt interessieren muß, nicht



Max Hahn und Oskar Tietz auf Raketenrädern unterwegs auf der Berliner Olympia-Bahn, 1929.

Foto: Illustrierter Radrennsport 9. Jg., Nr. 43, vom 27. Oktober 1929, S.

Allee 346, „Vis à vis von Tietz“, womit er auch warb./7/ Er kreierte eine eigene Fahrradmarke „Rennhahn“, die er mit schmissigen Slogans anpries: „Rennhahn über Nacht, Dich zum Meister macht!“ oder „Und wenn auch mal Deine Kraft nicht reicht, Du siegst trotzdem, weil „Rennhahn“ federleicht!“/8/ Einige Bahnfahrer jener Zeit wie Benno Funda, Georg Kroschel und Paul Buschenhagen fuhren erfolgreich auf dieser Marke.

### Erstes Raketenrad der Welt

Tietz und Hahn waren nicht nur Rennfahrer, sondern auch Tüftler. Ende der 1920er Jahre entwickelten die Beiden „das erste Raketen-Rad der Welt“, das „Hahn Rak I“ und zitierten zur Werbung die Schlagzeile einer Berliner Tageszeitung: „Kein amerikanischer Bluff“. /9/ Versuche mit den Raketen-Rädern wurden auf der Berliner Olympia-Radrennbahn gefahren, jener Radrennbahn, auf der Hahn im August 1926 deutscher Vize-

aus Amerika, sondern aus Berlin. Raketen-Radrennen! Wer möchte sich so etwas nicht einmal ansehen?“/10/ Über den weiteren Fortgang dieses explosiven Experiments ist indes nichts bekannt.

### Erstes Berliner Radsporthaus

Eine ausführliche Preisliste von 1931 zeigt, dass Hahns „Erstes Berliner Radsporthaus“ die großen deutschen Marken der Zeit führte: Dürkopp, Brennabor, Diamant, MIFA, Opel, Expreß, Wittler etc., aber auch französische Fabrikate wie J. B. Louvet oder belgische wie Van Hauwaert. Besonders ins Auge sticht ein Dürkopp-Straßenrenner Modell Buse mit Ballonreifen. Nachdem Hermann Buse 1930 den Klassiker „Lüttich-Bastogne-Lüttich“ auf einem solchen Rad überlegen gewonnen hatte, tauchte es sogleich im Fahrradhandel auf. Die eigene Marke „Rennhahn“ stand aber naturgemäß im Vordergrund der angepriesenen Räder: Sie gab es in Straßen- und Bahnversion,

**Einzigartig**

in der Welt dastehender

# 10 Rollen-Mannschafts-Apparat

**für 5 Mannschaften**

D. R. G. M.

Eine Sensation für den Radsport!

Erfinder: Max Hahn.

**Auf diesem Apparat können einwandsfreie Mannschaftsrennen gefahren werden.**



Preis des kompletten Apparates Mk. 950.—

Diesen Apparat verleihe ich an Vereine, pro Veranstaltungstag Mk. 50.— exklusive Transport

Einzelne Apparate Seite 25

Verleih nach Außerhalb nach Uebereinkunft!

*Das Simultan-Renngerät im Einsatz.*

aber auch als Jugendrenner oder B.-Z.-Strapazierrad. Letzteres wird in der ansprechend bebilderten Liste als Lieblingsrad hunderter Berliner Zeitungsfahrer bezeichnet. Ansonsten bot Hahn die volle Palette des Zubehörs an, von A wie Achsensicherung bis Z wie Zahnkranz-abnehmer. Ansehnlich ist sein Angebot von Rennfahrerkleidung. Recht hausbacken dagegen mutet sein Sortiment von aufgeführten Massage- und Stärkungsmitteln an. Das Heftchen enthält auch Hinweise zur Behandlung von Reifen und praktische Tipps bei Pannen und Schäden unterwegs. Besonders fällt ein Rennsimulator auf, den Max Hahn erdachte und für den er sogar Gebrauchsmusterschutz (DRGM) vom Patentamt erhielt. Damit konnten bis zu zehn Fahrer gegeneinander antreten, die zurückgelegte Strecke wurde mittels Zeigern auf einer großen Scheibe angezeigt.

## Neue Berliner Radrennbahn

Im Zweiten Weltkrieg brannte das Haus in Berlin-Friedrichshain, in dem die Familie Hahn gewohnt hatte, aus, und auch das Fahrradgeschäft wurde zerstört. Die Familie zog nach Neukölln, und nach

Kriegsende betrieb Max Hahn dort im Haus Hermannstr. 15 die Gaststätte ‚Maxim‘, in der nach Radrennen gefeiert wurde, und er eröffnete erneut ein Fahrradgeschäft, diesmal in Kreuzberg, Skalitzer

*Abbildung: Sammlung Peter Hahn*

Str. 120. Im Jahr 1946 erhielt der „Sportring Neukölln“, ein Konsortium um Hahn, vom Bezirksamt Neukölln den Auftrag zum Betrieb einer Radrennbahn auf dem Gelände der „Werner-Seelenbinder-



Max Hahn (links) und Fredy Budzinski schreiten zur Siegerehrung auf der Neuköllner Radrennbahn, um 1950.  
Foto: Archiv Fredy Budzinski, Deutsche Sporthochschule Köln

Kampfbahn“. Das Grundstück blieb im Besitz von Berlin-Neukölln, Hahn agierte als Pächter der Anlage, aber auch als Veranstalter und sportlicher Leiter der Rennen. Es fanden noch im gleichen Jahr Rennen statt, z. B. um den Albert-Richter-Preis, um das Blaue Band des „Kurier“ oder den Berliner Bären. Aus der Aschenbahn entstand 1948 durch Aufschüttung von Trümmerschutt eine neue 500 Meter lange Zementbahn, nach der bescheidenen Einschätzung des Journalisten und Mitinitiators Fredy Budzinski „einer der bedeutendsten Neubauten der Millionenstadt nach dem Kriege“.

Im „Illustrierten Radsport-Expreß“ stand unter der Überschrift „Berlin hat wieder eine Radrennbahn“ zu lesen, dass „der gesamte Bau vom ersten Spatenstich an nur Handarbeit war“. /11/ Am 13. Mai 1948 wurde sie eröffnet: „Max Hahn, mit Blumen förmlich überschüttet, dankte den herzlich Beifall spendenden 30.000 Zuschauern für die Ehrung, die ihm viele Freunde und Gönner zuteil werden ließen, auf einer Defilierrunde.“ /12/

In der folgenden Zeit strömten die nach Ende des Krieges auch nach Ablenkung hungernden Berliner „lawinenartig [sic!] in die Arena“. /13/ Allerdings hatte es Hahn, so erinnert sich jedenfalls sein Sohn Peter, versäumt, sich eine Mindestanzahl von Rennterminen pro Jahr vertraglich zusichern zu lassen. So blockierte das Bezirksamt Neukölln die Rennbahn manches Mal für Fußballspiele und andere Sportveranstaltungen und verhinderte dadurch lukrativere Radrennen. Als Budzinski später wegen seiner vermeintlichen finanziellen Beteiligung an der Radrennbahn kritisiert wurde – da er zudem Funktionär in der „Kommission für Berufssport“ war, vermutete man eine Interessenskollision – stellte dieser fest „der ‚Sportring‘ sei Hahn allein“, und er selbst nur für die Pressearbeit zuständig. /14/

### Zug der Zeit verpasst

1952 kam es hinter den Kulissen des Rennbetriebes zu massiven Streitigkeiten um die Neuköllner Bahn, u. a. mit dem Berliner Textilkaufmann Max Knaak, der sich ebenfalls als Radsportveranstalter betätigte: Das Bezirksamt kündigte den Vertrag mit Max Hahn und verpachtete sie zunächst an Knaak. Hahn pochte darauf, sein Vertrag sei auf 20 Jahre angelegt gewesen und nicht ordnungsgemäß gekündigt worden. Schließlich habe er eine Million Mark in die Bahn investiert; zur Finanzierung habe er ein Grundstück sowie die geretteten Bestände aus seinem Fahrradgeschäft verkauft. Hahn, der von

ursprünglichen Plänen zu weiteren Bauten wie Tribünen berichtete, über sich selbst: „Maxe Hahn, Du hast die größte Dummheit Deines Lebens ausgefressen.“ /15/

eine Zementbahn, die habe ich in ganz schlechter Erinnerung. Das war schon zu der Zeit, als die Bahn in recht schlechtem Zustand war. Nachmittags fuhren die Kinder mit Rollern und Fahrrädern darauf



So legt sich ein Champion von morgen in die Kurve!

Foto: Sammlung Peter Hahn

Der Verlust der Bahn, deren Betrieb allerdings ohnehin 1955 weitgehend eingestellt wurde, da sie für die publikumsträchtigen Steherrennen nicht geeignet war, stürzte Max Hahn für den Rest seines Lebens in hohe Schulden.

Ebenfalls negative Erinnerungen an die Rennbahn hat unser Vereinsmitglied Günter Grandke, allerdings aus anderer Perspektive: „Es gab eine Radrennbahn, das weiß kaum noch jemand, das ist heute der Sportpark Neukölln. Ich erinnere mich, daß das früher mal eine Aschenbahn war; in der Mitte ein Fußballplatz, ringsum eine Riesenbahn als Aschenbahn. Da wurden nach dem Krieg sogar Steherrennen gefahren. ... Dann wurde es

herum, da lagen halbe Mauersteine. Und genau so einen Stein habe ich getroffen. Ich bin in die Zuschauerränge geflogen und lag dann auf dem Fußballplatz. Das ist keine so schöne Erinnerung. Aber die Radrennen, die ich da gesehen habe, die waren schon sehr interessant. Heute nicht mehr zeitgemäß, weil die Bahn viel zu groß war.“ /16/

Hahn betrieb noch sein Fahrradgeschäft weiter, aber in den Wirtschaftswunderjahren der 1950er Jahre, in denen Motorrad und Auto gefragt waren, ließ das Geschäft stark nach. Zuletzt sattelte er auf den Verkauf von Radio- und Fernsehgeräten um, hatte aber den Zug der Zeit schon verpasst.

## Das Bambi-Rad

Etwa 1952 setzte Maxe Hahn noch eine weitere Idee in die Tat um: Er entwickelte das sogenannte „Bambi-Rad“ (Der Fall Bambi, siehe KS 37, S. 18-22), ein Rennrad für Kinder, mit denen sich diese auf eigens für sie gebauten kleinen „Bambi“-Rennbahnen in Wettkämpfen messen sollten. Natürlich hegte Vater Hahn dabei die Vorstellung, dass sein Filius Peter radsportlich in seine Fußstapfen treten sollte. Leider teilte der Nachwuchs die Leidenschaft für Radrennen nicht. Aber immerhin erinnert sich der Sohn an frühe Experimente seines Vaters mit kindgerechten 20-Zoll-Rennrädern. Erst im nächsten Entwicklungsschritt entschied sich der Konstruk-

bildet, als Rennmaschinen ‚en miniature‘ allgemeines Aufsehen erregten. Diese Reklame erwies sich als so zugkräftig, daß die Polizei den Aufmarsch der Fahrer nur in den Nebenstraßen erlaubte, und so verschwand das Zwergen-Fahrrad wieder aus dem Straßenbild. Alle Welt glaubte, es sei endgültig begraben, aber nach einer Pause von drei Jahrzehnten nahm der Hersteller der Reklameräder die Fabrikation wieder auf, gab den Maschinen den Namen ‚Bambi‘ und stellte sie als Werbung für ein Spielzeug schulpflichtigen Knaben und Mädchen zwischen 10 und 14 Jahren zur Bestreitung von Wettbewerben kostenlos zur Verfügung.“<sup>17</sup> Durch diese Darstellung büßt die Bambi-Bewegung ein klein wenig von ihren

dem populären Hertha-Sportplatz am Gesundbrunnen steigen.

Für das Rennen am 5. Oktober wechselten die Veranstalter Hahn und Tietz ins Stadion am Kreuzberg an der Katzbachstraße. Immerhin hatte dort die 400-Meter-Laufbahn schon eine leichte Überhöhung von 30 Zentimetern. Gekämpft wurde um ein weißes Bambi-Rad, gestiftet vom Schuhhaus Schmolke, dem Hauptsponsor der Rennen. Offiziell liefen die Veranstaltungen sogar unter dem Protektorat dieser Firma. Man gab sich ganz edel und unterstützte diese „Jugendbewegung zur Erziehung für Verkehr und Sport, zu Kameradschaft und Ritterlichkeit im Kampf auf dem Rade.“



Die vorbildliche Bambi-Bahn mit leichter Überhöhung in Berlin-Kreuzberg.

Foto: Sammlung Peter Hahn

teur für die kleineren 14-Zoll-Räder mit Wulstreifen. Zwar machte die Herstellung dieser Miniaturräder in den geringen Stückzahlen Probleme, doch konnte Hahn durch Überzeugungsarbeit Teileproduzenten für seine Idee gewinnen.

Durch ein Manuskript Budzinskis wird klar, dass Hahn bereits in den 1920er Jahren mit Mini-Rennrädern für sein Fahrradgeschäft geworben haben muss: „Nach dem ersten Weltkrieg erschienen als Werbung für ein Fahrradhaus in den Straßen Berlins Radfahrer auf Rädern, die dem Original in allen Teilen nachge-

öffentlich herausgestellten Idealen ein – der Kommerz hatte doch wohl einen höheren Anteil als vermutet.

## Rennen für „Kommende Weltmeister“

Als endlich genügend Bambi-Räder produziert waren, konnten die Auswahlrennen des Wettbewerbs „Kommende Radweltmeister“ im Frühjahr 1952 beginnen. Hahn stellte an die 100 Bambis für die Rennen kostenlos zur Verfügung. Während die ersten zwei Rennen noch auf Berliner Straßen stattfanden, konnte am 29. Juni ein erstes Bahnrennen auf

Schon bald hatten sich kleine Lokalmatadore ins Blickfeld gekämpft. Neben dem leicht übergewichtigen „Pudding“ fiel die Wahl auf „Jumbo“, den die Postille „Montag-Morgen“ lax als „eine gelungene Mischung zweier Kontinente mit Sarotti-Augen“ bezeichnete oder auf „Rußki“, den das gleiche Blatt mit „sieht ein bißchen so aus, spricht aber deutsch“ beschrieb...

## Sponsoring auf der Bambi-Bahn

1953 ging es dann in Berlin richtig zur Sache als in Kreuzberg am Wassertor-



platz die erste mustergültige Bambi-Bahn gebaut und eingeweiht wurde. Sie verfügte über eine Rundenlänge von 200 bei einer Breite von 6,5 Metern und einer Überhöhung von 90 Zentimetern. An den Eröffnungsrennen nahmen 300 Jungfahrer von elf bis 14 Jahren teil, 5.000 Zuschauer sorgten für Volksfeststimmung. Dass auch ein zarter Schöneberger Sängerknabe richtig „Fußgas“ geben konnte, bewies Manfred Prange, der die Sieger-Torte von Kuchenkaiser mit auf die Ehrenrunde nehmen konnte, so meldete es jedenfalls die Berliner Morgenpost. Über Mangel an Sponsoren konnten sich die Veranstalter nicht beklagen, gehörten doch inzwischen auch Coca-Cola, Vivil, Hertie und Kuchenkaiser zu den Mäzenen. Auch in anderen Berliner Stadtbezirken sollen Rennbahnen gebaut worden sein. Ein weiterer Ex-Rennfahrer, Erich Golz, der nach Angaben von Budzinski vierfacher Meister und Olympia-Sieger war, hatte zwischenzeitlich die Bambi-Szene auch in Hamburg etabliert.<sup>18/</sup> Diese schönen Erfolge konnte ein Mitbegründer der Bambi-Szene, Walter Sawall, leider schon nicht mehr miterleben – der Ex-Rennfahrer war Ende Januar 1953 verstorben.

#### Werbung mit Fausto Coppi

Natürlich wurde für die Bambi-Bewegung kräftig die Werbetrommel gerührt. „Hergestellt nach der ‚Maxha-Formel‘“ lautete die hochtrabende Formulierung in den Werbeprospekten. Des Weiteren findet sich die Bemerkung „Auf Anregung französischer Fahrradfabriken“. Der Sohn des Konstrukteurs hält das in der Rückschau eher für einen Werbegag, wahr ist aber die Reise der Bambi-Gewinner zu den Bahn-Meisterschaften in Paris. Auch der Champion Fausto Coppi wurde werbewirksam auf einen Bambi-Renner gesetzt und abgelichtet. Das Foto mit seinem Autogramm und Unterschriften von weiteren Weltmeistern wie Ferdi Kübler, Heinz Müller und Sidney Patterson gehört heute zu den schönsten Erinnerungsstücken an die große Zeit der Bambi-Bahn in Kreuzberg.

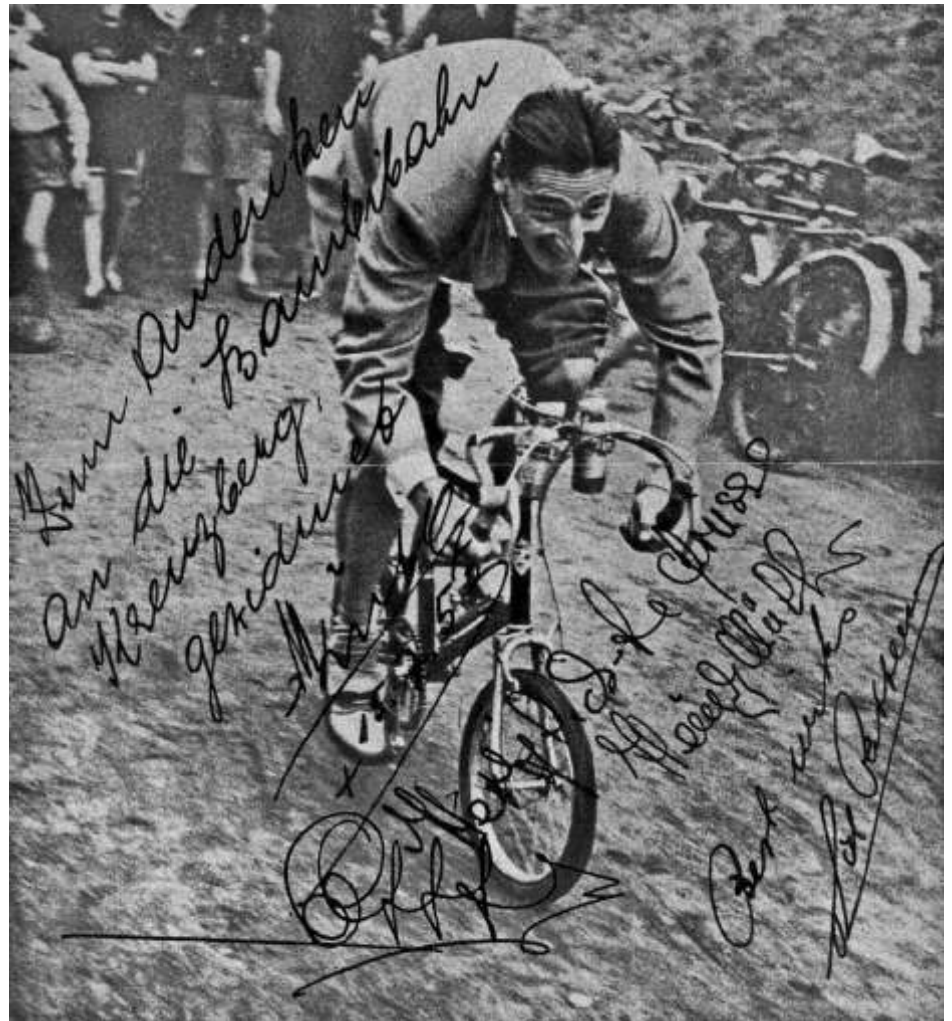
#### Streit um Namensrechte

Aber Erfolg ruft bekanntlich auch Neider auf den Plan, und die Walt-Disney-Filmgesellschaft ließ Hahn durch ihren Frankfurter Rechtsanwalt wissen, dass der Name „Bambi“ für die kleinen Flitzer nur gegen eine Lizenzgebühr verwendet werden dürfe. Durch die Produktion des Zeichentrickfilms „Bambi“ hätte die Gesellschaft seit 1951 die alleinigen Rechte an dem Namen „Bambi“. Für die Widerle-

gung dieser Annahme engagierte sich Fredy Budzinski, und zwar in seiner Funktion, wie er selber schrieb, als ehrenamtlicher Pressechef und Werbeleiter der Bambi-Bewegung. Der Nestor des deutschen Radsports ermittelte Folgendes: Das Kinderbuch „Bambi – eine Lebensgeschichte aus dem Walde“ des österreichischen Autors Felix Salten, war schon 1923 in Wien erschienen und hatte den Namen

ter-Werke in Bielefeld und Max Hahn & Co in Berlin.<sup>19/</sup> Es stand also eindeutig fest, dass die Disney-Filmgesellschaft für den Namen Bambi keine Lizenzgebühren fordern konnte.

Schnell war auch klar geworden, dass Hahn die vielen benötigten Bambi-Renner nicht selbst würde produzieren können. Während er 1952 noch selbst mit



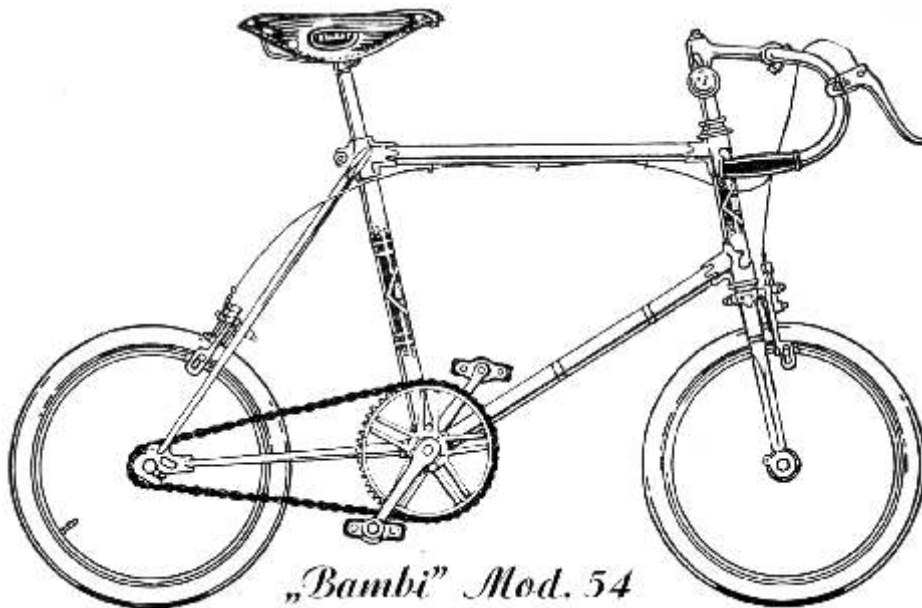
Fausto Coppi auf einem Bambi-Rad, Foto mit den Unterschriften mehrerer Weltmeister.

Abbildung: Sammlung Peter Hahn

damit bereits etabliert. Von dieser Seite aus waren seinerzeit aber keine Namensrechte eingetragen worden, weil der Autor schon im gleichen Jahr verstarb.

Folglich war der bald allseits bekannte Name für alle möglichen Produktgruppen schutzfähig. So nannte das Auskunftsamt für Warenzeichen, eine Einrichtung des ehemaligen Reichspatentamtes in Berlin, folgende Firmen mit Rechten am Namen „Bambi“: eine Schuhwarenfabrik in Leimen, einen Bekleidungsverkäufer in Neuwied, einen Fabrikanten von elektrotechnischen Geräten in Pforzheim, einen Käsehersteller aus der Schweiz, die Meis-

seiner Firma Rennhahn als Hersteller auftrat, knüpfte er im Folgejahr Kontakte zur leistungsfähigen Bielefelder Fahrradindustrie, die schließlich die Räder in größeren Stückzahlen produzierte. Bekannt sind die Räder aus den Fabriken von Gustav Sundermann und Walter Schürmann. Das Modell 54 gab es nun in Rot, Blau, Grün und Gold zum Preis von 134,50 Mark. Es soll auch eine Mädchenversion mit Namen „Bambinette“ gegeben haben. In der Rückschau, so erinnert sich Peter Hahn, fühlte sich sein Vater aber von den westfälischen Produzenten betrogen, da niemals die wirklich in Bielefeld produzierten Stückzahlen mit ihm



Technische Zeichnung eines Bambi-Rades.

Abbildung: Sammlung Peter Hahn

abgerechnet worden seien. Ob das den Tatsachen entspricht oder ob sich hier der Frust über das zerstörte Lebenswerk Luft machte, lässt sich heute nicht mehr klären. Die Frage aber, warum die doch so gut eingeführte Idee der „Kommenden Weltmeister“ schon 1954 ein so jähes Ende fand, kann hier noch beantwortet werden.

#### Kein Rückhalt im Landesverband

Das „Montags-Echo“ schrieb 1952, dass die Bambi-Bewegung nicht mehr aufzuhalten sei. Man hätte erreicht, dass Tausende von Jungen ihre Freizeit nun auf vernünftige Art und Weise verbringen und weitgehend von den Gefahren der Straße geschützt seien. Die Zeitung schreibt weiter: „Wir sind der Meinung, daß der Bund deutscher Radfahrer, der jetzt dem Bambi-Rennen noch ablehnend gegenüber steht, sich eingehend mit diesem Problem wird befassen müssen.“ Hier schwingt schon mit, was des Pudels Kern war – der BDR stand nicht hinter der Sache.

Laut Budzinski brachte die ablehnende Haltung des Landesverbandes Berlin die Bambi-Bewegung ins Wanken. Als dann von Seiten der Eltern Kritik am Rennsport der jungen Fahrer aufkam – man sprach von körperlicher Überanstrengung und allzu früh gewecktem sportlichen Ehrgeiz – fiel beim BDR endgültig die Klappe. Irritiert zog sich der Hauptsponsor, das Schuhhaus Schmolke, zurück, und das Ende der Bambi-Bewegung, zumindest in Berlin, war besiegelt. Da halfen auch keine Artikel Budzinskis mit dem Titel „Bambi-

Fahrrad darf nicht sterben“. Geradezu verzweifelt versuchte der Radsportjournalist die edlen Seiten der Bambi-Bewegung – Verkehrserziehung, Beherrschung und Pflege des Rades – hervorzuheben und ein Bambi als eine Art Spielzeug darzustellen. Auch seine Schilderung, dass so ein Rad, richtig eingestellt,



Ein Plakat aus der Anfangszeit der Bambi-Bewegung.

auch von Jugendlichen und Erwachsenen problemlos gefahren werden könnte, steigerte den Absatz der Räder nicht mehr. Da die Eltern wohl nicht bereit waren, ihren Kindern ein „schädliches“ Bambi-Rad zu kaufen, kam es zu einem regelrechten Ausverkauf der Restbestände zu ermäßigten Preisen. Größere Mengen der Räder gingen nach Hamburg, wo die

Bambi-Szene noch kurze Zeit florierte. 1955 war die Episode „Bambi“ endgültig beendet. Heute sind diese Kinderrennräder begehrte Sammlerstücke.

Max Hahn starb 1960 im Alter von 61 Jahren in Berlin. Er wurde auf dem Alten Jakobi-Friedhof in Neukölln beerdigt. /20/ Der Radsport schrieb im Nachruf: „Max Hahn war als Rennfahrer ein mit Raffinesse ausgefeilter Taktiker, der oft den Unwillen seiner Gegner hervorrief. Seine robuste Fahrweise gefiel aber seinen Verehrern, die seinen allzu frühen Tod bedauern werden.“ /21/

Herzlichen Dank an Peter Hahn, den Sohn von Max Hahn, der Fotos sowie Dokumente zur Verfügung stellte und weitere hilfreiche Hinweise gab.

#### Anmerkungen

- /1/ Sport-Album der Rad-Welt 1922, Berlin 1923, S. 31f. Emil Lewanow war erfolgreicher Sechstagesfahrer und stand bei deutschen Steher-Meisterschaften mehrfach auf dem Podium.
- /2/ Radsport, 1. März 1960
- /3/ <http://radsportseiten.net/coureurliche.php?coureurid=11810>
- /4/ Alfons Arenshövel: Arena der Leidenschaften. Der Berliner Sportpalast und seine Veranstaltungen 1910 - 1973, Berlin 1990, S. 261
- /5/ <http://radsportseiten.net/coureurliche.php?coureurid=14086>
- /6/ Berliner Lokal-Anzeiger, 25. Oktober 1926, zitiert nach Alfons Arenshövel, S. 238
- /7/ In diesem Fall ist das Kaufhaus Tietz gemeint, Vorläufer des späteren Kaufhofs.
- /8/ Preisliste 1930 des Radsporthauses Max Hahn, Archiv Fredy Budzinski (FB), Zentralbibliothek der Sportwissenschaften der Sporthochschule Köln, Nr. 74
- /9/ Preisliste 1930 des Radsporthauses Max Hahn, siehe /8/
- /10/ Ill. Radrenn-Sport, 27. Oktober 1929
- /11/ Ill. Radsport-Expreß, Nr. 20/19. Mai 1948
- /12/ Ill. Radsport-Expreß, Nr. 21/25. Mai 1948
- /13/ Ill. Radsport-Expreß, Nr. 24/15. Juni 1948
- /14/ Protokoll der Sitzung der Kommission für Berufssport v. 16. November 1946, siehe /8/ Archiv FB Nr. 192
- /15/ Berliner Wochen-Revue, 25. April 1952
- /16/ „Radsport in Neukölln? Es war die Hölle!“ Gespräch von Angelika Schmidt mit Günter Grandke, in: Kringeldreher und Strampelbrüder Radfahren in Neukölln, Hrsg. Bezirksamt Neukölln von Berlin, Berlin 1997, hier S. 39
- /17/ Manuskript von Fredy Budzinski: Bambi-Fahrrad darf nicht sterben, siehe /8/ Archiv FB Nr. 140
- /18/ Eine Recherche in verschiedenen Radsportdatenbanken konnte die genannten Erfolge von Golz nicht verifizieren, er war 1936 Meister bei den Zeitungsfahrern.
- /19/ nach einer Aufstellung von Fredy Budzinski, siehe /8/ Archiv FB Nr. 140/
- /20/ Todesanzeige für Max Hahn, siehe /8/ Archiv FB Nr. 74
- /21/ Radsport-Illustrierter Radrennsport, Nr. 9 vom 1. März 1960 (51. Jg.), S. 18

# Die Radfahrschule in Bella-Vista

Walter Euhus über Hermann Löns, mit Textauszügen aus dem Buch „Hermann Löns-Mit dem Fahrrad in die Haide“

**Der Journalist, Buchautor und Heidedichter Hermann Löns erlangte Ende des 19. Jahrhunderts durch seine satirische Lokalplauderei unter dem Pseudonym Fritz von der Leine große Popularität. Seine Beobachtungen der Radfahrschule für Erwachsene sind nicht nur von historischem Interesse, sondern zeugen auch von der großen Sprachkunst dieses Natur- und Fahrradliebhabers.**



Die 200m große Radfahrer-Lehrbahn des Fahrradspezialgeschäftes Fr. E. Wagener.

Abbildung: Sammlung Walter Euhus

Hermann Löns, 1866 in Kulm, Westpreußen, geboren, seit 1893 in Hannover als Journalist ansässig, 1914 als Kriegsfreiwilliger bei Reims gestorben, war ein begeisterter Radfahrer. Er benutzte das Fahrrad unmittelbar nach der Zeit des Wechsels vom spektakulären Hochrad zum Niederrad regelmäßig für seine Ausflüge in Hannover sowie die nähere und weitere Umgebung der Stadt. Einer seiner Zeitungsberichte, am 11. September 1896 im „Hannoverscher

Anzeiger“ veröffentlicht, berichtet von einer Fahrradschule, in der nicht Kinder, wie man denken könnte, sondern Erwachsene das Radfahren erlernten. Diese Schulen wurden von Fahrradhändlern betrieben. Einige Fahrradfabrikanten hatten sogar Säle als Übungsfläche für Fahrrad-Fahrer angeordnet. Die beschriebene Radfahrschule befand sich in Hannover in der Nähe von „Bella-Vista“ (italienisch „Schöne Sicht“), einem seinerzeit beliebten Ausflugslokal,

südlich der Stadt gelegen. Heute befindet sich in diesem Bereich das Hannoversche Ratsgymnasium.

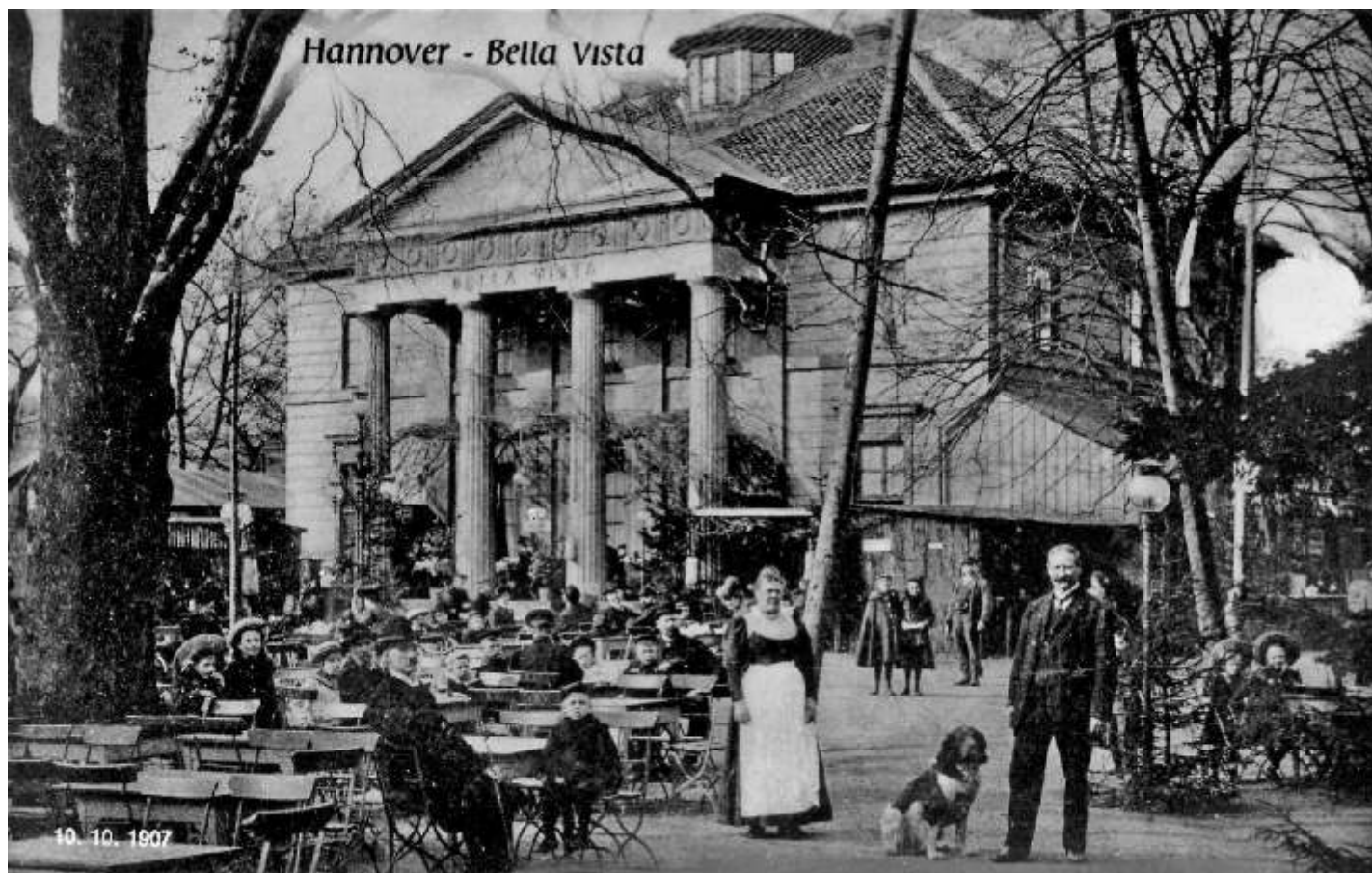
Der Text ist dem Buch „Hermann Löns - Mit dem Fahrrad in die Haide“ entnommen. Der Autor ist über das Thema Fahrrad auf Hermann Löns gestoßen, als er begeistert einen alten Zeitungsartikel des Dichters las. Das machte ihn neugierig, er begab sich auf die Suche in der Löns-Literatur und fand darin viele Texte und Hinweise auf das Fahrrad, auf Radfahrer und auf Radfahrerinnen, die damals noch in der Minderheit waren.

## Die Radfahrschule in Bella-Vista von Hermann Löns

„Thau auf den Dächern und blitzende Sonnenreflexe auf den Dachfenstern, die Trottoire trocken, wie Landtagsverhandlungen, ein so seltener Morgen des klatschnassen Spätsommers 1896 muß benutzt werden. Spaziergänger überall, wohin man die Augen wirft, und Spazierfahrer, fröhlich auf surrenden Maschinen. Asphalt und Pflaster fliehend und Grün und reine Luft suchend. Und wer die Kunst nicht kann, die leicht erlernbare, die Pedale zu treten und mit lockerer Lenkstange zwischen Wagen und Fußvolk hindurchzufliegen, der schaut ihnen sehnd nach, den flinken Radlern und Radlerinnen: „Ach wer doch auch so.“

So dachte auch das Ehepaar, das vor mir her die Waterlooallee hinunter schritt unter den in der Frühbrise rauschenden Rüstern, aus deren dunklem, lockeren Gelock der Wind die gelben Blätter entfernt, wie ein Kammerdiener graue Haare aus der schon spärlichen Hauptzier seines Herrn. So dachte er vor acht Tagen, jetzt nicht mehr. Mit ungeduldigen Schritten streben beide Bella-Vista zu, wo das Fahrradspezialgeschäft von Fr. E. Wagener diesen Sommer eine 200 Meter große Radfahrer-Lehrbahn errichtet hat.

Nur noch einige Tage, dann können auch sie beide hinausfliegen, täglich, stündlich, weit aus Hannover heraus. Auf dem Rasen in Bella-Vista zergeht blinkender Thau vor den Küssen der Morgensonne, der Buchfink sucht unter Tischen und Bänken die Krümchen, die das gestrige Sommerfest ihm bescherte, und lockt dazwischen laut sein „pink, pink, pink.“ Stolze, schwarze Zwerghühner suchen auf den Wegen nach Regenwürmern und die schnurrigen Gestalten der Perlhühner rennen nickend hinter der Restauration umher, wo der alte treue Jagdhund gähmend seine müden



Das Ausflugslokal Bella-Vista bei Hannover, 1907.

Foto: Sammlung Walter Euhus

Knochen reckt. In den Pappeln an der Brücke stümpfern flügge Stare, im Garten des Rudervereins „Deutschland“ spektakeln die kleinen Feldspatzen und im schwanken Geäste hoher Ahornbäume tanzt mit schrillen Gesänge der Weidenlaubvogel umher. Aus den Veranden erschallt Tassengeklapper und lustiges Lachen der Frühaufsteher und munter rauschen die Schwarzpappeln und zappeln mit den breiten Blättern, während der vornehmen Silberpappel weiße Blätter wie Aluminium in der Sonne schimmern. Ungeduldig geht das Ehepaar auf und ab, ungeduldig übt sich ein Herr, die Beinkleider schon mit Klammern zusammengesteckt, im Ballschlagen mit Steinen und Spazierstock, ungeduldig warten auch zwei junge Frauen in hochgerafften Röcken und eine schlanke junge Dame auf den Radfahrlehrer.

Da naht er auf blitzendem Opelrad, die Hände in den Taschen, in tiefes Nachdenken versunken, das Rad mit dem Willen lenkend, Mensch und Rad ein Ding. Er schließt den Schuppen auf, kettet die zusammengekoppelten Lehr-Räder los und die stud. rer. velociped. strecken erwartungsvoll die Hände darnach aus. Einige

der Radfahrstudenten sind noch im ersten Stadium; sie können wohl fahren, aber noch nicht aufsteigen. Der Lehrer



Der fesche Radfahrlehrer.

Foto: Sammlung Walter Euhus

hält das Rad, der Schüler steigt auf, ein Schub und er saust dahin auf der glatten,

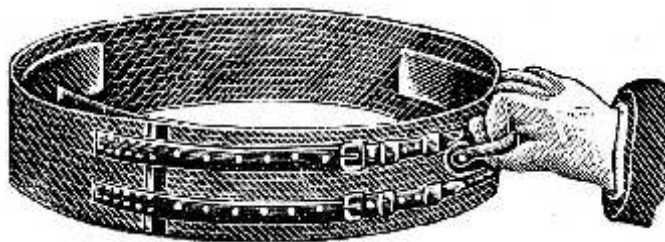
runden Bahn mit halb stolzer, halb ängstlicher Miene. Nach der ersten Runde geht es schon besser, er versucht Kurven, die ihm gestern glückten, einmal gelingen sie, ein anderes Mal nicht, das Rad geht seinen eigenen Weg und anstatt fest in die Pedalen zu treten, spreizt der zukünftige Tourenfahrer ängstlich die Beine von sich und sanft kippt er mit dem Rade um. Das Ehepaar ist schon weiter in der Kunst. Zwar kostet es noch manches possierliche Hüpfen und schleuniges Abspringen, ehe das Aufsteigen gelingt, aber schließlich gelingt es, leuchtenden Blickes fährt das Fräuchen, strahlenden Auges der Herr Gemahl um die Bahn; mit einem Ausdrucke in den Gesichtern, als führen sie schon seit drei Jahren, weichen sie dem Anfänger aus und dann geht es holterdipolter über den krummen Rasen in die Anlagen, wo man Ecken nehmen lernt und das verschwiegene Gebüsch feine grüne Schirme wohlwollend ausbreitet, wenn der würdige Herr Rath oder die gesetzte Frau Rath umkippen und Gesicht und Hände im thaunassen Grase kühlen.

Aber Uebung macht den Meister; bald wagt man sich sogar um das Rondell, vorbei an den schnippischen Kindermäd-



chen, deren halblaute Kritik sehr scharf ist, vorbei am Buffet, wo die rosige Frau Wirthin mit ermunterndem Lächeln grüßt und vorbei an den Kaffeetrinkern in den Lauben und Veranden, die staunend konstatieren, daß Leute von gesetzten Jahren in fünf, sechs Tagen fahren gelernt haben. „Seh'n Se 'mäöl, wie die Frau Doktor auf'n Rädle sitzt!“ Ein junges Frauchen in einfachem geschmackvollen Kleide, das hochgeschürzt, hübsche Füßchen zeigt, preßt die Zähne aufeinander und strampelt bergan, daß die Wangen roth aufleuchten; ihr Mann saust eben den Fahrweg herab und ruft bewundernd aus: „Na, siehst Du, das geht ja brillant! Ueberrnorgen fahren wir in die Eilenriede. So, nun folge mir!“ Und in mäßigem Tempo führt er, zwischen Laternenpfählen, Bäumen und Stühlen dahingleitend und in die enge Thür des Gitters einbiegend. Zaudernd folgt das Frauchen, lenkt mit zagendem Herzen und wird dunkelroth vor Freude, als sie den Engpaß hinter sich hat. Nach einer Viertelstunde kommt das Paar wieder - zum ersten Male hat die junge Frau Bella-Vista verlassen und erzählt stolz ihren Kolleginnen, daß sie am Schnellen Graben war, ohne ein einziges Mal umzufallen.

Große Spannung! Ein Neuling beginnt, eine sehr korpulente Dame. Der Lehrer schnallt ihr den breiten Ledergurt mit dem Handgriff um, hält ihr die



Unterrichtsgürtel.

Abbildung: Sammlung Walter Euhus

Maschine, zagend steigt sie auf, und langsam schiebt der Lehrer das Rad um die Bahn, kommandierend: „Eins, zwei, eins, zwei, fester treten. Lenkstange ganz lose halten, fester, fester, sehen Sie!“ Dann läßt der Führer die Lenkstange los, es geht ganz gut, dann läuft er nur nebenher, auch den Gürtel loslassend, ohne daß die Dame es merkt, etwas schwankend fährt die Dame, - aber plötzlich merkt sie, daß sie alleine fährt, der Teufel „Angst“ giebt ihrem Herzen einen Stoß, sie läßt Lenkstange und Pedale los und wenn der Lehrer nicht schnell zugesprungen wäre, so hätte sie

dagelegen. Aber nach einigen Stunden geht es schon, wenn auch taumelnd und im Zickzack, wie ein Betrunkener, wird eine Runde gemacht, das Selbstbewußtsein steigert sich und mit der Zeit lernt man, mit Grazie – umzufallen. Neue weiße Glacees darf man aber nicht anziehen, auch nicht in großem Staat antreten. Alte Handschuhe und ein Kleid, das einen Ratsch verträgt, ist das Richtige.

Wenn man hier auch einmal ungraziös umfällt, höhnisch lacht hier niemand darüber. Alle, die hier sich bei Milch, Kaffee oder einer hiesigen Weißen ausruhen, haben alles selbst durchgemacht und sind tolerant. Fröhliche Selbstironie wappnet aller Herz. Hier fährt ein Herr stolz an den Kaffeetischen vorbei; er versucht, mit einer Hand zu fahren: „All Heil!“ ruft er und lüftet den Hut. Da liegt er auch schon:

„Na, Alles heil?“ klingt es mit heiterem Lachen zu ihm zurück. Lachend



„... das Rad geht seinen eigenen Weg...“

Abbildung: Sammlung Walter Euhus

erklimmt er nach vielem Hupfen das edle Stahlroß, sein neues „Viktoria-Blitz III“ und siehe da, beim zweiten Male gelingt ihm, wenn auch taumelnd, der Gruß. Stolz, wie er sich jetzt hat, versucht er nun kurze Kurven zu fahren und bohrt den Radfahrlehrer in den Grund, aber er selber legt sich daneben: „Herr Blanke,“ rufen die Damen dem beliebten Lehrer zu, „Sie sollten sich nur Schutzbleche anmachen!“ – „Ja,“ erwidert der, „ich hätt’ es nöthig.“ – Ein korpulenter Pädagoge erküht sich sogar, nur mit einem Pedale zu fahren und ein Bein frohlockend in die Luft zu strecken. Zwei grünmützigte Gymnasiasten grüßen ihn sehr respektvoll und grinsen schadenfroh, als die verwegene Fahrt mit einem schnellen Sturz auf grünem Rasen ein Ende erreicht. „Ich bin heruntergekommen und weiß doch selber nicht wie,“

dekamirt der Goethe-feste Herr Professor und übt unentwegt weiter. „Kurven müssen Sie fahren, meine Gnädigste,“ ruft ein Herr von mächtiger Figur einer Bekannten zu, „das übt sehr!“ Bums, da liegt er – „im Fallen, meinte ich,“ setzt er schlagfertig hinzu. „Wir fahren froh dahin,“ singt ein kokett gekleideter, den Elegant spielender Jüngling, und verschwindet samt dem Rad im dichten Gebüsch. „Helle Hosen sind schön, fällt man hin, sind grün“ klingt es vom Kaffeetische und das Gigerl schwört sich innerlich, morgen nicht wieder seine besten anzuziehen. „Frau Doktor, sehen Sie mal, wie ich schon fahre,“ ruft eine Maid und karambolirt mit einem Neuling, daß Beide die Erde küssen. „So fuhr ich schon am ersten Tage“, klingt die Erwiderung auf den stolzen Ruf. Blaue Flecke sind häufig,

aber man zeigt sie mit Stolz; von Hautabschürfungen habe ich nur eine kennen gelernt, leider an mir selber. Ein junger Arzt warf mich um und operirte mir dabei sehr geschickt ein thalergroßes Stück Haut aus dem Kniee. Trotz dieses zarten Winkes mit dem Vorderrad bin ich nicht sein Patient geworden.

Wer sich einmal gut amüsiren will, gehe nach Bella-Vista; von 7 bis 12 und von 4 bis 7 wird dort geübt. Man lacht dort ebensoviel, wie im Mellini. Aber man weiche ja den dortigen Radfahrern aus; denn diese können es nicht. Eine große Gefahr aber ist mit dem Besuch verknüpft: wenn man sieht, wie leicht sich das Radeln erlernt, dann probirt man es selbst und damit ist man dem Sporte ohne Gnade überliefert – man läßt es nie mehr!“ H.L.



Anzeige Fr. C. Wagner 1898



Radfahrstudenten der Radfahr-Schule Bella-Vista.

Foto: Sammlung Walter Euhus

## Post aus England und Amerika

Nach langer Pause hier wieder die Post aus Großbritannien und den USA. Natürlich sind es diesmal viele Hefte, die es zu besprechen gibt: News & Views 341 bis 344, The Boneshaker 185 und 186 sowie die Frühjahrs- und Sommerausgaben 2011 von Bicycle Quarterly.

## News & Views – Schönes und Nützliches

Wie üblich sind die News and Views schnell abgehandelt. Dutzende Treffenberichte, hunderte Kleinanzeigen und zahlreiche Leserbriefe sind von schönen Fotos begleitet, aber enthalten wenig Info für kontinentale Radler. Zu den Olympischen Spielen erscheint auch eine Fünfpfund-Münze mit einem Radfahrer darauf, nicht nur die 50p-Münze, die ich letztes Mal erwähnte. Im Heft 342, S. 19 befindet sich eine Zeichnung, die sehr schön zeigt, wie die Briten früher mit ihren Rennmaschinen, in denen sich während der Anreise zum Rennen Straßenlaufräder befanden, ihre Rennlaufräder mit Hilfe von an den Vorderachsen befestigten „sprint carriers“ transportierten. Gab's sowas eigentlich bei uns auch? Die britische Anmutung wird natürlich vollendet durch die Satteltasche. Richtig schöne Fotos von Teilnehmern der Gleichmäßigkeitsprüfung „Boat and Back“ in vollem Schwung werden ebenfalls in diesem Heft gezeigt.

N&V 344 bietet einen der nützlichsten Artikel, die ich bislang überhaupt in einer Alt-Fahrradzeitschrift gefunden habe: „A Guide to Dating Cycles“ von Steve Griffith. Steve gibt Hinweise, wo überall an Fahrradkomponenten Datumscodes

zu finden sind und wie sie entschlüsselt werden können. Den üblichen, leicht zu verstehenden Codes bei Sturmey-Archer – Naben, Campagnolo, Brooks und Weinmann, fügt er auch eine Reihe von exotischeren Marken hinzu wie Lucifer-Dynamos, Williams-Kurbelsätze, Lucas-Glocken, Carradice-Taschen und Sun-tourteile – sehr hilfreich.

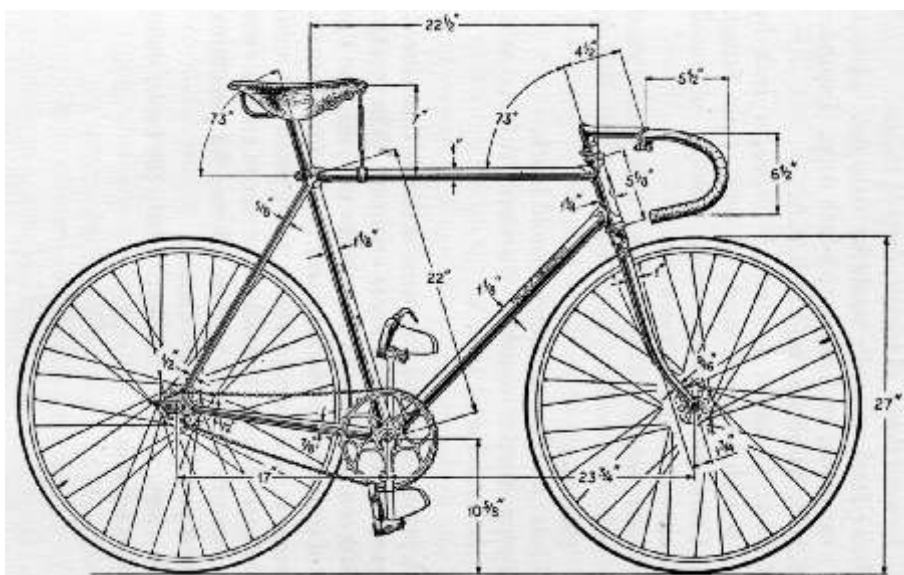
sich natürlich auch Rückschlägen ausgesetzt, aber wurde mit seiner ursprünglichen und auch weiteren Firmen, die unter anderem Fahrradbereifung herstellten, sehr reich.

## Neueste Forschung

Die nächsten 15 Seiten im Heft gehören zu den spannendsten, die ich in meiner 23-jährigen Mitgliedschaft im V-CC gelesen habe. Über 60 Jahre lang hat Denis Wright sich intensiv mit der Geschichte der Raleigh-Bahnrahmen beschäftigt. Raleigh? Sind das nicht diese Billigdinge? Glaubt man. Raleigh, lange Jahre die größte Radfabrik der Welt, hatte und machte alles für's Rad. Bei Rahmen betrug die Fertigungstiefe 100 Prozent – sogar Rohre und Muffen wurden selbst hergestellt. Vom billigen Kinderrad bis hin zu einem spezialisierten Produkt, das den Anstrengungen des stärksten Rennfahrers, der je einen Rahmen malträtierte, widerstehen konnte, verließ alles die Werkhallen in Nottingham – und hierin liegt die Faszination für den Autor, denn dieser Rennfahrer war Reg Harris, den er seit seiner Jugend verehrt.



Zwei Fahrräder aus der Produktion von Raleigh. Beide wurden für den mehrfachen Weltmeister Reg Harris konstruiert. Abbildungen aus *The Boneshaker*. Nummer 185



## The Boneshaker

Der Boneshaker 185 beginnt mit 13 Seiten voller Details zu New Rapid-Fahrrädern, die zu den besten ihrer Zeit gehörten. Christian Wignall berichtet über Charles Palmer, der in seiner Jugend ein erfolgreicher Radsportler gewesen war, und der seine Firma zu ungeahnten Höhenflügen führte. Er sah

Denis Wright listet genauestens jeden einzelnen Rahmen und seinen Erbauer auf, der für Harris oder einen Fahrer aus dem Raleigh-Team in den späten Vierzigern und frühen Fünfzigern gemacht wurde. Er beschreibt die Arbeitsbedingungen in der riesigen Raleigh-Fabrik, in der auch Vorbauten und andere spezialisierte Teile für Reg Harris hergestellt wurden.

## Der Erste Weltkrieg als Kulturbruch

David Birchall fügt der Geschichtsschreibung über britische Fahrradvereine ein weiteres, erschütterndes Detail hinzu. Einer der bekanntesten und ältesten aller Clubs ist der Anfield Bicycle Club. Während des Ersten Weltkriegs brachte er einen Rundbrief heraus, den Circular, der auf ganz außergewöhnlich persönliche Art und Weise den Zusammenhalt der Vereinsmitglieder gewährleistete, aber heutigen Lesern genaue und dadurch erschreckende Einblicke in ein Miteinander gibt, das urplötzlich von friedlichem, langjährig routiniertem Vereinsleben auf totale Militarisierung umschwenkt. Vereinsmitglieder zerstreuen sich in alle Welt, werden verwundet und getötet, und auch die Daheimgebliebenen müssen sich in den Dienst des Krieges stellen.

Die alte Vertrautheit und Zuversicht stellt sich auch nach dem Ende der Feindseligkeiten nicht wieder ein, denn das britische Weltreich ist nicht mehr das, was es vor dem Krieg war. Die Fröhlichkeit, man möchte fast sagen Unschuld, die auf den Fotos noch im Sommer 1914 deutlich sichtbar ist, ist nach der Somme, nach Passchendaele und Dardanellen verloren. In der britischen Gesellschaft ist dieses Gefühl bis heute Thema; noch immer machen Schulklassen Ausflüge nach Nordfrankreich und legen Kränze an Denkmälern und auf alten Schlachtfeldern nieder. David Birchalls Artikel hat daher für britische Leser eine besondere Bedeutung. Steve Griffith berichtet noch kurz, aber knackig und nützlich über CLB-Bremsen, und Murray Maclean gibt einen Restaurationsbericht seiner beiden sehr besonderen WEJ-Rennräder aus den Dreißigern mit den üblichen schwierigen und schönen Momenten, und dann war's das schon wieder.

Aber es gibt ja schon die nächste Ausgabe. Ins Auge sticht natürlich sofort der Nick-Kaufmann-Artikel von Michael Mertins und Renate Franz, den man schon im KS lesen konnte. Mit 14 Seiten und zahlreichen Illustrationen ist er verdienstermaßen die Hauptattraktion des Hefts.

## Der Olympionike Harry Ryan

Weiterhin findet sich ein Artikel von Paul Fraser über den Goldmedaillengewinner Harry Edgar Ryan, der 1920 bei den olympischen Spielen auf der Radrennbahn ganz groß herauskam. Ryans Rennkarriere begann 1911, als er bei einem großen Karfreitagsrennen den drit-

ten Platz machte. 1912 verbuchte er bereits 11 erste Plätze. Im Laufe der Jahre hielt Ryan, auf Solo und Tandem, sämtliche britischen Rekorde, außer dem 50-Meilen-Tandemrekord. Im Ersten Weltkrieg wurde Ryan schwer am Kopf verwundet, erholte sich aber vollständig und nahm seine Rennkarriere wieder auf. Dann Antwerpen 1920, Olympische Spiele. Generell wurde angemerkt, dass die Spiele die aufregendsten Rennen seit langem boten, und als Ryan den Sprint gewann, war in Großbritannien kein Halten mehr vor Jubel. Ryan engagierte sich auch nach Ende seiner aktiven Karriere für das Britische Olympische Komitee; beispielsweise war er 1948 Team Manager für die Radmannschaft. Er starb am 14.4.1961 im Alter von 67 Jahren.

Ein ganz aus Metall, hauptsächlich Schmiedeeisen, gefertigtes Trekkurbelveloziped beschreibt Glynn Stockdale. Es wurde im letzten Jahr in einem Keller in Derbyshire aufgefunden und ist aufgrund des Materials, aus dem es besteht, sehr außergewöhnlich.

Nochmal Steve Griffith, diesmal beschäftigt er sich mit Ledersätteln, auf denen nicht Brooks steht. Die Namen Leatheries, Lycett, Mansfield, Middlemores, Wrights und Wilby tauchen auf. Schöne Sättel waren das, kein Zweifel, aber gegen die Marktmacht von Brooks kamen nur wenige an, und späte Wrights und Leatheries-Sättel sind einfach nur Bilmarken von Brooks.

## Ein Langstreckler

Als letzter Artikel im Heft findet sich „Ten Years of Cycling: 1923-1932“ von Geoffrey Batten. Sein Vater, geboren 1898, war nicht nur ein begeisterter Radfahrer, sondern auch ein mindestens so begeisterter Listenschreiber. Zwischen 1923 und 1942 legte Jim Batten 118.000 Meilen auf dem Fahrrad zurück (fast 195.000 km), davon in den 10 Jahren von 1923 bis 1932 allein 80.000 Meilen. Nicht nur für die Fahrten zur Arbeitsstätte, sondern auch fürs sonntägliche Touren und für Rennen wurden Listen geführt. Das Spitzenjahr war 1928, in dem er insgesamt 9669 Meilen fuhr, davon 6595 auf Touren durch ganz England. Jim hatte Glück insofern, als dass er bei einem Arbeitgeber beschäftigt war, der seinen Leuten recht viel Urlaub gab, und so tourten er und seine Klubkameraden vom Harrow Cycling Club auch in Europa. Als kinderloser Witwer seit dem 25. Lebensjahr hatte Jim Batten solange keine familiären Verpflichtungen, bis er 1934 erneut heiratete.

Jims Räder: Zunächst ein Humber Popular-Tourenrad, das er von Januar bis November 1923 in Raten bezahlte. Als nächstes Rad folgte ein Saxon Lightweight Club (1926) mit Wendenabe, das bereits im April 1927 schwer beschädigt wurde und komplett neu aufgebaut werden musste, Unterrohr, Oberrohr, Gabel und noch mehr. Ein rechtes Schlitzohr scheint Jim auch gewesen zu sein. Zu den Kosten der Reparatur notiert er: „Netto £3,£4 von der Versicherung“. Das nächste Rad, ein absolutes Spitzengewächs mit allem, was gut und teuer war, gebaut von Bertrand, einem der besten Londoner Rahmenbauer, hielt zunächst nur von November 1927 bis Mai 1929, als Jim es verunfallte. Sein altes Saxon hatte er aber aufbewahrt und setzte es wieder ein, bis sein neues Rad repariert war. Das benutzte er dann bis zum Ende.

Jim starb 1979, das intensive Radfahren hatte er schon während des Zweiten Weltkriegs aufgegeben. Seine Maschinen sind nicht erhalten, sie wurden von seiner Frau nach seinem Tod verschenkt.

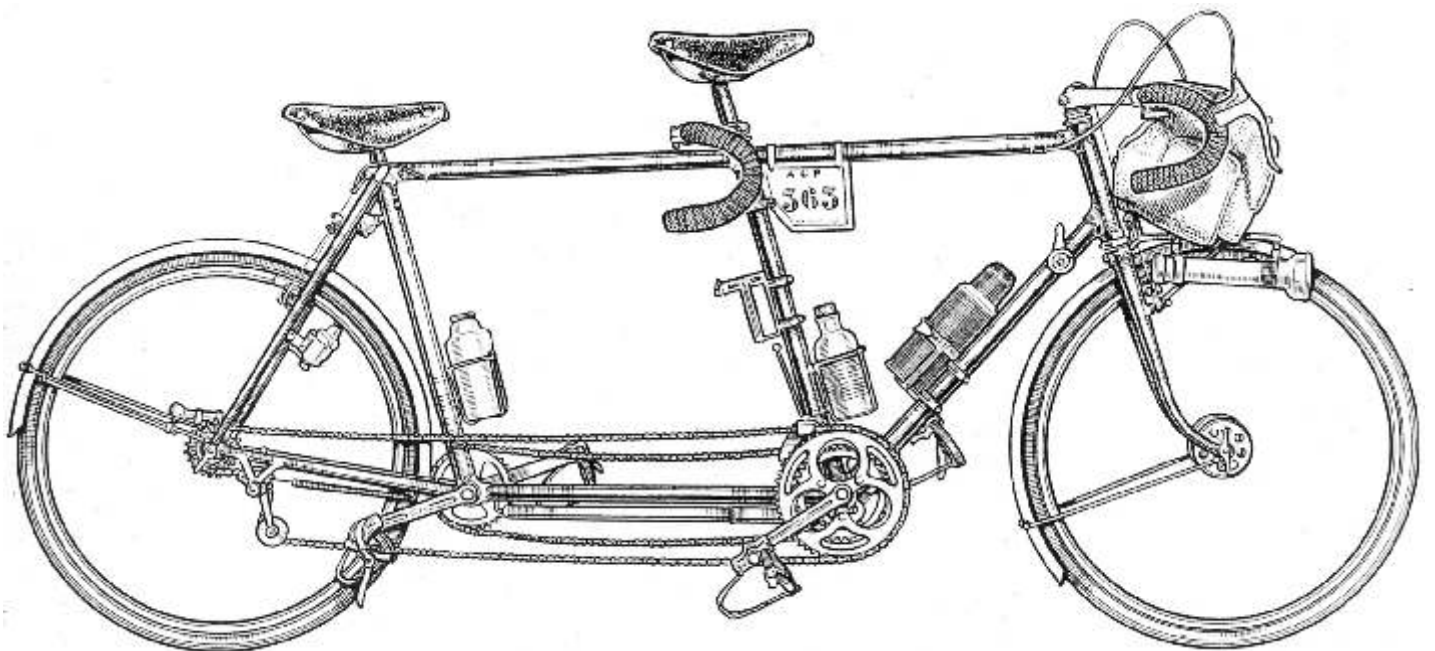
## Brennpunkt der Berichterstattung – BQ

Bicycle Quarterly entwickelt sich immer mehr zum Brennpunkt der Berichterstattung über spannende Fahrräder. Die Tiefe und Breite der Berichte nimmt zu, immer mehr interessante Räder und Komponenten tauchen auf. Hat Jan Heine Glück, dass er seine Zeitschrift im Moment eines Entwicklungsschubs macht, oder trägt ein mit Begeisterung und Sachkenntnis gemachtes Medium zu einer solchen Entwicklung bei? Spannend ist es allemal.

Mel Pinto war sicherlich einer der Männer, der in den USA die Rückbesinnung auf das Fahrrad als ernstzunehmendes Sportgerät mit anschoß. Jan druckt ein interessantes Interview mit Pinto, in dem klar wird, wie der gebürtige Marokkaner mit spanischen Eltern, der 1949 in die USA einwanderte, vom Radsport kommend als Großimporteur den Bicycle Boom der frühen Siebziger in den Staaten mit befeuerte. Später war er laut eigener Aussage der erste, der Dura Ace in die USA einfuhrte.

Das Pinto-Interview und der dritte Teil der Geschichte des französischen Randonneur-Fahrens sind denn auch die einzigen Artikel, die in diesem Heft an die Wurzeln des Radsports zurückführen. Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte der Sport noch einmal eine kurze Blütezeit, bis dann auch in Frankreich die Motorisierung einen deutlichen Popula-





*René Herse Tandem Nr. 201 aus dem Besitz von Jan Heine. Einmal im heutigen, detailgetreu restaurierten Zustand und einmal so, wie es der berühmte Illustrator Daniel Rebour nach der Teilnahme an Paris-Brest-Paris 1956 zeichnete.*

*Foto: J-P Pradères ©2011 Bicycle Quarterly, Zeichnung ebenfalls in Bicycle Quarterly, [www.bikequarterly.com](http://www.bikequarterly.com)*

ritätsverlust für den Radsport bedeutete. Der Wettbewerb stand in jenen Jahren im Vordergrund des Interesses, so beispielsweise die 24 Stunden von Levallois, die 22 Stunden lang als Randonneur-Fahrt ausgetragen wurden, bevor die letzten beiden Stunden dann zum Rennen wurden.

In Bicycle Quarterly Sommer 2011 gibt es nur einen Artikel, der sich mit alten Fahrrädern beschäftigt, der allerdings geht über 20 Seiten. Jan Heine fand vor acht Jahren ein stark umgebautes 1948er

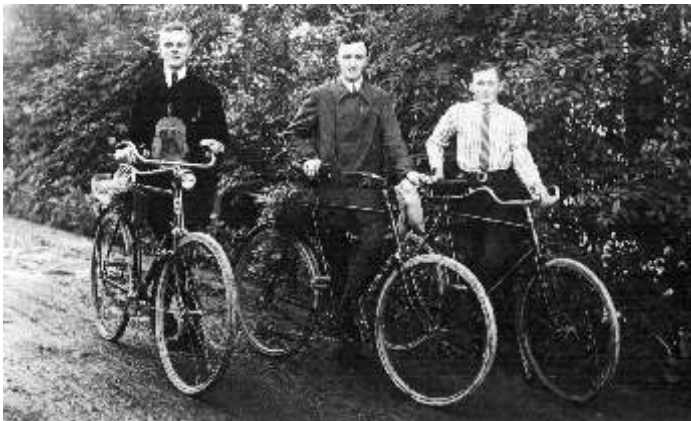
René Herse Tandem, das sowohl bei Paris-Brest-Paris (1956) als auch in einem Poly ganz vorn mitgefahren war und auch sonst ein bewegtes Leben geführt hatte. Nicht nur waren sämtliche Herse-Anbauteile abhandengekommen (Herse fabrizierte Kurbeln, Kettenblätter, Vorbauten und noch einige andere Komponenten), sondern auch der Rahmen war unsachgemäß auf moderne hintere Ausfallenden umgebaut worden.

Ein gutes Stück Arbeit, aber Jan ging es an – wer hat schon ein Rad, das von

Daniel Rebour gezeichnet wurde? Teile wurden gesucht, wo nötig nachgebaut, die Geschichte des Rads ist natürlich dank der prominenten Fahrer und der großen Fahrten gut belegt. Das Ergebnis ist umwerfend. Dutzende Bilder sowohl aus der Geschichte als auch vom restaurierten Zustand lassen den Leser schnell ins Schwärmen (und Träumen...) geraten.

Mal schauen, was es beim nächsten Mal alles so gibt.

Euer Toni





## Bilder vergangener Tage

Martin Liening sammelt Fotografien aus den frühen Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts. Mehr als 250 Motive sind inzwischen zusammengekommen und noch immer ist er auf der Suche. Allen Fotos ist eines gemeinsam: Sie zeigen Fahrräder mit ihren Besitzern – und bieten dabei einen Streifzug durch soziale Schichten. Oft sind Ausdruck und Haltung der Protagonisten für den Betrachter interessanter als die Ausstattung ihrer Fortbewegungsmittel.



# Exoten unter den Rennrädern – Die Adler Modelle 58 und 158

Von Thomas Busch, Bonn



Frühes Modell 58 von Adler, im Besitz von Klaus Stellmacher.

Foto: Thomas Busch

**Geschichten mit ungewissem Ausgang sind meist spannend. Hier folgt so eine kleine Geschichte, die noch auf ihren Schluss wartet. Wann das sein und ob sie überhaupt jemals zu Ende gehen wird, das liegt nicht zuletzt an den Rückmeldungen die dieser kleine Artikel vielleicht hervorruft.**

Anfang und Ausgangspunkt ist – wie oft im Leben eines Sammlers – ein Fund, der sich nicht genau einordnen lässt. Hinzu kommen vergleichbare Funde anderer Sammler, die jedoch selbst in der Gesamtschau nur ein bruchstückhaftes Bild ergeben. Die Rede ist von einer seltenen Spezies unter den Adler-Fahrrädern: den Modellen 58 und 158.

Das „Adler 3 Gang“, ein Getriebefahrrad aus den 30er Jahren, ist bei vielen Sammlern überaus begehrt. Im letzten Knochenschüttler (Nr. 51) wurde das Thema bereits gestreift. Es gab diese Räder sowohl in einer 26-Zoll als auch in einer 28-Zoll-Ausführung. Die ersten Exemplare kamen 1935 auf den Markt, 1938 fand ein Modellwechsel statt, der im Wesentlichen die Getriebekonstruktion betraf, und Adler veränderte die Modellnummern. Aus zweistelligen Nummern wurden dreistellige, indem man eine „1“ voranstellte. Besonders selten unter den Getrieberädern von Adler sind die Modelle 58 (bis 1938) und 158 (ab spätestens 1939), die als Rennräder konstruiert und ausgeführt waren.

Mit den wenigen Exemplaren, die bis heute überlebt haben, wollen wir uns hier beschäftigen. Den Auftakt macht das älteste bekannte Rad – der eigentliche Anlass für diese Zeilen. Es befindet sich im Besitz des Vereinsmitglieds Klaus Stellmacher in Essen, der es vor vielen Jahren in Frankfurt von Günter Storck, dem Vater des heutigen Fahrradherstellers Markus Storck erwarb. Stellmacher erinnert sich: „Der alte Storck in seinem Radladen erzählte mir damals, dass dieses Rennrad eines von sechs Exemplaren wäre, die 1937 an die deutsche Nationalmannschaft gegangen seien. Die Fahrer hätten das Rad ob seiner ungewohnten Konstruktion bald spöttisch auf den Namen ‚Dr. Klumpfuß‘ getauft“. Sportlich eingeschlagen ist der Adler-Renner



Mehrfach durchbohrtes Kettenblatt in der frühen „Y-Form“.

seinerzeit offensichtlich nicht, denn es sind kaum Siege auf dem Modell 58 überliefert. Ein erhaltenes Plakat allerdings weist den Fahrer Paul Heide aus Hannover undatiert als Sieger des Rennens „Grosser Strassenpreis von Hannover“ auf einem Adler Dreigang aus.

Technisch funktioniert die Konstruktion auch heute noch tadellos. Stellmacher: „2009 bin ich bei einer RTF in Issum auf dem Adler mitgefahren. Mit dem Rad und meinem Outfit wurde ich Sieger in der Klassiker-Kategorie ‚25 Jahre und älter‘ und erhielt dafür als Auszeichnung 15 Liter Bier.“

Klaus Stellmacher ist nicht der einzige Besitzer eines Dreigang-Rennrads von Adler. Der Redaktion sind bisher sechs Exemplare in Deutschland bekannt, davon fünf in der Hand von Vereinsmitgliedern. Vielleicht kommen ja nach diesem Artikel weitere dazu.

## Ein „ganz leichtes, modernes Rennrad“

Das Modell 58 wird im Adler-Katalog von 1937 wie folgt beschrieben: „Leichter Herren-Straßenrenner mit Original-3-Ganggetriebe, 54, 58 cm Rahmenhöhe, Komet-Freilauf, bunt emailliert, mit Strahlenkopf, Ausfallenden, Holzfelgen, Schlauchreifen, Leichtmetall-Pedale, -Sattelstütze usw.“

Etwas ergiebiger ist die Beschreibung in einem Katalog des Mechanikers und Fahrradhändlers Anton Proft aus Wien,



Geschlossene Fenstermuffe, ungewöhnlich für Adler. Fotos: Thomas Busch





Abbildung im Katalog des Wiener Händlers Anton Proft.

Sammlung Tilman Wagenknecht

der in der Kaiserstraße 86 eine Hauptvertretung für Adler-Dreigang-Räder unterhielt: „Ganz leichtes, modernes Rennrad mit geraden, konischen Hinterstreben, Ausfallenden, Flügelmuttern, Leichtmetallpedalen, Holzfelgen u. Schlauchreifen, verstellbare Rennlenker, Emaillierung mittelblau mit Silberbronze Strahlenkopf, kompl. mit Pumpe, Tasche, Werkzeug, Glocke, Rückstrahler“. In diesem Katalog aus dem Fundus von Tilman Wagenknecht ist auch eine brauchbare Abbildung des Rades mit Blick auf die Kettenblattseite zu finden.

Vom dort beschriebenen Auslieferungszustand ist das Modell 58 von Stellmacher – wie bei intensiv genutzten Rennrädern oft üblich – weit entfernt. Es wurde in den 50er Jahren komplett überholt und vermutlich neu lackiert, so dass es nun im typischen Outfit der Nachkriegsjahre erscheint: mit Weinmann 730er Bremsen, einer Weinmann-Felge samt alter Campagnolo-Nabe vorne und einer Torpedo-Renn-Nabe mit Doppeladler hinten. Der Adler auf dem Steuerkopf blickt noch nach links und nicht nach rechts. Die Rahmennummer, 1.013.002, eingeschlagen im linken hinteren Ausfallende, verweist auf das Baujahr 1936. Damit ist dieses Modell 58 der älteste bekannte Vertreter seiner Art. Auch das Kettenblatt hat noch die ältere Y-Form, die ab Mitte der 30er Jahre durch die drei Adler abgelöst wurde.

Eine weitere Besonderheit ist die geschlossene Muffe mit zwei Fenstern am Steuerkopf, gemeinhin verfügen Adler-Rennräder über offene Muffen. Also vielleicht doch ein Sportrad für den Export, das nachträglich in den 50er Jahren auf Rennrad getrimmt wurde? Ein „Fake“? Wohl kaum, denn die Geometrie und das für eine Getrieberrad äußerst geringe Gewicht von 12,2 Kilogramm sprechen eindeutig für ein Rennrad.

### Drei Adler in Serie

Wer ein Modell 58 sucht, das noch komplett im Zustand der 30er Jahre

erhalten ist, der wird bei Heinz Fingerhut fündig. Er beherbergt in seiner Sammlung ein 3-Gang-Rennrad, das noch vollständig mit der originalen Lackierung versehen und zeittypisch ausgestattet ist – ein Kleinod. Bemerkenswert sind die Komponenten am Rad wie der van Kempen-Lenker, die Aluminium-Felgenbremsen oder der Adler-Rennsattel. Laut Rahmennummer 1.198.860 wurde es 1938 produziert. Interessante Randnotiz: Zwei weitere Exemplare, von denen eines Tilman Wagenknecht gehört, schließen sich



Hervorragend erhaltenes Modell 58 aus der Sammlung Heinz Fingerhut mit zeitgenössischen Komponenten ausgerüstet.  
 Foto: Heinz Fingerhut



Tretlager mit drei Adlern, Hohlachse und ausgefrästen Kurbeln.



Offene Steuerkopfmuffe, Adler blickt nach links.  
 Foto: Heinz Fingerhut

mit ihren Produktionsnummern unmittelbar an. Das Rad von Tilman hat die Nummer 1.198.859, das eines weiteren Besitzers im Ruhrgebiet die Nummer 1.198.861 – ein verblüffender Zufall. Offensichtlich wurden die Räder in einer fortlaufenden Tranche produziert.

Allen drei Ausgaben gemeinsam sind die seitliche Andeutung einer de facto nicht vorhandenen Dreifachplattengabel, der kurze Schalthebel mit dem Plastik-Knauf ohne Schaltkulissee, die starken Hohlkehlen in den Tretkurbeln und die offene Steuerkopfmuffe mit viel Platz für den Adler. Das Tilman'sche Rad wurde irgendwann zum Tourenrad umgebaut und ist rot lackiert. Der dritte Vertreter aus der kleinen Serie erlebte ein ähnliches Schicksal. Hier erfolgte eine Umwidmung zum Tourenrad und die Verwandlung in ein „Liga“-Fahrrad dank schwarzer Farbe und neuer Linierung. „Liga“ war die Marke eines Rahmenbauers und Fahrradhändlers der 60er Jahre in Gelsenkirchen, der auch Bahnrahmen

herstellte. Noch ein weiteres, viertes und nur geringfügig älteres Exemplar, mit der Rahmennummer 1.187.440, ist übrigens fragmetarisch in der Sammlung von Helge Schultz erhalten.

### Modell 158 – kaum Quellen

Sieht die Quellenlage beim Modell 58 schon dürrig aus, so wird sie bei seinem Nachfolger, dem Modell 158, noch schwieriger. Diese Ausführung wurde nicht in zwei, sondern in drei verschiedenen Rahmengrößen angeboten. In der Adler-Preisliste von 1939 heißt es: „Leichter Herren-Straßenrenner, bunt mit Strahlenkopf, Renn-Holzfelgen, Schlauchreifen 27“, Leichtmetall-Sattelstütze, Te-Ce-Zelluloid-Rahmenpumpe, Komet-Freilauf, Adler-3-Gang-Getriebe, ohne Tretstrahler in 54, 56,5 und 59 cm Rahmenhöhe. RM 147,-“ Wie schon das Vor-



Schmale und glatte Gabelschulter am Modell 158.  
Foto: Axel Bollinger

gängermodell gab es auch diese Variante als Bausatz zu kaufen, zumal Komponenten wie die Komet-Nabe gerne durch höherwertiges Material ersetzt wurden.

Axel Bollinger hat in seiner Sammlung ein nachträglich schwarz lackiertes Modell 158 stehen, das sich vom Modell 58 – neben den technischen Veränderungen im Getriebe und dem nun gebogenen Schalthebel – in einigen weiteren Merkmalen unterscheidet. So ist die Gabel schmaler und zierlicher gearbeitet als beim Vorgänger, der Gabelkopf ist glatt und wirkt filigraner, auch die Anbringung der Hinterstreben an die Sattelrohrmuffe hatten die Konstrukteure verändert. Im Fundzustand war dieses Rad ebenfalls schwarz und wies noch Reste der ursprünglichen Linierung auf.

### Rennrad oder Sportrad?

Nicht für alle Sammler ist es einfach, das Getrieberrad von den parallel und in wesentlich größerer Stückzahl produzierten Herren-Sporträdern, Modell 57 und 157, zu unterscheiden. Die Geo-



Neu lackiertes Modell 158 von Axel Bollinger.

Foto: Axel Bollinger

metrie ist ähnlich, die Ausfallenden zeigen auch beim Sportrad nach vorne. Dennoch gibt es einige signifikante Differenzierungsmerkmale:

Augenfällig und auch für Ungeübte sofort zu erkennen ist die fehlende Plakette mit der Typenbezeichnung auf dem Steuerkopf. Beim Modell 58 prangt „die Krähe“ unmittelbar auf dem Rohr. Ähnlich auffällig: Bei der Rennausführung fehlt die sonst übliche Schaltkulissee am Unterrohr. Die Tretlagerachse ist hohlgebohrt, die Tretkurbeln sind auf der Innenseite ausgefräst und mit tiefen Hohlkehlen versehen, die Kettenblatt-Aufnahme verfügt typischerweise über große, ausgefräste Löcher. Außerdem waren die Rennräder um einiges leichter als die Sportausführung.

### Fazit

Trotz interessanter Details und einiger neuer Erkenntnisse im Zuge der Recherche zu diesen Zeilen: Die eigentliche Geschichte der Adler Dreigang-Rennräder muss erst noch geschrieben werden, Dafür bedarf es allerdings weiterer Informationen, Quellen und Funde.

### Danksagung:

Mein Dank gilt den Besitzern, der in diesem Text erwähnten und gezeigten Räder und Abbildungen, ohne deren Hilfsbereitschaft und Auskunftsfreudigkeit dieser Artikel nicht möglich gewesen wäre.



Zum „Liga“-Tourenrad umgebautes Modell 58.

Foto: Heinz Fingerhut

# Literatur für lange Winterabende

In diesem Jahr sind mehrere interessante Publikationen rund um das Fahrrad und den Radsport erschienen, daher haben wir den Rezensionen in diesem Heft mehr Raum gewidmet als sonst. Wer möchte blättern und schwelgen? Der greife zum reich illustrierten Bildband über die Fahrrad-Sammlung von Vereinsmitglied Andreas Perk. Wer sich ärgern? Der lese „Die Geschichte des Automobils“ von Johann-Günther König. Radsportbegeisterten seien Albert Londres „Reportagen von der Tour de France“ wärmstens empfohlen oder – trotz inhaltlicher Mängel – Andrew Homans Abhandlung über Bobby Walthour. Und wer über den Tellerrand schauen möchte, der besorge sich den Band „25 Jahre HPV Deutschland“ zur Geschichte der Human Powered Vehicles hierzulande.

## 25 Jahre HPV

Viele Fahrradsammler kennen Liegeräder nur als eine kurze Erscheinung der Fahrradgeschichte in den 30iger Jahren, doch die Geschichte geht weiter. Seit mehr als 25 Jahren gibt es den HPV (Human Powered Vehicles) Deutschland e.V., und der hat das Jubiläum von 2010 zum Anlass genommen, ein eigenes „Familienalbum“ herauszubringen. Es ist ein schönes Bilderbuch aus dem Fundus der Mitglieder geworden.

Man kann in diesem Buch die Entwicklung des Liegerades in Deutschland der letzten 25 Jahren verfolgen. Vor allem interessant sind die Anfangsjahre mit den teilweise sehr skurrilen Eigenbauten, die letztlich doch zur Weiterentwicklung des Liegerades geführt haben.



Ein besonderer Aspekt ist die Herkunft des HPV e.V. Wer denkt, dieser Verein kommt aus der Ökoszene, die Anfang der 80iger Jahre einen starken Aufschwung erlebte, wird hier etwas anders erfahren: Dieter Burmeister und Wolfgang Gronen (Vector-Racing) haben zum ersten Treffen geladen. Insbesondere Gronen ist den Fahrradsammlern aufgrund seines Buches „Geschichte des Radsports“ bekannt. Er hatte Anfang der 80iger einen Vector (voll verkleidetes Rennliegedreirad) in den USA gekauft und in Europa bei Rennen eingesetzt, Gronen kam aus der Rennszene, also weniger „öko“ als man denkt.

Man kann mit diesem Buch herrlich abschweifen, und so sollte es bei einem Bilderbuch ja auch sein. Wer über den Tellerrand des „normalen“ Fahrradsammeln hinausschauen möchte und sich für teilweise „schräge Fahrräder“ erwärmen kann, dem sei das Buch empfohlen. Wer sich hierfür nicht erwärmen kann, hat nichts verpasst. Es ist wie beim Liegerad generell: Entweder man liebt es oder...

Sascha Kaltwasser, Aarbergen

HPV Deutschland e.V. (Hrsg.): 25 Jahre HPV Deutschland - Eine Chronik, Paperback, 120 Seiten, A4-Querformat, vierfarbig, 20 Euro für Nichtmitglieder, [www.hpv.org](http://www.hpv.org)

## Life in the Slipstream

Es ist immer eine gute Sache, wenn man eine Buchbesprechung anfangen kann, indem man sagt, dass das Buch richtig toll ist und in den Bücherschrank jeder/s Altfahrrad-Interessierten gehört. Leider ist das hier nicht so einfach.

Gleich zu Beginn, und damit es klar ist: Homan's Buch ist spannend zu lesen, und alle Leser werden einen guten Eindruck von der Lebensgeschichte Bobby Walthours und seiner Familie erhalten. Man bekommt die Höhen und Tiefen des frühen Stehersports hautnah mit.

Aber genau hier liegt auch das Problem. Homan erzeugt mit Stilmitteln des Romans die Kraft, die zur Identifikation der Leser mit Walthour oder anderen Personen des Buchs führen kann. Das Buch hat eine Bibliografie, einen Index, und aufgrund zahlreicher Endnoten deutlichen Anspruch an Wissenschaftlichkeit, aber dann Sätze einzufügen wie „die Hähne stolzierten einher, während die Küken endlos hinter ihren Müttern herliefen“ (S. 83, meine Übersetzung) hilft nicht gerade, eine durchgehend sachlich beschreibende Atmosphäre aufzubauen. Kurz, das, was das Dokudrama im Fernse-

hen ist, ist „Life in the Slipstream“ in Buchform. Ob man das gut findet oder nicht, muss jeder selber entscheiden, ich persönlich finde die Mischung aus Fiktion und Sachbuch unglücklich.

Noch unglücklicher, weil nicht dem persönlichen Geschmack überlassen, sind zahlreiche Problemstellen, die von falscher Schreibung von Namen („Kronz-Prince Wilhelm“, S. 177) über technische Ungenauigkeiten bis hin zu krassen Fehlern gehen. Hier muss sich das Dokudrama anrechnen lassen, Vater des falschen Gedankens zu sein; bspw. werden auf S. 66 und 169 die Motoren der Schrittmachermaschinen auf Drehzahl gebracht, und zwar im Stand. Die frühen Schrittmachermaschinen hatten keine Kupplung, so etwas war also schlicht unmöglich, liest sich aber gut, wenn die angespannte Stimmung auf der Bahn wiedergegeben werden soll.

Oder: Während des Rennens nimmt Walthour Kontakt zu seinem Schrittmacher auf. „Walthour saw his chance. ‚Are you ready?‘ he asked.“ (S. 170). Homan selbst bemerkt mehrfach, dass es auf der Rennbahn ohrenbetäubend laut war, und tatsächlich belegen Quellen, dass eine Kommunikation zwischen Fahrer und Schrittmacher nur mit Urlauten möglich war, denen durch Absprachen Bedeutung gegeben wurde. Geradezu witzig wird die ganze Sache, wenn Homan beschreibt, wie ein Schrittmacher „in die Eisen ging“ („hit the brakes“, S. 140) – weder Steher noch Schrittmachermaschinen hatten Bremsen. Diese Aufzählung von Beispielen ließe sich durch zahlreiche weitere ergänzen. Man verliert schnell das Vertrauen in die Genauigkeit der historischen Darstellung Homans, bzw. fragt man sich, ob er nicht die Fiktion durchgängig über die sachliche Erzählebene erhebt.

Schade ist, dass all' diese Ungenauigkeiten im Buch verblieben sind, obwohl Homan im Vorwort mehreren ausgewiesenen KennerInnen des frühen Bahnsports für ihre Mitarbeit dankt, unter ihnen Renate Franz. Ein Name, den man sich gewünscht hätte, fehlt allerdings: Ted Ernst, der Kalifornier mit deutschen Wurzeln, der in den frühen Fünfzigern in Deutschland Steherrennen fuhr, wird nicht erwähnt. Seine Meinung zum Buch ist übrigens meiner vergleichbar. Auch worin Andrew Ritchies „Weisheit“ („sharing his wisdom“, S. IX, meine Übersetzung) bestehen soll, fragt man sich. Ich fände es hochgradig peinlich, Dank für die penible Durchsicht eines Manuskripts („minutely scrutinized my manuscript“,

S. IX, meine Übersetzung) mit derart vielen Problemstellen abgestattet zu bekommen. Auch die Fotos, die Ritchie beiträgt, sind durch die Bank alte Bekannte aus zeitgenössischen deutschen Radsportmagazinen und größtenteils in „Die wilde, verwegene Jagd“ abgedruckt. Homan verbringt viel Zeit damit, die Familie Walthours zu beschreiben, aber ein Foto, das sie zu Walthours großer Zeit zeigt, fehlt, obwohl mindestens eins überliefert ist.

Genug gemeckert. Vielleicht so: Endlich gibt es ein englischsprachiges Buch, das auf populäre Art und Weise eine Radsportdisziplin darstellt, die praktisch völlig in Vergessenheit geraten war und nun eine nur allzu verdiente Aufarbeitung erhalten hat. Besser?

Toni Theilmeier, Belm

Andrew Homan, „Life in the Slipstream – The Legend of Bobby Walthour Sr.“ 240 Seiten, fester Einband, Schutzumschlag, mit zahlreichen zeitgenössischen Illustrationen. Potomac Books Inc., Washington D.C., USA, 2011, ca. 20 Euro im Netz

### Klassische Fahrräder des 20. Jahrhunderts

Kritische Geister mögen bemängeln, dass der Titel überzogene Erwartungen weckt, dass die fachlichen Inhalte dieses Bildbandes zu spärlich und manchmal ungenau sind – aber das allein wird diesem großzügigen und farbenfrohen Buch nicht gerecht. Es ist schon ein Fest für die Augen, was Katharina Tenberge da für den Leser zusammengestellt hat. Tenberge ist Designerin und Fotografin und hat sich für eine Studienarbeit an der FH Münster verschiedene Räder aus der Sammlung von Andreas Perk vors Objektiv geholt, um sie aufwändig und detailgetreu in Szene zu setzen. Und so sind nun großformatig und farbig einige Schmuckstücke zu sehen, die das Sammlerherz höher schlagen lassen: Etwa ein Anker-Sichelrad mit Kupplung und Lastenanhängen von 1935, ein schön anzuschauendes Mentor Bonanzarad (mein bester Freund hatte damals eines, ich durfte nicht) von 1973 oder das unglaublich gut erhaltene Gritzner-Tourenrad von 1929 aus Perk'schem Familienbesitz, bei dem der Nickel an allen Blankteilen noch glänzt und blitzt wie am ersten Tag.

Überraschend sind oft die Motivwahl oder der Bildausschnitt, sie machen neugierig auf mehr und befriedigen zugleich die Detailfreude des Sammlers. Dabei entwickelt Tenberge eine Ästhetik, die ohne Weichzeichner und Retusche auskommt, die auch Rostpickel und Lack-



schrammen zu Wort kommen und ihre eigene Geschichte erzählen lässt.

Angereichert wird der Bildband durch begleitende Texte, die sich den einzelnen Bestandteilen des Fahrrads widmen. Darin erfährt der Leser Wissenswertes über Rahmen, Bremsen, Pedale und Co. Nach Tonalität und Inhalt sind diese Informationen zwar eher an ein Laienpublikum gerichtet, doch auch der Fachmann kann hier und da sein Gedächtnis auffrischen. Vereinzelt hätte man sich etwas mehr Vorsicht bei den Aussagen gewünscht – so gab es Mittelzugbremsen nicht erst seit 1947, wie auf Seite 25 zu lesen, und Ballonreifen kamen Anfang der 30er Jahre sehr wohl erfolgreich bei großen Fahrradrennen zum Einsatz, waren damals also nicht „denkbar ungeeignet für den Renneinsatz“, wie auf Seite 47 behauptet – aber das tut der Lesefreude insgesamt keinen Abbruch.

Fazit: Ein bunter Streifzug quer durch mehrere Jahrzehnte Fahrradgeschichte, erzählt anhand schön präsentierter Objekte und ergänzt um einige interessante Zusatzinformationen – mithin ein kurzweiliges Seh-, und Lese-Vergnügen.

Thomas Busch, Bonn

Katharina Tenberge: Klassische Räder des 20. Jahrhunderts, Delius-Klasing Verlag, broschiert, 23,3 x 26,6 cm, mit zahlreichen Abbildungen, 168 Seiten, 24,90 Euro, ISBN 9783768853293

### Fahrrad und frühe Autos – zwei Paar Stiefel?

Die 125 Jahre Automobil sorgen auch für etwas Bewegung auf dem Büchermarkt, und die bei Reclam erschienene „Geschichte des Automobils“ von

Johann-Günther König soll hier besprochen werden, weil sie in Kapitel 5 die Frage behandelt: „Das Fahrrad – Geburtshelfer und Schrittmacher der Automobilität?“ Das Taschenbuch beschreibt auf 196 Seiten sehr anschaulich die Konkurrenz der Verkehrssysteme unter Einschluss von Eisenbahn und Pferd und der Antriebsarten Dampf-Strom-Benzin, soweit man bei einer Technikgeschichte mit Verzicht auf Abbildungen von Anschaulichkeit reden kann.

Der Autor wandelt auf den irreführenden Spuren der Schweizerin Monika Burri, damals an der ETH Zürich, von der ein Aufsatz „Das Fahrrad – Wegbereiter oder überrolltes Leitbild?“ 1988 unverdienterweise ins Netz gestellt wurde. Schon der Titel beschreibt keine wirkliche Alternative. Denn das Fahrrad war beides, sowohl zuerst Wegbereiter des Automobils als auch später von ihm überrolltes Leitbild. Ihr Aufsatz zeugt von himmelschreiender Quellenarmut (einzig Dauls 1906er Kauderwelsch-Zettelkasten), sodass man unwillkürlich an „Eigenbelege“ denken muss, die allerdings nur das Finanzamt anerkennt.

Bei König hat man den Eindruck, er wolle das Fahrrad irgendwie davor schützen, der Vaterschaft beim Automobil verdächtigt zu werden. Unbesorgt springt er provokant zwischen wirtschaftshistorischen Argumenten und krudem technizistischem Schubladendenken (nach Räder-Anzahl) hin und her – was vier Räder auf der Straße hat, die irgendwie angetrieben sind, ist ein Auto. „Ins Rollen kam das einspurige Zweirad zu einem historischen Moment, als die ersten Automobile und Lokomotiven bereits erprobt waren.“ Moment mal, vor 1817 gab es real den Fardier (Kanonen-Dampftraktor)



des Cugnot, den Amphibienbagger Orukter von Evans, sowie die Dampfkutsche für mehrere Personen und den schienengebundenen Dampftraktor für Kohleloren, beide von Trevithick – vier Prototypen gegenüber Tausenden von zweirädrigen Laufmaschinen à la Drais. Und was die Zielsetzung betrifft, fallen aus den sozialhistorischen Kategorien Individualverkehr versus Kollektivverkehr die Zugmaschinen für Kanonen oder Kohleloren und der Bagger ganz heraus, und es bleibt ein Dampfwagen für zahlenden Kollektivverkehr angesichts tausender Zweiräder für Individualverkehr übrig. Solche Unterscheidung vermeidet König jedoch geflissentlich und verwendet bereits die Bezeichnung Automobil, welche doch erst in den 1890ern aufkam.

„Auch im Hinblick auf die grundlegenden technischen Bauteile war das Fahrrad nichts als ein Nutznießer des Automobils“ – weil schon Hancocks fünf Dampfwagen in den 1830ern Ketten verwendet hätten – willkürlicher Neologismus wie oben. Dann folgt die beliebte Wortklauberei, dass Differentiale nicht aus der Fahrradtechnologie kämen, weil Zweiräder das nicht bräuchten – die Tricycles und Quadricycles rechnete man aber ebenfalls zum Oberbegriff Fahrradtechnologie. Benz und Daimler/Maybach hätten von Fahrradtechnikern nicht profitieren können, weil Kraftübertragung und Lenkung bei schweren zweiachsigen Wagen nicht deren Thema war. Hier lenkt König von der Frühphase der fahrradähnlichen Benziner ab, hin zu den späteren Schwergewichten. Pech für Königs Argumentation, dass die erfolgreichsten Benziner der 1890er Jahre ausgerechnet das Benz-Velociped und DeDion-Boutons Voiturette mit ihrer Fahrrad-Anmutung waren – König läßt einen Zusammenhang mit der Fahrradtechnologie wegen Räderzahl 2 wieder nur für die Hildebrand & Wolfmüllerschen Motorräder gelten...

Als Kronzeuge dient ihm Henry Ford, der in seinen 1923er Erinnerungen schrieb, dass er von Erfahrungen mit Dampfschleppern profitiert habe. Warum hat Ford dann die Fahrradfabrik John Keim Company in Buffalo gekauft, um mit deren Blech-Pressstechniken die Fertigung seines T6 zu rationalisieren? Kein Wunder, dass König das Benz-Interview von 1909 ignoriert, wo Karl Benz beschreibt, wie seine Erfahrung auf dem Kurbelvelociped ihn bewogen hat, seine Straßenlokomotiv-Pläne aufzugeben und stattdessen ein leichtes individuelles Fahrzeug zu bauen. Vielmehr wird Markiges aus der angeblichen Benz-Autobiographie zitiert, diesem 1925er Machwerk,

das der Ghostwriter und Schwiegersohn Karl Volk am Bodensee in der Ich-Form textete, während der Schwiegervater in Ladenburg vom Bürgermeister als „körperlich und geistig gebrochener Mann“ bezeichnet wurde. Dass Benz mindestens die Radreifen, womöglich auch das ganze Fahrgestell von den Adler-Fahrwerken bezogen hatte, und dass das Daimler/Maybach-Quadricycle (seit Nazi-Zeiten zu Stahlradwagen umbenannt) komplett von den Neckarsulmer Fahrradwerken gebaut wurde, entgeht König ebenfalls.

„Im Schein des Aufblendlichts hat nicht das Fahrrad dem Automobil, sondern das Automobil dem Fahrrad den Weg bereitet“ – man erkennt die Absicht und man ist verstimmt. König versucht, allgemeine Aussagen zu stanzen in der Hoffnung, dass ähnlich zeitquellenferne Chronisten ihm auf den Leim gehen und das zitieren. Wer auch nur kurz die Nase in zeitgenössische Quellen steckt, kann der Erkenntnis nicht ausweichen, dass Ende des 19. Jahrhunderts das Fahrrad die Menschheit mit dem mechanisierten Individualverkehr vertraut machte, der dann nur noch motorisiert zu werden brauchte. Gegen diesen Stand der amerikanischen Technikgeschichte (seit Flink: *The automobile age*, 1988) vermag König nichts auszurichten.

Hans-Erhard Lessing, Koblenz

Johann-Günther König: *Die Geschichte des Automobils*. Reclam Stuttgart 2010, Taschenbuch 196 Seiten 59,95 Euro, ISBN 9783150202142

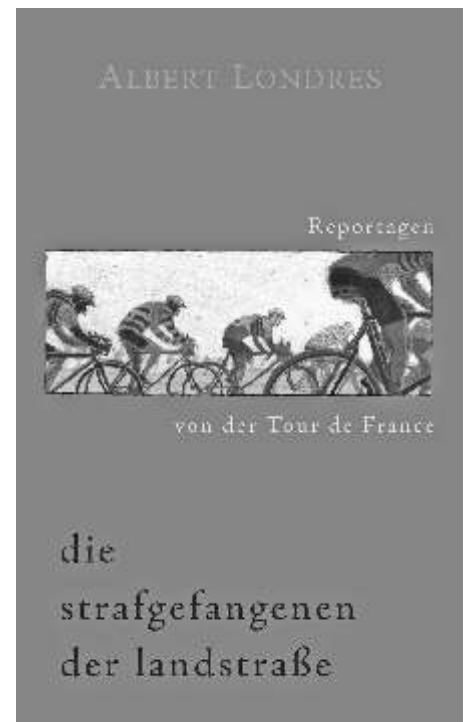
### Strafgefangene der Landstraße

Welch' eine Sprachgewalt! Kurze, knappe Sätze, ein Wort-Stakkato das im Kopf des Lesers sofort Bilder entstehen lässt, die lebendig und nah wirken: 1924 hat der Kriegskorrespondent, Schriftsteller und Poet Albert Londres (1884-1932) die Tour de France begleitet – nahm seine Leser mit auf einen unsäglichen Kreuzweg, der 15 Stationen, sprich: Etappen, zählte.

Kostprobe gefällig? „Der Tourmalet ist ein Monster; auf seinem giftigen Anstieg lässt er die Opfer reihenweise wie Strandgut zurück. Ein Fahrer in der Touristenkategorie weint; er kühlt – ein gerahmtes Medaillon in der Hand – seine vor Schmerzen brennenden Füße in einem kleinen Wildbach... Etwas weiter bergauf ragt die Statue der Verzweiflung empor: Ein Fahrer, der gerade einen Plattfuß hatte, hat das Vorderrad demonstrierend, um einen neuen Schlauch aufzuziehen. Er hält es wie ein fremdes Kind in

den Armen, das man seinem Schicksal nicht überlassen will. Man weiß ja nie.“

Londres war es auch, der die Brüder Henri und Francis Pélissier, die aus Protest gegen die Behandlung der Fahrer vorzeitig von den Rädern stiegen, unmittelbar danach im Schankraum eines Cafés interviewte. Henri zeigte ihm dabei seinen „Verpflegungsbeutel“ mit Kokain, Chloroform sowie drei Schachteln voller Pillen und Aufputzmitteln. Sein Bruder Francis brachte es auf den Punkt: „Wir fahren mit Dynamit.“



Londres gilt als einer der Begründer des investigativen Journalismus. In Frankreich erlangte er eine Bekanntheit, die hierzulande nur mit der von Egon Erwin Kisch vergleichbar ist. Er erreichte 1924 das Ziel der Tour sicher und wohlbehalten im PKW – viele andere nicht. Sie gaben auf, stürzten, überschritten das Zeitlimit oder wurden von Kraftwagen umgefahren. Von mehr als 150 gestarteten Fahrern kamen nur 60 in Paris an. Darunter auch Jean Alavoine, Tour-Zweiter in den Jahren 1919 und 1922, der als 14. über die Ziellinie rollte. Mit dessen ernüchterndem Fazit beschließt Londres seine Reportagen: „Es ist tragisch, nach 15 Jahren ehrlicher Schufferei abhelfern zu müssen – wie ein ausgedienter alter Esel im Staub des Siegers.“

Thomas Busch, Bonn

Albert Londres: *Die Strafgefangenen der Landstraße. Reportagen von der Tour de France*, Cova-donga Verlag Bielefeld, 2011, 124 Seiten, gebunden, 12,80 Euro, ISBN 9783936973648

# Ein Jubiläum, eine Ausstellung und ein Buch

Im Jahr 1886, als die Firma Dürkopp aus Bielefeld mit der Serienproduktion von Fahrrädern begann, wurde auch das erste Heft der Branchenzeitschrift RadMarkt herausgegeben. Es war ein bemerkenswertes Jahr: Der bayerische Märchenkönig Ludwig starb, Carl Benz erfand das „motorisierte Veloziped“ später Automobil genannt, Coca Cola begann den Markt zu erobern und der Kurfürstendamm etablierte sich als Prachtmeile.

## 125 Jahre RadMarkt– Jubiläumsfeier

Ein Fachblatt begleitet 125 Jahre Industriegegeschichte. Beginnen wir daher mit einem kurzen Schlaglicht auf die Jubiläumsfeier: Im Eingangsbereich des Historischen Museums Bielefeld werden die Fest-Teilnehmer mit Sekt empfangen. Sieht man sich um, befinden sich unter den gut gekleideten Damen und Herren bekannte Gesichter aus der historischen Fahrradszene, darunter natürlich Michael

Das alles wird sehr spannend präsentiert. Anschließend referiert Michael Bollschweiler über die Geschichte des RadMarkts, informiert über die Autoren des erwähnten Buches und übergibt an den Festredner, Zukunftsforscher Thomas Prantl, der hörenswerte Ideen – wen wundert's – zur Zukunft des Radfahrens vorstellt. Für ihn ist es keine Frage, dass das Radfahren rosigen Zeiten entgegengehen wird, denn es vereint in genialer Weise die Wünsche des Menschen nach Individualität, Mobilität, Gesundheit und humaner Umwelt.

## Die Ausstellung

Eine Ausstellung vor dem offiziellen Eröffnungstermin zu besichtigen, hat etwas Geheimnisvolles, Spannendes. So war es auch in Bielefeld. Gedämpftes Licht. Überraschend die großzügige, übersichtliche Platzierung der Exponate in einem großen Kreis. Die Ausstellung beginnt mit verschiedenen Hochradtypen, zeigt Bielefeld bezogene Fahrräder unterschiedlichster Art und endet beim E-Bike. Hervorragend nachvollziehbar wird so die Evolution des Fahrrades bis in die Gegenwart verdeutlicht. Natürlich wird auch vieles aus dem Fahrradumfeld gezeigt, besser gesagt präsentiert. Mit 14 Themensäulen, die alle unterschiedlich gestaltet sind, werden den Besuchern die verschiedensten Aspekte der Fahrradgeschichte vor Augen geführt. Man ist immer wieder überrascht, welche Möglichkeiten den Ausstellungsmachern eingefallen sind. Der Bielefelder Ausstellung gebührt eine Bestnote.

## Das Buch

Dem Buch lag die Idee zugrunde, Fahrradgeschichte in spannenden Essays zu beleuchten. Fünfzehn Autoren schrieben auf 141 Seiten siebzehn reich bebilderte Beiträge mit Themen aus Gesellschaft, Industrie, Technik, Politik und Sport. Es ist ein wunderschönes, hochwertiges Jubiläumsbuch geworden. Die Autoren sind in der historischen Fahrradszene bekannt, sie stammen zu drei Vierteln aus dem Kreise unseres Vereins.

Den Machern von Ausstellung, Jubiläumsheft und Begleitbuch ist hier ein großer Wurf gelungen. Sie machen vergessen, dass die ganz große Zeit von Bielefeld als Fahrradhochburg lange vorbei ist.

Walter Euhus, Langenhagen



Unterschiedliche Hochrad-Konstruktionen in der Ausstellung „Rückenwind – Vom Hochrad zum E-Bike“. Foto: Walter Euhus

Das alles ist nun 125 Jahre her. Ein Grund, dieses seltene Jubiläum zu feiern. Das geschah gleich zweimal, zum einen mit einer Feier des RadMarkt-Herausgebers BVA BikeMedia, zum anderen mit einer Sonderausstellung im Historischen Museum Bielefeld, Titel: „Rückenwind – Vom Hochrad zum E-Bike“. Die Feier des Bielefelder Verlags fand am 30. September statt, die Ausstellung wurde am darauffolgenden Sonntag eröffnet. Sie dauert noch bis zum 26. Februar 2012 und wird mit unserem Wintertreffen zu Ende gehen.

Und dann gibt es noch zwei Dinge, auf die an dieser Stelle hinzuweisen ist: das Begleitbuch „Rückenwind - Ein Streifzug durch die Fahrradgeschichte“ und den Jubiläums-RadMarkt, den alle Vereinsmitglieder erhalten haben, mit knapp 70 Seiten Fahrradhistorie.

Mertins, der an der Planung des Jubiläumsheftes und der Ausstellung maßgeblichen Anteil hatte. War auch nicht anders zu erwarten, bei einer Fahrradveranstaltung in Bielefeld.

Nach der Begrüßung durch Chefredakteur Michael Bollschweiler stellt Paul von Schubert, Sohn der Vorsitzenden des Beirates der Gundlach Gruppe, das Unternehmen vor. Das mittelständische Familienunternehmen umfasst sechs spezialisierte Betriebe an unterschiedlichen Standorten in den Bereichen Verpackung, Etikettierung und Druck. Zur Gruppe gehören vier weitere Betriebe: Bielefelder Verlag (Branchen-Magazine), Deutscher Sportverlag (Sportzeitschriften, -bücher, -sonderhefte), Westfalen Verlag (Kultur- und Kunstbücher), BikeMedia (Special-Interest-Zeitschriften, Radkarten und -bücher).

# Ein Streifzug durch die Fahrradgeschichte

Wer das Buch „Rückenwind“ in die Hand nimmt, stolpert zunächst über Vereinsmitglieder. Das geht los bei den Herausgebern – einer von dreien ist Michael Mertins – und setzt sich fort unter den Autoren: Christian Amoser, Gerd Böttcher, Anne-Katrin Ebert, Gerhard Eggers, Walter Euhus, Renate Franz, Günter Grau, Hans-Erhard Lessing und Nils Niemeyer, allesamt zu finden im Mitgliederverzeichnis von 2011.

„Nun ja - schöner Themenklau“ denkt da der eifersüchtige KS-Redakteur als erstes und widmet sich dem Inhaltsverzeichnis des Bands, der begleitend zur gleichnamigen Ausstellung erschienen ist. Da erfasst das durch täglichen „Scan-Blick“ geschulte Auge sofort Vertrautes: „Gregers Nissen“? Ha! Neulich schon mal gelesen. „Die Geschichte des Gepäcktransports“, „Tretstrahler der SS“, „Arbeitsmaschine Fahrrad“ oder „Otto Weckerling“? Klingt alles irgendwie vertraut. Uff – doch kein Grund zur Sorge!

Aber dann rutscht der Blick nach unten auf „Die Geschichte des Dopings im Radsport“. Der Niemeyer! Hatte ich den nicht neulich noch auf wundgescheuerten Knien angefleht um einen klitzekleinen Beitrag für das nächste Heft? Und da: „Das Fahrrad in der Arbeiterkultur“ - das ist doch dem KS als Story wie auf den Leib geschneidert! Weiter geht es mit Themen wie „Das Fahrrad im Simplizismus“, „Das Fahrrad und die ‚neue Frau‘ um 1900“ oder „Die Geschichte des Kinderrades“. Unfassbar! Den Mertins knüpft' ich mir vor! Zumindest das Abo entziehen sollte man ihm! Kaum ist er raus aus der Redaktion, schon folgt dieser heimtückische publizistische Dolchstoß via Fremdveröffentlichung spannendster Themen.

Ich finde, das können wir nicht auf uns sitzen lassen und starte hiermit einen öffentlichen Aufruf an alle Vereinsmitglieder: Boykottiert dieses Buch und alle, die daran mitgewirkt haben! Gegenwind statt Rückenwind! Schluss mit dem Themenklau!

Doch ich fürchte: Am Ende wird sich wieder jemand finden, der all' den Unbelehrbaren, die meinen Aufruf ignorieren, einflüstert, sie hätten gut daran getan. Denn nur in wenigen Publikationen finde man auf so engem Raum so viele Aufsätze zu Aspekten wie „Fahrrad und Technik“, „Fahrrad und Politik“ oder „Das Fahrrad in Gesellschaft und Industrie“.



Stundenweltrekordler Paul Guignard mit seinem Schrittmacher auf einem Göricke Werbeplakat 1909.  
Foto: BVA BikeMedia, Original im Historischen Museum Bielefeld

Es wird sicher auch jemand kommen, der sich erdreistet, Beispiele zu nennen. Vielleicht den Beitrag von Hans-Erhard Lessing zum Fahrrad als Vorläufer des Automobils und wie es dazu kam, dass es im Nationalsozialismus dieser Rolle beraubt wurde. Oder gleich im Anschluss „Children's Corner – Die Geschichte des Kinderrades“ von Volker Bries, in der



Alte Radsonne-Werbung.  
Sammlung Gerhard Eggers

wir erfahren, dass Kinder in den ersten Kindersitzen meist von ihren Vätern transportiert wurden. O-Ton: „Erst in den 1930er Jahren finden sich Anzeigen für Kindersitze auch an Damenrädern.“

Was noch? Man könnte positiv hervorheben, dass – ein paar Seiten weiter – Gerd Böttcher und Gerhard Eggers tief in das Thema „Licht am Rad“ eindringen.

Sie berichten von Richard Weber, einem Elektrotechniker und begeisterten Radfahrer aus Leipzig, der in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts den Dynamo erfand. Anschließend zeichnen sie die Frühgeschichte der magnetelektrischen Fahrradbeleuchtung nach.

Durchaus lesenswert auch die anschließenden Kapitel, etwa über das Fahrrad im Spiegel früherer Simplizismus-Ausgaben oder über seine Funktion als Emanzipator. Anne-Katrin Ebert zieht in ihrem Beitrag dazu ein erstaunlich differenziertes Fazit. Nicht nur hier, auch bei anderen Beiträgen kommen Leser auf ihre Kosten, die sich für soziale und politische Aspekte der Fahrradgeschichte interessieren, so bei den Abschnitten über das Fahrrad in der Arbeiterkultur oder im Nationalsozialismus. Natürlich darf eine kurze Geschichte der „Fahrradstadt“ Bielefeld nicht fehlen. Das war schließlich der Ausgangspunkt.

Okay – inzwischen ist mein Zorn verflogen. Lassen wir das mit dem Boykott, war ja auch nicht ernst gemeint...

Thomas Busch, Bonn

Michael Bollschweiler, Michael Mertins, Gerhard Renda (Hrsg.): Rückenwind – Ein Streifzug durch die Fahrradgeschichte. BVA Bike Media, Bielefeld 2011, 144 Seiten 19,90 Euro, ISBN 9783870735050

# Velocipediade 2011 in Leipzig

Ein Nachschlag von Walter Euhus, Langenhagen



Die Hochradfahrer vor dem Völkerschlachtdenkmal in Leipzig.

Foto: Walter Euhus

Leipzig wird uns allein schon wegen der Wetterkapiolen in lebhafter Erinnerung bleiben. War die Hitze am Freitag kaum auszuhalten, bot der kalte, verregnete Samstag eine ungewollte Abkühlung. Doch trotz des Wetters reiht sich Leipzig nahtlos in die Spitzen-Jahrestreffen ein, an die man sich sehr gerne erinnert. Denn das Treffen in Leipzig erfüllte alle Wünsche, die man an eine Velocipediade stellt.

Vorab ein großes Dankeschön an Gerhard Eggers und seine Helfer. Sie haben vorbildlich gearbeitet und das Lob verdient, das Ihnen von allen Seiten zuteil wurde. Von großem Vorteil erwies sich der zentrale Veranstaltungsort „Camping

und Motel Auensee“, was sowohl die Unterbringung betraf (Blockhütten, Finnhütten, Plätze für Wohnwagen- und mobile, Zelte, Restaurationsbetrieb), als auch die Stätten für den Teilemarkt, die Auktion und die Jahreshauptversammlung.

**Die Auktion:** Sie war – wie immer – eine der Attraktionen der Velocipediade. Schweißtreibend war nicht nur die Hitze, auch die Gebote trugen dazu bei. Dirk Breiholz als Auktionator machte seine Sache gewohnt gut und die Gebote bei einzelnen Lots erstaunten Bieter und Publikum im vollbesetzten Raum. Die „Renner“: ein Klingeldeckel mit Löwenmotiv (Lot 14) erzielte 190 Euro, ein Flachdynamo „Berko“ (19) 640 Euro, das voll verchromte „Panther“-Vollballonrad (37) 2.500 Euro, das Hochrad (53) 3.900 Euro und das „Diamant“ Mod. 82 mit Viergang-Tretlagerschaltung (69) ebenfalls 3.900 Euro. Spitzenergebnisse brachten auch der Radfahrgürtel, das SUK-Fahrradschloss, die Triumph Karbidlampe und das Konvolut „Dürkoppteile“.

**Der Teilemarkt** muss nicht besonders erwähnt werden. Das Angebot war wie immer gut. Einziger Wermutstropfen: Am Samstag wurde der Verkauf durch den Regen stark eingeschränkt.

**Die Ausfahrt:** Samstagmorgen: Skeptische Blicke gen Himmel. Geschlossene Wolkendecke. Kalt. Die ersten Regentropfen. Das totale Anti-Ausfahrt-Wetter. Aber Radfahrer kennen kein Wetter. Und auch auf die edle historische Klei-

dung wurde nicht verzichtet. Der eine oder andere zog einen Wetterschutz über und los ging es. Ziel war das doch sehr beeindruckende Völkerschlachtdenkmal. Vor der eindrucksvollen Kulisse wurde das Gruppenfoto geschossen. Es war am Abend verfügbar und von erstaunlich guter Qualität. Unterhalten wurde der Tross von Einrad-Hockey-Spielern. Weiterer Programmpunkt: Das Hochradfahren um den Rothgießer-Pokal. Es war als spannende Hindernisfahrt ausgerichtet. Sieger bei acht Teilnehmern wurde – wer sonst? – Hans Rügener. Dann wurde das inoffizielle Foto gemacht: die Hochradfahrer auf ihren Fahrrädern sitzend. Lichtblick im trüben Wetter: die Musikband mit der 30er-Jahre-Musik und den Tanzpaaren. Das hat vielen Spaß gemacht, es wurde gehüpft, geklatscht, der Takt mit den Füßen geschlagen.

**Der Festabend:** Drei historische Busse transportierten die Teilnehmer zum „Bayerischen Bahnhof“, dem ältesten erhaltenen Kopfbahnhof der Welt, inzwischen Gasthaus, Brauerei, Restaurant. Alle saßen erster Klasse, und wurden auch erster Klasse bewirtet. Kurt Niemeyer, der erste Vorsitzende, und der bayrisch sprechende Polizeipräsident von Leipzig begrüßten die Gäste. Geehrt wurden Gerhard Eggers für seine hervorragende Arbeit, der Sieger des Rennens sowie die mit der besten Kombination Fahrrad/Kleidung als auch der jüngste Teilnehmer, der 11 Monate alte Sohn von Kanta Haguma, und die ältesten Mitglieder Berta Hänggi und Peter Scherber.

## 15. Velocipediade 2012 in Detmold



**Wir freuen uns auf die  
Velo 2012 in Detmold**

Maria und Günter Lober,  
Svenne Post und Wolfgang Gorman S.

Und weiter geht es mit der nächsten Velocipediade in Detmold.



Echtes Hundewetter fand auch der Mops.

Foto: Walter Euhus



Nochmals Dank an alle Ausrichter, an den Vorstand und an die zahlreichen Teilnehmer. Leipzig war schön.

Ein Letztes: Dem Verfasser fällt – wohl ebenso wie einigen Älteren – bei Erwähnung des Namens Detmold immer ein Lied ein, das er in Kindertagen von seiner Mutter hörte. Er erinnert sich nur an die ersten zwei Zeilen dieses Soldatenliedes aus der Zeit der Befreiungskriege. Sie lautet: „Lippe-Detmold, eine wunderschöne Stadt, darinnen ein Soldat.“ Vergessen wir mal den Soldaten und den Rest dieses kriegsbezogenen, nicht mehr zeitgemäßen Liedes und freuen wir uns auf das, was die erste Zeile sicher zu recht behauptet, nämlich: „Lippe-Detmold, eine wunderschöne Stadt“.

## Ein Brief aus Polen

Wojciech Mszyca, Katowice PL: Ich freue mich sehr, dass ich als einziger Teilnehmer aus Polen zusammen mit einigen Teilnehmern außerhalb Deutschlands der 14. Velocipediade in Leipzig internationales und europäisches Flair verliehen

habe. Ich weiß nicht, ob es jemandem aufgefallen ist – ich hatte in Leipzig stets ein T-Shirt mit dem Logo der polnischen EU-Ratspräsidentschaft an. Ich freue mich, dass ich Euch/Ihnen eine Fahrt auf meinem Ebeco aus 1925 vorführen konnte, unter dem Rahmen strampelnd! Nur noch 60-Jährige können sich erinnern, dass sie als Kinder auf diese Weise Rad gefahren sind.

Ich war mit Euch schon auf der Velocipediade in Berlin mit dem Naumann M30 aus 1937, in Varel mit dem Diamant 106 aus 1950. Nach Leipzig brachte ich ein polnisch-deutsches Paar mit – also das HR Ebeco, einen 86-jährigen Kavalier aus Katowice sowie ein DR Adler 6, eine 61-jährige Dame aus Frankfurt a. M. Ich denke, dass das die erste Präsentation eines historischen polnischen Fahrrads auf einem internationalen Forum in Deutschland war.

Ich grüße alle, die ich hier und dort kennengelernt habe, vor allem diejenigen, deren Gastfreundschaft ich in Leipzig genießen durfte, die mir die Teilnahme an der 14. Velocipediade ermöglicht haben, allen voran Gerhard Eggers. Unter dem Völkerschlachtdenkmal Leipzig 1813



Unser Gast aus Polen: Wojciech Mszyca  
Foto: Walter Euhus

haben wir, die Radfahrer aus dem heutigen Europa, einen gemeinsamen Sieg errungen! Auf die nächste Velocipediade!

## Ausstellung „Historische Fahrräder“ im Zoo Dresden

Im Jahre 2011 beging der Zoologische Garten in Dresden seine 150-jährige Gründung mit einem Festwochenende im Mai. Unter anderem präsentierten sich dort die „Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden 1990 e.V.“ mit einer kleinen Ausstellung historischer Fahrräder.

Ausgiebig wurden im ganzen Zoogelände verschiedene Fahrradgattungen vorgeführt. Auch viele Besucher, besonders Kinder und Jugendliche, nutzen die Chance, einmal selbst zu erleben, wie es sich auf einem Hochrad, Dreirad oder mit starrer Nabe fährt.

Bis zu fünf Kinder auf einmal drängten sich auf unserem Herrendreirad von 1905.

Wer auf einem unserer Hochräder fahren wollte, musste sich sogar anstellen. Das parkähnliche, autofreie Zoogelände eignete sich für Fahrrad-Vorführfahrten ganz hervorragend. Die Ausstellung wurde gut besucht und schnell kam man mit Besuchern ins Gespräch, denn im Zoo haben sie naturgemäß Zeit und Muße.



Das schönste Rad bot am Ende ein Pfau.

Foto: Frank Papperitz

Wenig beeindruckt vom Ganzen zeigten sich hingegen die Zootiere. Nur ein Pfau ließ es sich nicht nehmen, zwischen den Fahrrädern um die meiste Bewunderung der Besucher zu

buhlen. Ich muss sagen, er hatte tatsächlich das größte und schönste Rad zu bieten.

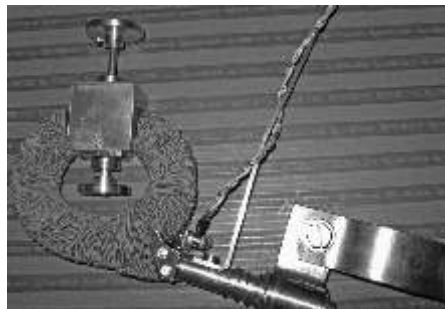
Frank Papperitz, Pirna

## Wintertreffen 2011 und 2012: Von Erfurt nach Bielefeld

Ein schöner und fester Termin im Vereinskalender: das Wintertreffen im Februar in Erfurt. In diesem Jahr waren es wieder 40 Teilnehmer, die im Gegensatz zum Vorjahr Jahr ohne Schnee oder Eis anreisen konnten. Freitagabend traf man sich wie üblich zum gemeinsamen Essen, Der Samstag und Sonntag standen wie gewohnt im Zeichen interessanter Vorträge. In den Pausen fand – wie könnte es anders sein – ein kleiner Teilemarkt statt.

Ein Hauptthema hieß „Klingel, Hupe, Sirene, und Fahrradglocke“. Dazu war eine sehr umfangreiche Sammlung von Exponaten zu bewundern, und die unterschiedlichen Blickwinkel, aus denen man sich dem Thema nähern kann, wurden in verschiedenen Vorträgen beleuchtet. Aber auch die Schutzblechembleme haben ihre Liebhaber und wurden uns in Beispielen vorgestellt. Das eigene alte Fahrrad als rollendes Denkmal? Eine interessante und zweischneidige Frage – die Möglichkeit der Förderung stand hier im Vordergrund, wobei allerdings auch die Risiken nicht vergessen wurden.

Über die handwerklichen Fähigkeiten mancher Mitglieder kann man nur staunen. So wurde unter anderem der Nachbau eines der ersten Dynamos überhaupt gezeigt. Damals noch für das Hochrad gedacht und nur als Patentzeichnung erhalten, wurde der funktionsfähige Nachbau gezeigt. Damit nicht genug, wurde auch der Scheinwerfer dazu nachgefertigt – und vor allem auch gezeigt, wie das vonstatten ging. Wer hat sonst schon mal Gelegenheit, dem „Metalldrücker“ über die Schulter zu schauen, der einen Reflektor aus dem flachen Ausgangsma-



Nachbauten eines der ersten Dynamos samt zugehöriger Lampe. Fotos: Rainer Büssing

terial formt? Der Film dazu hat gezeigt wie es geht, wenn man es kann. Aufgelockert wurden die Vorträge durch historische Filme zu Rotax und Komet mit dem eigentümlichen Reiz der alten Schwarz-Weiß-Filme und durch einen neueren Film zum Friedensfahrtmuseum.

Ein Rückblick in wirklich historische Zeiten war der Vortrag über das möglicherweise parallel zu Drais entstandene Laufrad von Michael Kaßler. Legende oder Wirklichkeit? Die Zeit hat wohl alle nachvollziehbaren Spuren verwischt.

Als Ausblick in die Zukunft wurde über die geplante Velocipediade in Leipzig, die ja mittlerweile auch schon wieder „Geschichte“ ist referiert. In früheren Jahren nannten sich ähnliche Jahrestreffen noch Verbandstreffen. Oftmals auf eigener Achse fuhren hunderte von Radfahrern zu den Veranstaltungen von DRB, ARU und Solidarität, zum Beispiel nach Dresden oder aber auch nur für kurze Zeit existenten Radrennbahn in Spandau. Vorträge dazu ließen die vergangenen Zeiten wieder lebendig werden.

Heutzutage befördern die meisten Ihr Rad mit dem Auto zu Treffen oder in den Urlaub. Was man dabei besser nicht machen sollte, wurde uns durch eine umfangreiche Fotosammlung des echten Lebens ebenfalls näher gebracht.

Ausblicke auf 2012 gab es natürlich auch. Im kommenden Jahr wird das Wintertreffen – begleitet durch Michael Mertins und Tilman Wagenknecht – ausnahmsweise in Bielefeld stattfinden. Termin ist der 24. - 26. Februar 2012. Grund ist die bis ins kommende Jahr laufende Ausstellung „125 Jahre Räder aus Bielefeld“. Die Vorträge werden direkt im Museum gehalten. Leider ist es deshalb nicht möglich, einen Teilemarkt durchzuführen. Für einige wird der Weg zum Treffen vielleicht länger sein, für andere aber kürzer. Vielleicht auch eine gute Gelegenheit, für bisher Unentschlossene teilzunehmen! Das Programm mit der Führung durch die Ausstellung und einem Besuch bei der Firma HEBIE lohnt sich in jedem Fall.

Rainer Büssing, Dülmen

## Ausfahrt in Osnabrück

Zwölf Teilnehmerinnen und Teilnehmer starteten am 12. September 2011 eine Ausfahrt mit historischen Fahrrädern.

Bei trockenem Herbstwetter ging es los am Osnabrücker Rathaus zum 15 Kilometer entfernten Traktorenmuseum nach Westerkappeln, wobei unterwegs viel gefachsimpelt wurde. Auf großes Interesse stieß ein faltbares Militärfahrrad aus der Schweiz. Nach der Besichtigung mit einer Führung durch das Museum haben wir uns im Restaurant bei Kaffee und selbstgebackenem Kuchen, mitten unter vielen historischen Ausstellungsstücken, für die Rückfahrt gestärkt. Leider begann es dann zu regnen, so dass sich jeder



schnell auf den Heimweg machte. Allen Interessenten zur Info: Am 6. Mai 2012 soll die nächste Ausfahrt im Osnabrücker Land am Waldbad in Schleddehausen

erfolgen. Weitere Einzelheiten und Anmeldungen bei Ludwig Korthaus Osnabrück oder per-Mail bei Lukosna@gmx.de

## Gastkommentar: Ist die Charta von Turin auch eine sinnvolle Richtlinie für unseren Verein?

Die FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), die den Slogan „Fahrzeuge von gestern auf den Straßen von morgen“ vertritt, macht sich berechnete Sorgen darum, dass ihre Mitglieder weltweit – in Deutschland sind das der ADAC mit seiner Oldtimer-Sektion, der Allgemeine Schnauferl Club e.V. und der Deutsche Automobil Veteranen Club (D.A.V.C.) – in naher Zukunft ihre historischen Fahrzeuge nicht mehr auf öffentlichen Straßen bewegen dürfen. Anlass für die Sorgen bieten immer strengere Abgas-, Geräusch- und Sicherheitsnormen.

Seit geraumer Zeit bemüht sich die FIVA hier, für ihre Mitgliedsorganisationen gegenzusteuern. Ausdruck fanden diese Bemühungen vor gut einem Jahr im Entwurf der „Charta von Turin“. Ich las im Oldtimer-Markt das erste Mal von der Charta, die als eine Art Leitlinie der Unterzeichner verstanden werden soll. Ziel ist es, Grundsätze festzuschreiben, die die Anerkennung historischer Fahrzeuge sowie die mit ihnen in direkter Verbindung stehenden Kenntnisse, Fähigkeiten und Infrastrukturen als Kulturgut sicherstellen und damit einem internationalen Schutzstatus unterstellen sollen.

Nach den ersten Absätzen überlegte ich schon: „Geht mich das mit meinen historischen Fahrrädern etwas an?“ Auf dem letzten Wintertreffen sprach Kurt Niemeyer doch gerade über das Thema historische Räder als Kulturgut und kam, wenn ich mich recht erinnere, zu dem Schluss, dass wir das für unsere Sammlungen nicht zwingend benötigen. Andererseits werden Fahrräder explizit in der Charta aufgeführt. So las ich dann den Entwurf im Internet nach

und fand einen Text vor, der nach meiner Einschätzung gut geeignet ist „...Entscheidungen und Maßnahmen in Bezug auf historische Fahrzeuge anzuleiten...“ (Entwurf Charta von Turin, deutsche Vorabversion; Einführung), nachzulesen unter [www.fiva.org](http://www.fiva.org).

Bereits in der Einleitung werden allgemeine Begriffe aus dem Oldtimerbereich definiert und gewertet. So stehen folgerichtig die Begriffe Erhaltung und Konservierung noch vor Restaurierung und Reparatur. Die Renovierung als Maßnahme, die häufig zu einem Zustand „besser als neu“ führt, wird als im Sinne der Charta nicht zielführend abgelehnt.

Für Restaurierung und Reparatur gibt die Charta Empfehlungen zur Kennzeichnung ersetzter oder hinzugefügter Teile, die sich an der gängigen Praxis bei historischen Schienenfahrzeugen orientiert. Dabei stehen NB für „newly built“, d. h. nach nachgewiesener Vorlage so genau wie möglich in Art und Material neu angefertigt. FR steht für „free reconstruction“, also ohne Vorlage frei rekonstruiert, aber mit Erfüllung des ehemals vorhandenen Bauteils, und CS für „conservational stabilization“, mithin für eine nachträglich eingefügte Stabilisierung, die so nie vorhanden war, aber für eine Nutzung notwendig wurde. So gekennzeichnet lassen sich auch ältere Fahrzeuge, natürlich auch Fahrräder in ihrer historischen Substanz gut einordnen und in ihrem Wert, auch dem materiellen, besser und vor allem ehrlicher einschätzen.

Im Artikel drei des Entwurfs wird die Notwendigkeit einer aktiven Nutzung auch auf öffentlichen Straßen als unerlässlich erklärt. Das erleichtert die Erklärung der Funktion und bewahrt die

Kenntnisse über die Nutzung der historischen Fahrzeuge. Bezogen auf unsere Räder stellt sich spätestens zur jährlichen Laternen-Ausfahrt unseres Berliner Vereins die Frage: Was dürfen wir überhaupt? Klar ist, dass der Betrieb einer Karbidlampe zwar technisch interessant ist, aber nach StVO nicht mehr zulässig. Genauso ergeht es den Bremsanlagen oder den so beeindruckend lauten Radlaufglocken. Bei Ausfahrten und Ausstellungen im öffentlichen Raum erfahren wir immer wieder die Begeisterung für den Hochradfahrer bzw. die Hochradfahrerin, und das Auf- und Absteigen auf so ein hohes Rad erklärt sich eigentlich nur in der Aktion.

Nicht zuletzt bietet so eine selbstverpflichtende Leitlinie auch eine klare Möglichkeit für eine Vereinigung sich von technisch und/oder optisch verfälschten Fahrzeugen zu distanzieren und diese von Veranstaltungen auszuschließen. Letztlich entscheidet jeder selbst, wie er mit seinen Rädern umgeht. Sich Gedanken über die eigene Verantwortung gegenüber der historisch erhaltenen Substanz zu machen und sich dann von anerkannten Grundsätzen leiten zu lassen, dafür bietet die Charta von Turin bestimmt mehr als nur einen guten Anlass.

Ich weiß nicht wie weit das Papier, das seit dem 1. November 2011 in seiner englischen Endfassung vorliegt im Vereinsvorstand und bei der IVCA bekannt ist. Eine Diskussion darüber, Kulturgut hin oder her, würde ich begrüßen.

Sven Dewitz, Hennigsdorf

## Szenarien im Leben eines Fahrzeugs

In ihrer Charta von Turin (s.u.) hat die FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) eine Reihe von Kriterien für Fahrzeuge aufgestellt, die sich auch für die Erhaltung, Wiederherstellung oder Modifikation von Fahrrädern anwenden lassen. Ausgangspunkt ist die Überlegung, dass mit dem Ausmaß der Veränderung auch der historische Wert eines Fahrzeugs abnimmt. Danach bedeutet **Erhalten**: Konservierung eines

Fahrzeugs, um Zerfallsprozesse zu verzögern. **Wiederherstellen**: 1. Reparatur zur Behebung eines Defekts, 2. Restaurierung eines unbrauchbaren Fahrzeugs, um es in den ursprünglichen Zustand zu bringen, 3. Rekonstruktion als Nachbildung fehlender Bestandteile. Die Wiederherstellung sollte so original- und werkgetreu wie möglich stattfinden. **Modifizieren**: 1. Renovierung als Aufarbeitung mit modernen Verfahren, 2. Reproduktion

als Kopie des Originals oder als Nachbau. Diese Verfahren sind mit Blick auf den Erhalt des Kulturgutes in absteigender Reihenfolge zu sehen. Damit liegt eine Klassifikation vor, die das Zeug hat, die Sprachverwirrung im Bereich der Veränderung an historischen Fahrzeugen zu beseitigen. Sollte diese Klassifikation sich durchsetzen, würden Sammler, die den gleichen Begriff nutzen, künftig auch immer das gleiche meinen.

# Mein Rad

Von Tobias Kress, Falkensee

## Das vorgestellte Rad...

...ist ein Bals-Swingbike von Anfang der 80er Jahre. Es ist weitaus seltener zu sehen als das bekanntere Cavallo-Reitrad der Firma Hercules. Hans Günter Bals entwickelte ein Fahrrad, das den ganzen Körper beim Antrieb einsetzt und damit auch möglichst viele Muskelbereiche trainiert.

## Seit wann besitzt Du es?

Seit einem Jahr.

## Woher stammt es?

Aus einem Geschäft für Gebrauchträder. Daneben besitze ich seit über zehn Jahren ein rotes Swingbike von meinem Vater. Er sollte für Hans Günter Bals nach Ende der Cavallo-Fertigung bei Hercules den Vertrieb übernehmen, leider ohne Erfolg. Der damals zu zahlende Preis von 850,00 DM für das Rad machte es nicht leichter.

## Was magst Du am Swingbike besonders?

Man bewegt sich auf dem Rad in einer Verbindung aus Reit- und Ruderbewegung, was ich als sehr angenehm empfinde. Ich komme durch die ungewöhnliche Auf- und Abbewegung auch zu einer ganz anderen Landschaftswahrnehmung. Selbstverständlich ist man durch diese Art des Radfahrens auch immer wieder besonderer Blickpunkt, und ich höre manchmal mehr oder weniger passende Kommentare, komme aber auch oft zu interessanten Gesprächen.

## Was magst Du gar nicht an dem Rad?

Trotz der mit dem Fuß zu schaltenden Dreigang-Nabenschaltung ist das Bewältigen von Steigungen ein großes Problem. Hier kann man bei dem vorgegebenen Bewegungsablauf nicht ausreichend Kraft aufs Hinterrad bringen und es hilft nur absteigen und schieben. Ein großes Problem stellt das flexible Gelenk unter dem Sattel dar. Das Hartgummi-segment unterliegt einem Verschleiß, der einen regelmäßigen Austausch erforderlich macht. Ich habe nur noch ein Ersatzteil hier liegen. Entweder ich fahre weniger oder muss mich auf die Suche nach einer Alternative begeben.

## Hattest Du ein besonders schönes Erlebnis mit dem Rad?

Ich habe 2008 an der Velocipediade in Berlin teilgenommen. Hier gab es sehr nette und fachlich interessante Kontakte. Im Anschluss an die Veranstaltung bin ich übrigens in den Verein eingetreten.



Foto oben:

Ungewöhnliche Art der Fortbewegung, Tobias Kress auf seinem Swingbike.

Foto links:

Entwickelt von Hans Günter Bals. Das „Cavallo“, bei Hercules in Lizenz gebaut, war der bekanntere Vorgänger. Nach Auflösung der Lizenz übernahm Bals Entwicklung und Herstellung wieder selbst, zunächst als Balsbike dann als Swingbike.

Foto unten:

Blick auf den Antrieb: Parallel angeordnete Pedale unterstützen die Kombination aus Reit- und Ruderbewegung beim Fahren.





# Die Feder

Von Monika Grundmeyer,  
Wiesbaden

Mit sehr gemischten Gefühlen übernehme ich die Feder von Armin Lindegger wohl wissend, dass ich nicht einen solch interessanten Beitrag wie seinen aus dem letzten Knochenschüttler liefern kann.

Ich habe mir deshalb überlegt, dass ja jeder von uns durch irgendeinen Anlass zum Liebhaber historischer Fahrräder wurde und möchte deshalb erzählen, wie das bei uns, meinem Mann Martin und mir, war:

Nach einem sehr gewagten Überholmanöver eines städtischen Gelenkbusses an unserem mittleren, knapp fünfjährigen Sohn auf unserer engen Dorfstraße ohne Trottoir beschlossen wir, das Kind dem örtlichen Fahrradverein anzuvertrauen, damit er „vernünftig“ mit dem Drahtesel umzugehen lerne. Fortan war ich einmal wöchentlich mit ihm bei den Übungsstunden in unserer Halle, in der man einigen Kinder unter Anleitung eines älteren, sehr strengen

aber liebevollen Herrn Übungen auf dem Kunstrad beibrachte und sie auf einem Einrad fahren ließ. Zum Abschluss eines erfolgreichen Trainings wurde Radball gespielt.

Viel interessanter erschienen mir allerdings die Hochräder, von denen der Verein fünf oder sechs Nachbauten besaß und die von Erwachsenen während der Trainingszeiten der Kinder immer am äußeren Rand der Halle entlang bewegt wurden. Ich sagte nichts, freute mich aber sehr, als ich gefragt wurde, ob ich das Hochradfahren auch mal probieren wollte. Na klar wollte ich! Nach einer kurzen Erklärung, wie solch ein „Ungetüm“ zu händeln sei, ging es los: Immer an der Wand lang...

Gleich am darauffolgenden Sonntag wurde ich gebeten, auf dem Hochrad an einem Festumzug teilzunehmen, und auch unser Sohn könne mitmachen, man habe ein Kinderhochrad für ihn. Wieder zu Hause, meinte Martin, dass er sofort das Fahren auf dem gleich mitgebrachten

Hochrad ausprobieren wolle, was ihm einen verknaxten Fuß und eine abgeschürfte Hand einbrachte. Von diesem Zeitpunkt an waren wir beide jedoch vom Alt-Fahrrad-Virus infiziert, was sich dann auch zeitweise auf unsere Kinder übertrug, so dass wir häufig als „hochradfahrende Familie“ unterwegs waren. Wie war das doch gleich mit dem „vernünftigen“ Fahrradfahren?

Am Anfang waren wir ausschließlich auf Hochräder fixiert, aber schon bald wuchs das Interesse an allen historischen Fahrrädern, an entsprechenden, teilweise selbst organisierten Veranstaltungen und dem Austausch von Wissen darüber, natürlich verbunden mit dem Sammeln solcher Objekte. In unserer „Auringer-Vélo-Scheuer“ vertragen sich inzwischen ca. 60 Exponate der Baujahre von 1860 bis 1940, wobei wir besonderen Wert auf sehr alte oder technisch interessante und originale Maschinen, egal welchen Fabrikats, legen.

## Termine 2012

**15. Januar:** Retro Fietsbeurs, Rennradbörse in Retie, Belgien. Kontakt: retrofietsbeurs@gmail.com

**24.-26. Februar:** Wintertreffen 2012 in Bielefeld. Kontakt: tilman@fahrradsammler.de

**20. März:** Stalen Ros, Rennradbörse in Neerkant, Niederlande. <http://stalenrosklassiekeracefietsen.blogspot.com/>

**16.-20. Mai:** International Veteran Cycle Rally in Gent, Belgium. Kontakt: Dirk Van Luchem, dirk.van.luchem@telenet.be

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

## VEKRKAUFE

**Motobecane Tandem.** Schweren Herzens wegen Platzmangel zu verkaufen: Kaufdatum Dez. 1981, silber, fast neuwertig, ca. 2.500 km Laufleistung, 10 Gänge, Huret-Schaltung, TATretkurbeln, Motobecane-Felgenbremsen, hinten zusätzlich Trommelbremse, VDO-Wellen-Tachometer, Licht, Schutzbleche, Gepäckträger, zeittypische Lenkertasche, Motobecane-Ersatzteilliste 1980. Preis VS, task.heil@wolfsburg.de, 05361-437955.

**ORIGINAL Wellerdiek 28 Zoll Herren-Fahrrad** Baujahr 1952 schwarz. Alles original, Klingel, Dynamo, Wulstreifen, Licht usw. Mehr Info gerne am Tel. Fotos per Mail kein Problem. Pobre@web.de, 0152-57294066.

**Torpedo Freilaufnaben.** Biete diverse Hinterradnaben Torpedo, vorwiegend Bj. 48, unbenutzte Lagerware in Schwarz oder Chrom. Stückpreis VB 35,00 €. m.kotzurek@gmx.de.

**Torpedo Jubiläumsmodell.** Ein Herren- und ein Damenrad. Guter Erhaltungszustand. Ich denke an den Rädern ist, bis auf eine Klingel, alles original. Näheres und Bilder auf Anfrage. Bitte Telefonnummer mitschicken, ich rufe zurück. keule@kabel-net.de.

**Wanderer Kardan-Fahrrad ca. 1905.** Ein fast komplettes aber zum Teil zerlegtes 28“ kettenloses Herrenrad steht zum Verkauf. Gegen Gebot! (bitte nur ernst gemeinte). rennwolff@gmx.de, 0172-9125004.

**Achilles Sonderfertigung.** Ein Achilles-Artistenfahrrad, Einzelfertigung für die Artistengruppe „Rastellos“. Das Rad wurde 1951 hergestellt und bis in die 1980er Jahre genutzt. Hersteller: Achilles-Werke, Wilhelmshaven-Langwerth. Der Verkauf erfolgt an den Höchstbietenden, Fotos können gerne angefordert werden. planschi4@freenet.de, 04421-367247.

**Boneshaker Hochrad.** Nähere Infos dazu unter boneshaker@gmx.net oder 07664-4027123.

**Victoria V96F** 1961, Astral-Sportrad, Jubiläums-Edition „75 Jahre“, alles Originalteile, unrestauriert, unverbastelt, an Selbstabholer. c-schuller@t-online.de.

**SWISS Militärrad Ordonanzrad.** Rad war bei der Schweizer Armee ein Leihrad, daher ist der Zustand echt SUPER!!! Es ist ALLES original incl. Werkzeug in der Ledertasche. Natürlich Einheitsgröße. Ein Fahrgefühl, dass es ein zweites Mal nicht gibt. Es rollt ewig und fühlt sich fantastisch an. matthiasbieling@gmail.com, 07821-9089370

**Tandemfahrrad ca. 1937-1939** mit original Trommelbremse, Sättel, Lampen und Ballonreifen. Leider überlackiert. Mit etwas Basteiarbeit wieder fahrtüchtig. An Selbstabholer im Raum Köln nach Preisabsprache abzugeben. Fotos schicken wir gern an Interessenten per E-Mail. dana1911@web.de, 0177-7888526

## SUCHE

**Schaltansteuerung Torpedo 3 Gang, Mod. 29** (Schalthebel, Gestänge, Zugkettchen) für eine Torpedo 3 Gang, Modell 29. Falls also jemand was liegen hat, bitte melden. f.luedemann@sh-home.de, 04121-649463.

**Fichtel & Sachs** Dreigang Oberrohr Hebel-schalter für das **Modell 029**. Außerdem ein **Tretlager** mit Kettenblatt und Kurbeln für ein **Opel-Doppelstabil Rennrad** und einen **Schutzblechreiter** für ein **Lanz Nova Tourenrad**, Bj.1937. konship@gmail.com, 04121-63298.

**Prospektkopie** zu englischem **Watsonian-Fahrradseitenwagen**. Bin außerdem an aller Art von Fahrrad-Seitenwagen interessiert. Gab es auch deutsche Hersteller? Ich kenne bisher nur englische Modelle Watsonian und Frampton. klart@web.de

Alles über die **Trausnitzer Fahrradwerke** aus Landshut. Habe selber ein sehr frühes Modell und möchte dieses restaurieren. Leider fehlt mir hier das Steuerkopfschild. Bin über jeden Hinweis dankbar. anton.krojer@t-online.de, 08753-1657.

**Steuerkopfschild.** Ich restauriere gerade ein Fahrrad aus den 50ern. Leider fehlt mir das Steuerkopfschild „Bajuvare“. erik.doffek@freenet.de, 089-400680.

**Teile für Diamant Bahnrad Mod. 177 (1957).** Zur Komplettierung eines Diamant Mod. 177 Rahmensets suche ich Einzelteile wie Renak-Naben (alte Ausführung), 1-Zoll-Kette, -Kettenblatt und -Ritzel, Sattel mit Möve-Schild, Leichtmetallpedale, eine Grünert-Felge usw. johannes.rilk@gmail.com, 01766-4210388.

**Schutzbleche für 26“ Adler von 1936** für mein Getrieberrad (26“); Linierung weiß/blau oder weiß/weiß. TC1558@web.de, 0715-9901556.

26“ oder 28“ **Stricker Herrenrad** aus den 50er-70er Jahren. berniep@web.de, 05203-919778.

Ein altes **Halbrenner-Modell**, gerne auch zum Selbstaufbau, schön wäre ein originaler Herrenrahmen ohne Anlötteile, 54-57er Rahmenhöhe. paulpieck@gmx.net, 0221-78946858.

**Alles über Wittler Bielefeld.** Original Räder, Teile, Prospekte, Kataloge, Fotos usw. desweiteren über die Marke Schlüsselrad und Lippische Fahrradfabrik (LIFAG). goermann@web.de, 05234-820473.

**Safety Sattel.** Am liebsten „3-Feder-Sattel“. Grundsätzlich ist die Ausführung aber egal, sollte zeitlich (und optisch) auf ein Kreuzrahmen-Safety passen und wenn möglich noch fahrbar sein. Nur Original gesucht. Bitte alles anbieten. Kayser-Fahrrad@gmx.de

Für meine Sammlung ein 28“ **Fahrrad** aus dem **1910er-Jahrgängen**. Die Marke und der Zustand ist mir egal! Fabian Hanisch, jofanisch@web.de, 0171-3802818.

Für einen Artikel und Vortrag alle Informationen über **Karl Altenburger** und das von ihm gegründete Unternehmen: Biografie, Firmengeschichte, Prospekte, Kataloge usw. t.busch@haus7.com, 0170-9668090.

## Zu guter Letzt...



Zwei Postkarten mit den Weltmeistern Willy Arend (Deutsches Reich) und Victor Linart (Belgien). Presto-Reklame. Sammlung Thomas Busch

## 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@knochenschuetler.de

### 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. 09741/93 8253 · Fax 93 8254

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

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

Werner Aids

# Diamant

Fahrräder Motorräder Radsport



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

MAXIME  
Verlag Maxime

## NEUE RADSPORTBÜCHER

Das Standardwerk zur  
Geschichte des  
Straßenradsports.



**Benjo Maso**  
**DER SCHWEISS  
DER GÖTTER**

DIE GESCHICHTE DES RADSPORTS

ISBN 978-3-936873-60-0  
288 Seiten - EUR 14,80



**Jacques Faizant**  
**ALBINA  
UND DAS FAHRRADE**

ISBN 978-3-936873-66-2  
270 Seiten - EUR 12,80

In 35 Episoden voller Komik  
und Poesie erzählt der be-  
rühmte französische Humorist  
von der Liebe fürs Velo.

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

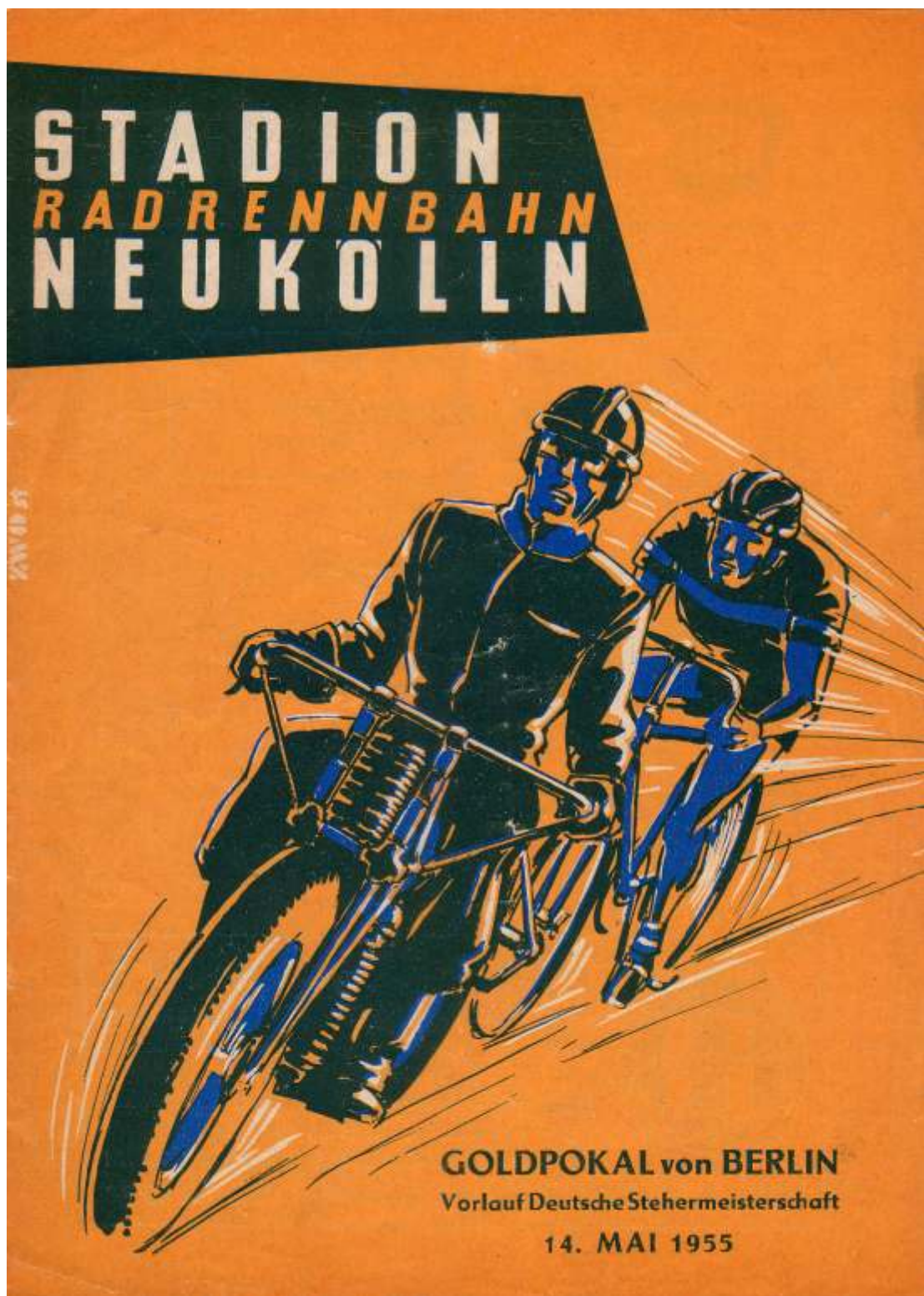
Gartenweg 46  
32609 Hüllhorst

Tel: 05744 / 920 528

Fax: 05744 / 920 529

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





*Titel des Programms für das letzte Rennen auf der Neuköllner Radrennbahn (siehe Artikel Max Hahn im Heft).  
Sammlung Michael Mertins*