

KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

54



Corona Fahrräder

Altenburger

Erfindergeist

Hedwig Dohm

In dieser Ausgabe:



Postkartenmotiv aus den 20er Jahren.
Sammlung Mario Steinbrink

Einst bekannt und viel gefahren – heute nahezu vergessen: Corona

Wer weiß heute noch, dass der deutsche Steher Thaddäus Robl auf Rädern der Marke Corona Welt- und Europameister wurde? Oder, dass die Corona Fahrrad-Werke einst eine der ersten Adressen in Brandenburg waren, dass sie neben Fahrrädern auch Automobile und Motorräder fertigten? Mario Steinbrink hat sich entschlossen, die Geschichte dieses Unternehmens vor dem Vergessen zu bewahren und sie daher aufgearbeitet.

An der Wiege des Aluminiums – Interview mit Karl Dieter Altenburger.

Die Firma Altenburger gehörte viele Jahrzehnte zu den großen Zubehörproduzenten der deutschen Fahrradindustrie. Felgen, Bremsen und Naben des Unternehmens aus Jestetten gingen in die ganze Welt. Thomas Busch war zu Gast bei Karl Dieter Altenburger, dem letzten Firmeninhaber und durfte ihn ausgiebig zur Geschichte der Firma befragen.



Altenburger-Messestand, Anfang der 50er Jahre.

Foto: Archiv Altenburger



Hedwig Pringsheim-Dohm.
Foto: Reprint Aufbau-Verlag, Berlin, 2006.

Die Schwiegermutter von Thomas Mann radelte einstmals durch Europa.

1930 hat Hedwig Pringsheim-Dohm in der Vossischen Zeitung beschrieben, wie sie als junge Frau und Mutter mit Mann und Kindern durch Europa radelte. Sie war dabei u. a. in Italien, Frankreich, Holland, England und Norwegen unterwegs. Ihre Reise-Impressionen geben Einblick in eine Epoche, in der Frauen auf dem Rad noch nicht überall selbstverständlich waren.

Liebe Leserinnen und Leser,

da war er wieder, einer dieser magischen Momente im Leben eines leidenschaftlichen Fahrradhistorikers. An einem Samstag dieses doch so tristen Sommers meldete sich nach dem Frühstück mein Telefon. Nichts Ungewöhnliches, aber der Blick auf das Display zeigte mir eine Hamburger Telefonnummer an. Wieder einer dieser gnadenlosen Sammler, die mir mit ihren bohrenden Fragen den Samstagvormittag zerbröseln?

Doch weit gefehlt. „Hier ist Simon Steinbach“, meldete sich eine freundliche Stimme am anderen Ende der Leitung. „Was für eine tolle Überraschung!“ erwiderte ich und musste mich erstmal setzen. Nur der aufmerksame KS-Leser wird jetzt gleich wissen, dass ich im KS 53 eine Buchbesprechung über das Werk von Alexander Kretzschmar „Die Steinbachs“ geschrieben habe. Darin ging es um das Leben einer außergewöhnlichen Artistenfamilie. Und einen Einrad-Artisten dieses seinerzeit wohlbekannten Trios hatte ich nun am Telefon. „Ich möchte mich bei Ihnen bedanken für die freundlichen Worte, die Sie über mich und mein Leben geschrieben haben“, kam der alte Herr gleich zur Sache. Und in der folgenden halben Stunde entwickelte sich zwischen uns ein munteres Gespräch, das mich vergessen ließ, dass mein Gesprächspartner schon 87 Jahre zählte. Ich erfuhr noch Allerlei über sein bewegtes Künstlerleben, die damaligen Lebensumstände und sein überraschendes Comeback.

Das Beste waren jedoch die Geschichten über die hohen Einräder, die Simon Steinbach und sein Bruder Ottmar benutzten. Es waren Sonderanfertigungen der Herkules-Werke, die 1946 in Nürnberg gebaut wurden. Sie hatten einen doppelten Kettenantrieb, damit man besser die Balance halten konnte,klärte mich Herr Steinbach auf. Die Räder hätten damals stolze 990 Mark gekostet, berichtete er weiter, zuzüglich einer Stange Zigaretten und einem Pfund Kaffee. Ohne diese Beigaben ging in der Nachkriegszeit gar nichts. Die Brüder Steinbach hatten sie als Gage von den amerikanischen Soldaten bekommen, als sie noch als Duo in deren Clubs auftraten. Und die Einradreifen waren Sonderanfertigungen von Continental, die Lauffläche war für die



Auftritte auf gebohnertem Parkett besonders angeraut. Sie waren als Wulstreifen ausgeführt, damit sie dem hohen Luftdruck, der für sauber ausgeführte Pirouetten absolut notwendig war, standhielten. Und die Pedale waren Spezialanfertigungen von Union mit verstärkten Achsen, die den vielen Trainingsstürzen besser gewachsen waren. Mit solchem Detailwissen erfreute mich der Senior der Steinbachs.

Leider geht jedes Telefonat auch mal zu Ende. Wenn Hamburg nicht 250 km von mir entfernt gewesen wäre, hätte ich mich gleich am folgenden Sonntag mit Simon Steinbach zu Kaffee und Kuchen verabredet. Wann hat man schon mal Gelegenheit, so spannende Informationen aus erster Hand zu bekommen? An dieser Stelle gehen die herzlichsten Grüße nach Hamburg an den Veteran der Radartistik.

Für die bevorstehende Saison wünsche ich Euch auch die einen oder anderen magischen Momente, denn sie sind die Glanzlichter unseres Historiker- und Sammlerlebens. Sie bringen uns durch verregnete Sommertage oder helfen uns über entgangene Schnäppchen hinwegzukommen.

In diesem Sinne grüßt Euch herzlich

Fred Michael

(Chefredakteur a. D.)

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Mario Steinbrink: Zur Geschichte der Corona Fahrradwerke und Metallindustrie A.G. Brandenburg/Havel	4
- Im Interview: Karl Dieter Altenburger	10
Post aus ...	
- England und Amerika	16
Literatur	
- Rezensionen	18
- Die Philosophie des Fahrrads – eine ausführliche Würdigung der kulturhistorischen Studie von Eduard Bertz durch Matthias Kielwein	19
Autorenforum	
- Schweinfurter Erfinder und Tüftler	23
- NSU – Fluch der Abkürzung	25
Historisches Dokument	26
Auf dem Fahrrad durch die weite Welt	27
Eine kuriose Vereinsgründung	29
Veranstaltungen	
- ICHC-Konferenz in Roeselare, Belgien	30
- Deutsche Rennradbörse in Rommerskirchen	30
- Veloziped-Rallye „Hornberger Schießen“	31
Die Feder	32
Mein Rad	33
Terminübersicht	33
Kleinanzeigen	34
Impressum	34

*Titelbild:
Corona Ansichtskartenmotiv von 1898.
Titelrückseite:
Corona Werbeplakat von 1908.
Beide aus dem Archiv von
Mario Steinbrink.*

Zur Geschichte der Corona Fahrradwerke und Metallindustrie A.G. Brandenburg/Havel

Von Mario Steinbrink, Altbensdorf

Brennabor, Excelsior, Corona, Kondor – das sind bekannte Namen, die lange Jahre für eines der einstmals bekanntesten Produktionszentren der Fahrradindustrie im Deutschen Reich standen: die Stadt Brandenburg. Daran erinnert heute nur noch wenig, denn der Zweite Weltkrieg setzte der Tradition des Fahrradbaus an der Havel ein jähes Ende. Quellen und Zeugnisse zu den großen Brandenburger Fahrradherstellern sind heute rar geworden, ganze Firmenarchive wurden – zusammen mit noch bestehenden Produktionsanlagen – im Bombenhagel ausgelöscht. Mario Steinbrink hat sich die Geschichte der Corona Fahrradwerke intensiver angeschaut und sie für den Knochenschüttler in diesem Artikel aufbereitet.

Die Stadt Brandenburg war Ende des 19. Jahrhunderts bis zum Kriegsende 1945 einer der größten und bedeutendsten Standorte für die Herstellung von Fahrrädern und Fahrradteilen in Europa. Zu den renommiertesten Fahrradwerken in Brandenburg zählte die „Corona-Fahrradwerke und Metallindustrie A.G. Brandenburg/Havel“.

Die Anfänge der Firma lassen sich bis ins Jahr 1891 zurückverfolgen, als der Buchhalter Adolf Schmidt aus Brandenburg/Havel in der Kleinen Gartenstraße 21 mit 15 Arbeitern eine Fahrradfabrik gründete. Zunächst betrieb er einen Fahrradhandel und stellte Dreiräder für Herren und Damen her. Doch schon bald wurde die Produktion ausgeweitet. Bereits im Juni 1892 erschienen erste



Fährt wie der Teufel: Corona Ansichtskarte aus den 20er Jahren.

Werbeanzeigen im Brandenburger Anzeiger. Vor nunmehr 120 Jahren empfahl Adolf Schmidt „der werten Kundschaft“ seine vorzüglichen Corona Fahrräder zu billigsten Preisen. Die kleine Fabrik bot Kinderräder, Hochräder, Rover (auch für die Dame) sowie Touren- und Rennmaschinen an.

Im Herbst 1893 bezog das Unternehmen größere Räume in der Großen Gartenstraße 28. Unter dem Firmennamen „Corona-Fahrrad-Fabrik“ produzierten dort 30 Arbeiter jährlich rund 5.000 Fahrräder. Etwas verspätet, am 2. August 1895, wurde am Königlichen Amtsgericht die Firma „Ad. Schmidt Corona-Fahrrad-Fabrik“ in das Firmenregister eingetragen.

Der Verkauf entwickelte sich sehr gut, die Nachfrage nach Corona-Rädern stieg

ständig. Mit ca. 7.000 produzierten Fahrrädern im Jahre 1895 konnten jedoch längst nicht alle Lieferwünsche befriedigt werden. Um die Produktion erweitern zu können, musste mehr Kapital her, daher wurde die Unternehmensform in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Und so übernahm am 8. April 1896 die „Corona Fahrradwerke vorm. Ad. Schmidt, A.G.“ die Produktion. Zum Vorsitzenden wurde Bergwerksdirektor Hermann Rasche aus Berlin ernannt. Als Gründer fungierten neben Adolf Schmidt u.a. die Brandenburger Stadträte Bode und Hamke. Der bisherige alleinige Inhaber Adolf Schmidt verpflichtete sich, der Gesellschaft zehn Jahre als „Erster Leiter zu dienen“. /1/ Die Umwandlung in eine AG war offiziell zum 21. August 1896 abgeschlossen, die „Ad. Schmidt Corona-Fahrrad-Fabrik“ erlosch am 1. Oktober 1896. Bald zeigte sich, dass die Kapitalaufstockung eine richtige Entscheidung gewesen war: Die Mitarbeiterzahl stieg auf 200, und in den zwei darauffolgenden Jahren konnte an die Aktionäre eine Dividende von jeweils 16 Prozent ausbezahlt werden. /2/

Radsport-Erfolge treiben den Absatz an

Schon früh erkannte Adolf Schmidt die enorme Werbewirksamkeit von Siegen bei Radsportveranstaltungen, ab 1892 bot er daher entsprechende Rennmaschinen an. Bereits im Sommer 1894 warb er im Brandenburger Anzeiger mit den auf Corona-Rovern erzielten Erfolgen: „Ohne Umschweife sind dieses



Frühe Zeitungsanzeigen von 1895 (oben) und 1894 (unten).



Corona-Werbeanzeige um 1905.



Postkarten-Werbemotiv: Thaddäus Robl auf Corona-Rad mit Fabrik im Hintergrund.

Beweise für die Vorzüglichkeit meiner Maschinen. Thaten besiegen Worte.“ /3/ Corona stellte Rennräder zur Verfügung und beschäftigte international bekannte Berufsfahrer wie Thaddäus Robl und Walter Rütt. Überliefert ist, dass beispielsweise Rütt für die Rennsaison 1903 ein festes Gehalt von 4.000 Mk. und zwei Räder bezog. /4/

Thaddäus Robl errang innerhalb kurzer Zeit eine Vielzahl von bedeutenden Siegen bei nationalen und internationalen Radsportveranstaltungen. Die sprichwörtliche Krone setzte er sich auf, als er auf den Rädern mit der Krone im Steuerkopfschild in den Jahren 1901 und 1902 Weltmeister und von 1901 bis 1904 mehrfacher Europameister wurde. 1902 stellte er einen neuen Weltrekord über eine Stunde mit 67,353 km auf, 1903 war er der erste Dauerfahrer der Welt, der bei einem Rennen hinter Motorführung ohne Windschutzvorrichtung über 70 km/h erreichte. Am 22. September 1903 schrieb Robl in einem Brief an den Vorstand: „Nachdem ich Ihre Marke nunmehr seit vier Jahren ununterbrochen benutze und mit Hilfe derselben von Jahr zu Jahr größere Erfolge erreichte, kann ich nicht umhin, Ihnen über die Qualität

Ihrer Räder meine vollste Zufriedenheit auszusprechen. Ich habe an meinen Coronarädern fast gar keine Defekte, oder nur ganz unbedeutende gehabt, was ja auch die großen Siege, die ich fast ausschließlich ohne Maschinenwechsel errang, zur Genüge bewiesen haben...“ /5/ Neben Robl erzielten weitere Rennfahrer von Weltruf, darunter Willy Arend, Walter Sawall, Eugen Stabe und Emil Lewanow einige ihrer großen Erfolge ebenfalls auf Corona-Maschinen.

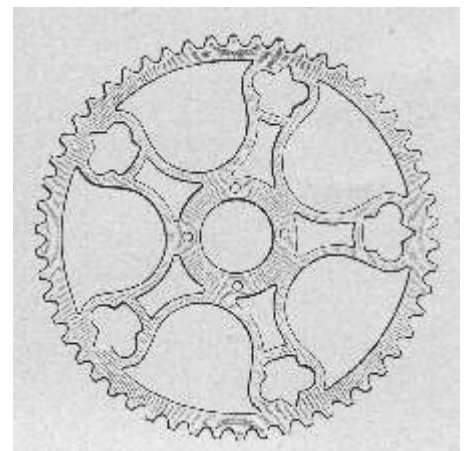
Auch dank des Engagements im Radsport erarbeitete sich die Firma einen sehr guten Ruf im In- und Ausland. Weltweite Handelsbeziehungen wurden aufgebaut. Auf diversen Ausstellungen, beispielsweise in Marseille, Magdeburg, Berlin und Paris erhielten Corona-Räder goldene Medaillen und Ehrendiplome. In der Stadt Brandenburg gründete sich im November 1900 sogar ein Radfahrer-Verein „Corona“, in dem hauptsächlich Arbeiter aus der Fabrik organisiert waren.

Wechsel an der Spitze

Bereits 1897 wurde es notwendig, das Werk zu vergrößern. Nachbargrundstü-



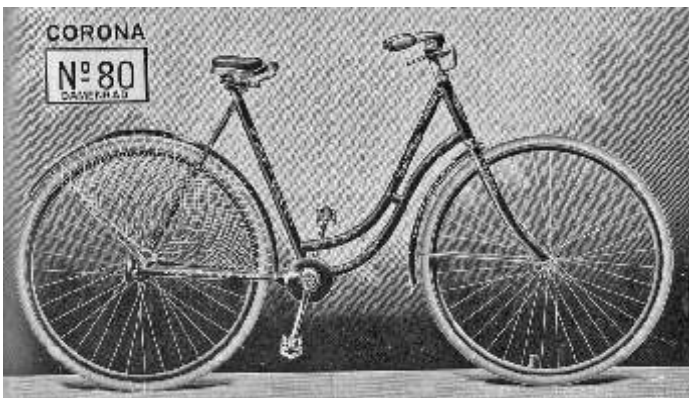
Eugen Ernst übernahm die Unternehmensleitung 1899 vom Firmengründer und blieb Direktor bis 1917.



Erstmals 1909 im Kettenblatt: die Krone.

cke in der Bahnhofstraße wurden angekauft und größere Werkstätten gebaut, um den Bedarf an Fahrrädern zu decken.

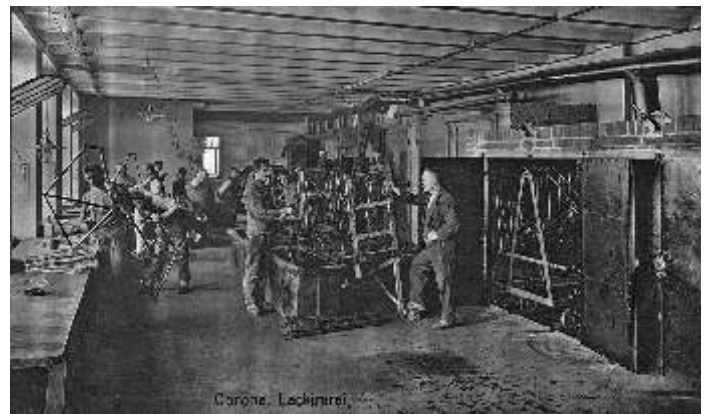
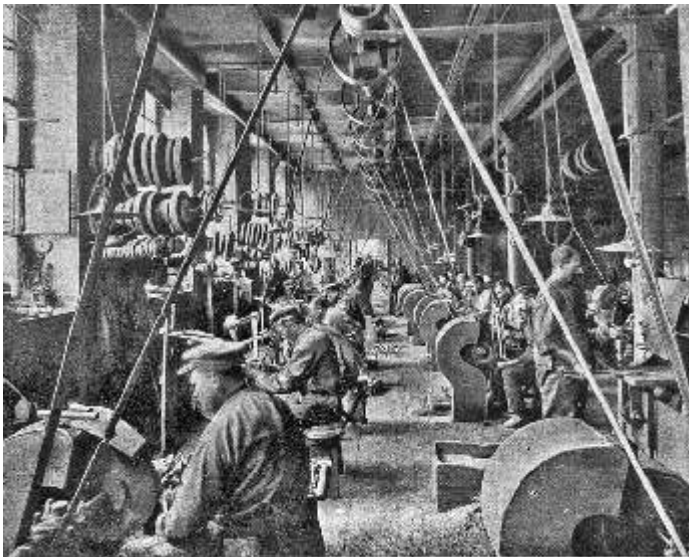
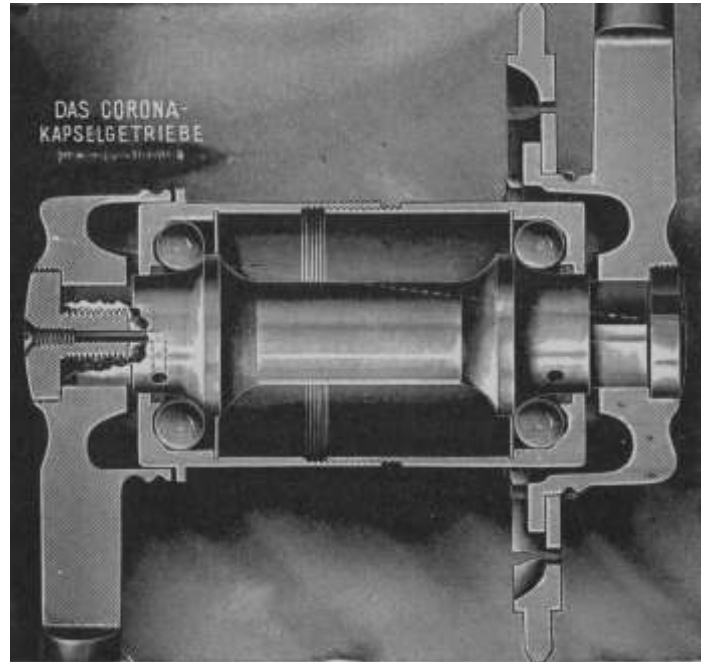
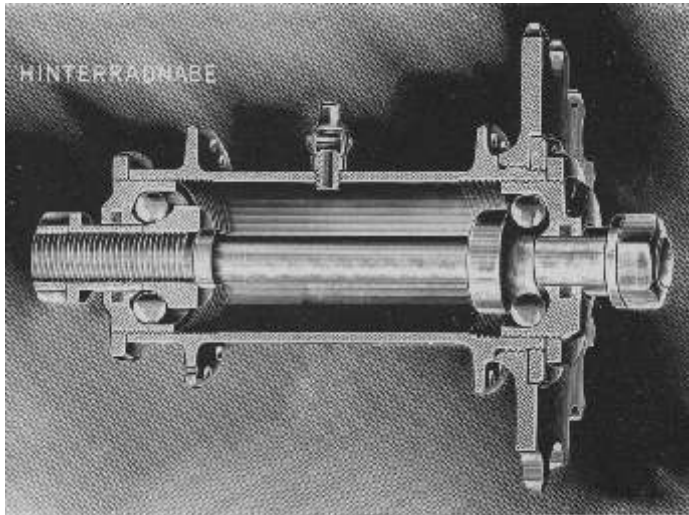
Doch es folgte ein Knick in der Wachstumskurve: Die im Jahre 1898 einsetzende Krise in der deutschen Fahrradindustrie ging auch an den Corona-Werken nicht spurlos vorbei. Bedingt durch inländische Überproduktion, hohe Preise, niedrige Zölle und dadurch begünstigte Importe preisgünsti-



Kettenloses Rad für die Dame im Katalog von 1909.



Corona-Tourenrad im Katalog von 1905.



Bilder oben: Querschnitt-Abbildungen der Corona-Hinterradnabe und des Corona-Kapselgetriebes. Darunter: Aufnahmen aus der werkseigenen Schleiferei und Lackiererei.

ger amerikanischer Fahrräder sanken Absatz und Gewinn erheblich. Den Umschwung brachte vor allem ein Wechsel an der Unternehmensspitze. Adolf Schmidt schied im Februar 1899 aus dem Vorstand aus. Unter seinem Nachfolger, Eugen Ernst, der die Firma bis 1917 leitete, wurde durch die Neuorganisation der Arbeitsabläufe und die Aufstellung modernster automatischer Maschinen das Corona Fahrrad schnell wieder konkurrenzfähig gemacht – sowohl im Preis als auch durch Top-Qualität. In den folgenden Jahren wurde zudem permanent an der Vervollkommnung der Fabrikate und der Verbesserung der Betriebseinrichtungen gearbeitet. Teile wie Naben, Pedalen, Tretlager, Schalen, Gabeln, Rahmen und Kettenräder wurden in eigenen Werkstätten hergestellt. /6/

Corona betrieb demnach auch eine eigene Produktentwicklung. Zu den Neu-

und Weiterentwicklungen zählten staubfreie Kugellager (1895), ein Kapsel-Getriebe (1900), ein Doppelglockenlager ohne Keile (um 1905) und die Corona Freilaufnabe mit Rücktrittbremse (1910).

Am 30. Dezember 1899 erhielt das Unternehmen seine endgültige Firmenbezeichnung „Corona Fahrrad-Werke und Metallindustrie Actiengesellschaft, Brandenburg a. H.“. Als Unternehmenszweck wurden die Fahrradfabrikation und insbesondere die Herstellung von Fahrradteilen, Motorzweirädern und Automobilen genannt. Die Vorbereitung und Entwicklung einer entsprechenden Produktion nahm allerdings einige Zeit in Anspruch.

Schon 1901 begann Corona mit dem Motorradbau. Zunächst fabrizierte das Werk Schrittmacher-Maschinen für den Bahnradsport, 1902 folgte die Serienpro-

duktion von Straßenmotorrädern. Da Corona vor dem 1. Weltkrieg über keine eigene Motorenherstellung verfügte, griffen die Konstrukteure auf Zulieferfirmen wie Fafnir, Zedel, Minerva und De-Dion Bouton zurück. Von 1905 bis zum Beginn des Krieges, 1914, fertigte man auch Motor- und Lieferwagen, als Besonderheit wurde ab 1907/08 ein dreirädriges Fahrzeug, das „Coronamobil“, empfohlen.

1909 zeigte das Corona-Kettenblatt erstmals in stilvoller Ausführung das Sinnbild der Firma – die Krone. Sie wurde schnell zum allseits bekannten Markenzeichen. Anhand des entsprechenden Kataloges konnten interessierte Käufer 19 verschiedene Modelle vom Tourenrad, Kettenlosen Rad, zusammenklappbaren Militärrad über Warentransporträder bis zum Tandem und sechs verschiedenen Rennradversionen ordern. Ähnlich wie



Katalog-Titelblatt von 1928.



Sechs Tage auf dem Rade, von Fredy Budzinski, Anfang der 20er Jahre.

Brennabor verbaute Corona bei fast allen Modellen Handhebel-Innenbremsen. Im Katalog von 1910 sind sogar insgesamt 22 verschiedene Fahrrad-Modelle aufgeführt.

Der Beginn des Ersten Weltkrieges brachte die Umstellung der gesamten Fertigung auf Kriegsproduktion. Ab jetzt verließen Granaten und Flugzeugteile die Fabrik. Fahrräder produzierte Corona nur noch bis in das Jahr 1915 und belieferte u. a. das Deutsche Heer.

Nach Kriegsende konnte die Unternehmensleitung – trotz aller Schwierigkeiten – die Produktion schnell wieder auf die ausschließliche Herstellung von Fahrrädern ausrichten. Abgebrochene Handelsbeziehungen, vor allem nach Skandinavien, wurden wieder aufgenommen und zahlreiche neue Beziehungen, etwa in die Türkei, geknüpft. Corona stieg erneut in den Radsport ein und bot entsprechende Modelle für Straße und Bahn an. So erregten um 1922 Fahrer auf den beiden Bahnrenner-Modellen „No. 101 Arend-Stabe“ und „No. 102



Der spätere Steher-Weltmeister (1928, 1931) Walter Sawall mit Corona-Rad um 1924.



Corona-Herrenrad Modell 100, späte 20er Jahre.

Lewanow-Sawall“ einiges Aufsehen bei verschiedenen Radsportveranstaltungen.

Anfang der 1920er Jahre erwarb die AG weitere, an das Firmengelände angrenzende Grundstücke in der Großen Gartenstraße, Werderstraße und Bahnhofstraße. Zu dieser Zeit erreichte das Werk seine größte Ausdehnung, die Gesamtgröße betrug 6.055 qm, von denen 2.640 qm bebaut waren. Hatte das Aktienkapital bei Gründung der Gesellschaft noch 430.000 Mark betragen, stieg diese Summe bis 1922 auf drei Mio. Mark an. Teile davon wurden in die eigene Belegschaft investiert: An Wohlfahrtseinrichtungen besaß das Unternehmen eine eigene Krankenkasse und einen Arbeiter-Unterstützungs-Fonds.

Kurzes Intermezzo: Erneute Motorradproduktion

Um 1923 beschloss der Vorstand eine erneute Aufnahme der Motorradfabrikation. Im Jahre 1924 stellte Corona neu entwickelte Modelle mit einem eigenen 338 cm³-Motor vor, der 3 PS leistete. Die Produktion kam allerdings schon im Juli 1924 wieder ins Stocken, als ein großer Streik das gesamte Unternehmen für zehn Wochen lahm legte. Die Arbeiter in der Brandenburger Metallindustrie kämpften für bessere Arbeitsbedingungen und höhere Löhne. Erst gegen Ende des Jahres konnte daher die volle Kapazität wieder erreicht werden. Die Aufnahme einer größeren Serienproduktion kam allerdings nicht mehr zustande,

schon 1925 entschloss sich die Firmenleitung zur endgültigen Einstellung der Motorradproduktion. Aufgrund der sehr guten Nachfrage nach Corona-Fahrrädern erholte sich das Werk jedoch schnell von den Verlusten des Vorjahres. Bis 1926 wuchs die Zahl der Arbeiter und Angestellten auf 500, die jährlich über 40.000 Fahrräder fertigten.



Große Werkzeugtasche.

Weltwirtschaftskrise und Liquidation

Eine „schwere Absatzkrise, von der im Frühjahr d. J. die deutsche Fahrradindustrie betroffen wurde“, /7/ läutete dann 1928 den Anfang vom Ende der Marke

Corona ein. Zwar konnte man die Absatzmenge gegen den allgemeinen Trend noch einmal steigern, aber der Preisdruck und verringerte Gewinnspannen schmälerten den Gewinn erheblich, da Kosten und Löhne anstiegen. Daher wurde „von Anfang April an bis zum Schlusse des Geschäftsjahres ... mit verkürzter Arbeitszeit und verringerter Belegschaft gearbeitet“. /8/ Dennoch verblieb am Jahresende ein Reingewinn von 62.384,07 RM.

Das Geschäftsjahr 1929 entwickelte sich schließlich für die gesamte deutsche Fahrradindustrie katastrophal. Die Händler wurden ihre Bestände nicht los und riefen keine Bestellungen mehr ab. Die Krise erwischte auch Corona mit voller Breitseite: Im Dezember 1929 betrugen die Verluste -531.770,13 RM. Weil der Vorstand der AG es angesichts der stockenden Absätze für zwecklos hielt, weiter auf Lager zu arbeiten, hatte er bereits Anfang Juni 1929 bei den Behörden einen Stilllegungsantrag für den Betrieb eingereicht. Diesem Antrag wurde Anfang Juli stattgegeben. /9/

Die ungünstige Situation führte dazu, dass in der deutschen Fahrradindustrie Verhandlungen über die Rationalisierung der Herstellungsverfahren und Normierung der Produkte intensiviert wurden, gleichzeitig wurden Gespräche über die Bildung eines Verkaufssyndikats geführt. Die Corona-Werke strebten im Zuge dessen ein Abkommen mit den Brennabor-Werken an. Diese produzierten ebenfalls Markenräder und galten als ein „erstes Werk der Branche“. /10/ Zum Jahreswechsel 1929/30 kam es schließlich zur Bildung einer „Interessengemeinschaft Brennabor-Corona“. Dabei handelte es sich jedoch nicht um eine Fusion beider Firmen, vielmehr sollte die unternehmerische Selbständigkeit jeweils erhalten bleiben. Die Brennabor-Werke erhofften sich von der Kooperation eine bessere Ausnutzung der riesigen Anlagen ihres technischen Betriebes, denn auch dort standen die Bänder, bedingt durch die Krise, teilweise still. Beide Partner erkannten die vom kommunalwirtschaftlichen Standpunkt außerordentliche Bedeutung des Zusammenschlusses. Über den Gesamtumfang der Produktion von Corona Rädern bei Brennabor lassen sich allerdings bisher keine verlässlichen Aussagen treffen.

Bis zum April 1931 besserte sich die angespannte wirtschaftliche Lage nicht. Die schlechte Konjunktur führte dazu, dass Markenräder kaum noch verkäuflich waren. Laut Brandenburger Anzei-

ger vom 1. November 1932 mussten zu diesem Zeitpunkt von den ca. 200 bestehenden Fahrradfabriken in Deutschland 195 ihren Betrieb vorübergehend oder ganz einstellen.

Das Produktionsabkommen mit den Brennabor-Werken führte dazu, dass die Herstellungskosten für Corona-Räder erheblich vermindert werden konnten. Doch blieb dieser Vorteil infolge des allgemeinen Absatzrückganges ohne Effekt. Die Verluste stiegen weiter auf -1.140.259,08 RM. Auf der Generalversammlung der AG wurde daraufhin am 18. April 1932 die endgültige Liquidation der Gesellschaft beschlossen. Die Schlussbilanz im November 1932 wies einen Betrag von -1.196.668,- RM aus./11/

So erlosch die Firma „Corona Fahrradwerke und Metallindustrie A.G. Brandenburg/Havel“. Die Schutzmarke wurde im Zuge der Liquidation für 17.000,- RM an ein Nachfolgeunternehmen in Sangerhausen verkauft. Für einige Jahre fabrizierte die dort mit einem Stammkapital von 40.000,- RM gegründete „Corona-Fahrradfabrik GmbH“ weiterhin Corona-Räder. Sie übernahm dazu noch vorhandene Corona-Fahrräder und Fahrradteile aus Brandenburg. Um 1933/35 bot auch Ernst Machnow aus Berlin Fahrräder unter dem Namen Corona an. Am Steuerkopf befand sich die Schutzmarke der Corona-Fahrradfabrik GmbH mit dem Zusatz „Filiale Berlin“.

Um 1933 ließ sich eine Druckerei in Teilen des stillgelegten Corona-Werkes nieder. Während des Zweiten Weltkriegs wurden später große Teile der alten Werksanlagen zerstört. Danach nutzten erneut eine Druckerei sowie Werkstätten des Brandenburger Theaters das Gelände. 1964 wurden die Gebäudereste abgetragen./12/

Da kein Werksarchiv oder entsprechende Unterlagen bekannt sind, ist es schwierig über die Gesamtproduktion an Fahrrädern bei Corona Aussagen zu treffen. Auch fehlen frühe Kataloge vor 1906 und aus den Jahren von 1912 bis 1914. Nimmt man bekannte Rahmennummern zu Rate, könnten wohl um die 570.000 Räder gefertigt worden sein. Unklar ist auch, ob Corona Ballonräder herstellte. Im letzten bekannten Katalog von 1928 findet sich noch kein entsprechendes Modell. Nur wenige Corona-Fahrzeuge haben die Wirren der Zeit überstanden und zeugen heute von der hohen Handwerkskunst Brandenburger Arbeiter und Techniker.



Corona Kettenlos, Modell Nr. 80, um 1912 gefertigt.

„Ich hab Dein Bild im Traum geseh'n,
„Corona“, wie bist Du schön!
Man kommt, es läßt sich nicht streiten,
Mit Dir schnell in die fernsten Weiten.
Der leichte Lauf, o, glaubt es mir,
Ist eines jeden Rades Zier,
Und elegant, im Bau geschickt,
Das lehrt es auf den ersten Blick.
Man überzeuge sich geschwind,
wie herrlich meine Räder sind.“ /13/

Quellenangaben, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben:

- /1/ Brandenburger Anzeiger, Nr. 20. August 1896
- /2/ Festschrift zum 25 jährigen Firmenjubiläum, 1921, „Die 500jährige Hohenzollern-Jubelfeier in Brandenburg an der Havel“, Hirschfeld, 1915, S. 55
- /3/ Brandenburger Anzeiger, Nr. 164, 16. Juli 1894
- /4/ Faltblatt „Die Wahrheit“, Corona Mitteilung vom 16. Juli 1903
- /5/ Thaddäus Robl, Der Radrennsport, Leipzig 1905, S. 137, ferner Brandenburger Anzeiger vom 12. Juli und 24. September 1901
- /6/ Festschrift zum 25jährigen Firmenjubiläum, S. 54, S. 56
- /7/ Geschäftsbericht der Corona Werke, für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 1927 bis 30. September 1928, Bericht des Vorstandes
- /8/ Ebda.
- /9/ Geschäftsbericht der Corona Werke, für das Geschäftsjahr vom 1. Oktober 1928 bis 30. September 1929, Bericht des Vorstandes
- /10/ Ebda.
- /11/ Brandenburger Anzeiger, 1. November 1932
- /12/ Archiv Hans Juchert
- /13/ Franz Schoop, General-Vertreter der Corona-Werke in einer Werbeanzeige im Brandenburger Anzeiger, 19. Juli 1900, S. 4

Allgemeine Quellenangaben für diesen Artikel

Brandenburger Anzeiger 1891 - 1932

Brandenburger Adressbücher 1891 - 1932

Corona Prospekte, Kataloge: Auszug 1905, 1908, 1909, 1910, 1911, 1915, 1922, 1925, 1926, 1927, 1928

Corona Automobil- und Motorrad-Kataloge 1906

Geschäftsberichte: 1899/1900, 1901, 1906/1907, 1920/21, 1921/22, 1923/1924, 1924/25, 1927/28, 1928/29

25 Jahre Corona-Fahrrad-Werke A.G., Festschrift zum Firmenjubiläum, 1921

„Das Buch vom guten Rade“, Heft der Corona-Werke, Anfang 1920er Jahre

„Die leichten und billigen Motorwagen“, Paul Fladrich, 1907

Corona-Fahrradfabrik GmbH, Zentrale Berlin, Prospekt, Januar 1933

„Die 500jährige Hohenzollern-Jubelfeier in Brandenburg an der Havel“, Hirschfeld, 1915

Stadtarchiv Brandenburg/Havel

Archiv Historischer Verein Brandenburg/Havel

Archiv Hans Juchert, Brandenburg/Havel

Archiv Mario Steinbrink, Brandenburg/Havel

Fotonachweis

Alle Fotos und Abbildungen aus dem Archiv Mario Steinbrink

Im Interview: Karl Dieter Altenburger

Die Firma Altenburger versorgte über viele Jahre hinweg die deutsche und Teile der europäischen Fahrradindustrie mit Komponenten wie Felgen, Bremsen, Schaltungen und Naben. Ursprünglich, 1936, mit Alufelgen für den Radsport gestartet, entwickelte sich das Sortiment sehr rasch und passte sich an die Bedürfnisse der Zweiradindustrie an. 1992 musste Altenburger dann Insolvenz anmelden. Thomas Busch hatte die Chance, sich mit dem letzten Inhaber, Karl Dieter Altenburger, ausgiebig zu unterhalten – nachfolgend ist das Protokoll dieses Gesprächs in einer gekürzten Fassung zu lesen.

Herr Altenburger, was hat Ihre Firma groß gemacht?

Mein Vater. Er war ein ausgesprochener Dickschädel. Und wenn er sich etwas in den Kopf gesetzt hatte, dann zog er es auch durch. Und er war ein sehr führender Mensch. So hat er sich mit Energie und Beharrlichkeit nach oben gearbeitet, denn er stammte aus einfachen Verhältnissen, seine Vorfahren waren Land- und Gastwirte.

Karl Altenburger wurde früh Radrennfahrer – wie kam er zu diesem Sport?

Er hat Mitte der 20er Jahre, als Jugendlicher, eine Lehre als Sattler im benachbarten Neuhausen in der Schweiz gemacht. Dort fuhr er immer mit dem Rad hin, das gehörte einfach dazu. Außerdem hat es in der Region und direkt nebenan, in der Schweiz, zu jener Zeit sehr viele Radrennen gegeben. Die Berührung mit dem Radsport erfolgte daher fast zwangsläufig. Selbst hier in Jestetten wurde ja 1922 eine Velorennbahn errichtet, die dann ein knappes Jahrzehnt intensiv in

Betrieb war. Mein Vater ist dort Bahnrennen gefahren.

Um das vorweg zu nehmen: Ich selbst bin nie Radsportler gewesen, auch wenn ich als Kind bei vielen Veranstaltungen dabei war. Mein Hobby war das Motorrad. Damit fahre ich heute noch, das bedeutet Entspannung und Erholung für mich.

Haben Sie mit ihm viel über seine aktive Zeit gesprochen?

Nein, das war ja alles lange, bevor ich 1947 geboren wurde. Ich weiß, dass er schon relativ jung, mit 20 Jahren, 1929 Radprofi wurde und mehrfach an den großen Rundfahrten wie Tour de France, Giro d'Italia oder Tour de Suisse teilgenommen hat. Aber er hat eher selten oben auf dem Treppchen gestanden. Seine größten Erfolge waren zwei Etappensiege bei der Tour de Suisse 1933. Und das Radrennen um den Genfer See, das lag ihm, da ist er 1935 einmal Erster und in den Jahren zuvor zweimal Zweiter geworden. Beim Giro 1935 schaffte er es als einziger deutscher Teilnehmer im Feld immerhin auf Platz 16.

Wann hat Ihr Vater das Unternehmen gegründet und was war seine Motivation?

Gegründet wurde die Firma hier in Jestetten im Februar 1936, parallel dazu hat er seine Radsportkarriere langsam ausklingen lassen. Er produzierte zunächst eine Aluminiumfelge für Schlauchlosreifen mit Holzkern. Das hatte mit seinen Erfahrungen als Radsportler zu tun und mit den Unzulänglichkeiten des Materials, das seinerzeit verfügbar war. Damals bastelte ja noch jeder an seiner Maschine selbst herum und versuchte, sie dem persönlichen Ideal näher zu bringen. Mein Vater hatte sich vorgenommen, das Material besser, haltbarer und zugleich leichter zu machen.

Und deshalb Aluminium?

Ja – richtig. Wir sitzen ja hier in einer Region, die man als die Wiege des Aluminiums bezeichnen muss. Gleich um die Ecke, in Neuhausen am Rheinfall, ent-



Karl Dieter Altenburger.

Foto: Thomas Busch

stand das erste Aluminiumwerk Europas, und noch ein Stück weiter, in Singen, gab es ein weiteres großes Werk der „Aluminium Industrie Aktien Gesellschaft“, heute „Alusuisse“. Wenige Kilometer Richtung Westen wiederum produzieren heute noch die Aluminiumwerke Wutöschingen. Mit denen hatten wir von Anfang an eine florierende Geschäftsbeziehung, weil sie von Guss bis zu Strangpressprofilen alles liefern konnten. Zeitweise war mein Vater sogar nach dem Krieg im Besitz von 40 Prozent der Aktien des Werkes und hatte die Felgenabteilung nach dort verlegt.

Wie wurden die Felgen gefertigt?

Mein Vater hat das Profil vorgegeben, produziert wurde dann in Wutöschingen. Das Biegen und Schweißen wiederum wurde bei uns im Werk gemacht. Es gab sechs Meter lange Profilstäbe aus Aluminium, davon wurden mehrere hintereinander auf eine Walze aufgerollt. Dort wurden sie geschnitten, dann gespannt, unter Spannung zusammengeführt und



Karl Altenburger als junger Radprofi.

Foto: Archiv Altenburger



Früheste bekannte Werbung aus einem Abel-Katalog von 1937.

Archiv Christoph Guder

stumpf geschweißt, sprich, Plus- und Minus-Pol wurden erhitzt. Abschließend wurden die Grate abgeschliffen, danach die Felge aufgespannt und kalt gerichtet.

Doch es gab auch ein Lagerproblem: Felgen sind voluminös und benötigen viel Lagerfläche. Die mussten daher im Schuppen eingelagert werden und wurden mit einem Elektrokarren samt Anhänger transportiert. Am Wochenende bin ich mit dem Ding als Jugendlicher heimlich in der Firma herumgefahren, mein Vater hat das nicht gewusst.

Aber es blieb nicht bei Felgen nur für Rennräder...

Nein – natürlich nicht. Schon sehr schnell kamen in den 30er Jahren Felgen für Tourenräder hinzu. Allerdings wurde diese Entwicklung durch den Krieg behindert. Zunächst durften keine Fahrradteile aus Aluminium mehr produziert werden, später hat unser Unternehmen dann ausschließlich für die Rüstungsindustrie gearbeitet. Es entstanden Alu-Gussteile und Drehteile für den Jagdflieger ME 109, Zünder für Granaten und andere Kriegsgüter.

Nach dem Krieg dauerte es bis 1950, bis mein Vater die reguläre Produktion wieder aufnehmen konnte. Alle Patente waren verloren und wurden anderweitig ausgeschlachtet, das Werk war teilweise demontiert, und da wir uns in der französischen Besatzungs-Zone befanden, musste improvisiert werden. Weil es hier kein Rohmaterial gab, hat mein Vater einen Teil der Maschinen ins Allgäu nach Sonthofen verlagert. Das war amerikanische Zone und die Produktionsbedingungen dort waren besser. Die Rückkehr nach Jestetten erfolgte dann 1950.

Wen haben Sie mit Felgen beliefert?

Nun – den Fachhandel, aber auch mehrere Fahrradhersteller direkt. In den 50er



Fabrik und Wohnhaus im Jahre 1939.

Foto: Archiv Altenburger

Jahren kamen Felgen für motorisierte Zweiräder hinzu. Dort waren insbesondere Horex und Maico wichtige Abnehmer für uns, aber auch Teile der BMW-Produktpalette waren mit Altenburger-Felgen ausgestattet. In den 60er Jahren ging dann die Produktion stark zurück. Um 1967 haben wir die eigene Fertigung schließlich komplett eingestellt. Als ich 1974 aktiv in die Firma eintrat, spielten die Aluminiumfelgen schon keine Rolle mehr.

Woran lag das?

Im Wesentlichen an der Konkurrenz durch die deutlich billigeren Stahlfelgen, die sich viel kostengünstiger herstellen ließen. Außerdem hat Aluminium den Nachteil, dass es nicht elastisch ist. Das bereitet mitunter Probleme beim Nachzentrieren. Wenn da ein Höhengschlag drin ist, geht der kaum noch raus. Im Gegensatz zu den

Felgen hat uns die Bremsenproduktion bis zum Schluss und dem Ende der Firma 1992 begleitet. Die Bremsen waren von allen Produkten im Fahrradbereich das einzige, das alle Jahre überlebt hat.



Frühe Altenburger Stahlbremse.

Foto: Axel Bollinger

Seit wann waren Felgenbremsen im Sortiment?

Das ging schon sehr früh los, nämlich ein Jahr nach der Gründung, 1937. Da hat mein Vater die erste Leichtmetall-Felgenbremse entwickelt und sie dann ab Ende desselben Jahres auch ausgeliefert. Der Bedarf war so groß, dass man mit der Produktion überhaupt nicht nachkam. Diese Nachfrage, vor allem auch bei den Felgen, war der Grund für das frühe Wachstum der Firma. Solche Leichtbauteile waren ja damals kaum verfügbar.

Die Anfänge waren hemdsärmelig. Erste Produktionsstätten 1936 waren eine



Altenburger Felge für Sporträder aus den 50er Jahren mit typischem Schriftzug.

Foto: Sven Dewitz



Engagiert im Radsport. Links: Altenburger und Sohn, Mitte: Karl Altenburger im Gespräch mit Heinz Müller, rechts: Im Rennen nach einer Reifenpanne.
Fotos: Archiv Altenburger

Garage und eine Schlosserei, und es ging los mit zehn Arbeitern. Die haben aber zunächst offensichtlich die Verfahrenstechnik nicht richtig in den Griff bekommen. 1937 folgte der Umzug auf ein freies Gelände in Bahnhofsnahe, auf dem bis zuletzt die Fabrikationsanlagen standen. Da konnten dann auch moderne Maschinen aufgestellt werden, und die Belegschaft wuchs rasch.

Nach dem Krieg entwickelte sich die Bremsenproduktion zum Wachstumsmo-

tor für unser Unternehmen. Die Rennbremsen konnten sich bis zu den frühen 60er Jahren auf dem Markt halten, danach wurden sie unbedeutend, dafür kamen andere Modelle hinzu. Ende der 70er und Anfang der 80er Jahre boomte der Absatz. Ich kann mich erinnern, dass wir zu Spitzenzeiten bis zu 12.000 Bremsen pro Tag gefertigt haben. Das wurde vor allem getrieben durch das USA-Geschäft. Damals hatten wir in der Produktion Vollausslastung.

Welche Bremsen stellte Altenburger her?

Wir hatten – neben den Rennbremsen – hauptsächlich nachher drei Marken im Angebot: Brillant, Synchron und Concorde. Die ersten beiden mit Seitenzug, Concorde für Mittelzug. Rund 90 Prozent der Fabrikation waren Seitenzugbremsen, 10 Prozent Mittelzugbremsen. Der Marktanteil von Mittelzugbremsen lag insgesamt nie über 15 Prozent.

Unser Flaggschiff war lange die Altenburger Synchron-Bremse, die im Februar 1961 zum Patent angemeldet wurde. Sie entwickelte sich zum absoluten Verkaufsschlager. Unser Mitarbeiter Ferdinand Speichinger hatte die Idee zur Bremse und sie Vater vorgelegt. Und dann wurde viel ausprobiert, das Ganze schließlich zum Patent angemeldet und produziert. Ich kann mich erinnern, dass wir sehr viele Muster gemacht haben, um die Kraftübertragung auszuprobieren. Damals konnte man das nicht per Computer berechnen wie heute. Die erste Generation

der Synchron-Bremse wurde noch aus dem Vollen geschmiedet.

Im Bereich der Bremsen sind nach dem Krieg auch mehrere Patente angemeldet worden. Sie betrafen beispielsweise das Design der Griffe, den Entspanner für die schnelle Laufrad-Demontage direkt am Bremsgriff und mehrere Detailverbesserungen.

Wie bei den Felgen war auch bei den Bremsen die Lagerhaltung immens. Eine Felgenbremse besteht aus zahlreichen Einzelteilen. Viele davon verfügen über bis zu zehn verschiedene Längen, darunter zum Beispiel die Verbindungsbügel.

Ein wichtiges Teil der Bremsen waren später die Super-Stopp Bremsbeläge?

Diese Bremsbeläge waren die letzte große Neuerung im Unternehmen: Spezialbeläge für Aluminium und Stahl. Sie haben bei Regen den Wasserfilm durchtrennt und sorgten für deutlich kürzere Bremswege. In Deutschland kostete die Produktion in den 80er Jahren acht bis zwölf Pfennig das Stück. Wir haben sie daher bald aus Taiwan importiert. Dort kosteten sie nämlich inklusive Bremsschuh und Transport nur neun Pfennig.

Kommen wir noch einmal zum Radsport zurück. Nach dem Krieg gab es den Altenburger Rennstall.

Ja – es waren bekannte Namen im Team: Heinz Müller, Manfred Donike,



Altenburger-Werbung auf der Bahn.
Foto: Archiv Altenburger

Hans Junkermann, Emil Reinecke und Franz Reitz, um nur ein paar von ihnen zu nennen. Den Rennstall gab es von 1956 bis 1960 und die Fahrer kamen immer mal wieder zu uns – etwa jedes Jahr zur Vorbereitung auf die Tour de Suisse. Ich weiß noch, wie Matthias Pfannenmüller auf einer Etappe der Tour durch Jestetten abgehängt wurde, daraufhin vom Rad stieg, eine kurze Pause machte und sich dabei ein Bier genehmigte.

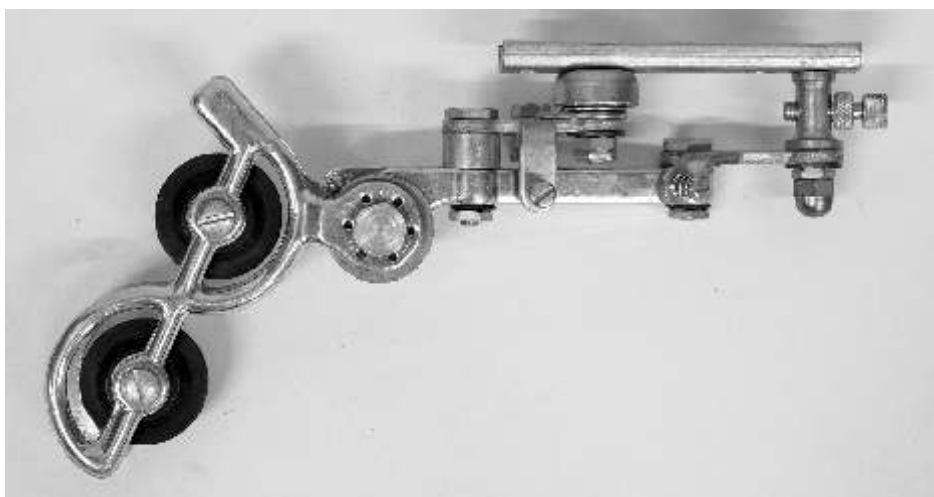
Mein Vater hat nicht nur das Team und den Radsport für Werbezwecke genutzt, wobei er Leidenschaft und Geschäft gut miteinander verbinden konnte. Die Beziehungen zu anderen Radsportlern hat er vielmehr auch gezielt für die Ausweitung des Geschäfts eingesetzt. Mit dem Schweizer Jakob Caironi beispielsweise ist er früher Rennen gefahren, in den 50er Jahren hat Caironi dann unter seinem eigenen Label „Duralca“ die Altenburger-Felgen in der Schweiz verkauft. Er war ein wichtiger Vertriebspartner für unser Unternehmen.

Auch mit Ferdinand Kübler, neben Hugo Koblet das Schweizer Radsportidol in den 50ern, war mein Vater eng befreundet, Kübler ging bei uns ein und aus. Dabei verlief die erste Begegnung für beide nicht wirklich erfreulich. Das war bei einem Rennen in der Ostschweiz. Mit seinem alten Fahrrad heftete sich Kübler damals ans Hinterrad des Führenden, das war mein Vater. „Lümmel, geh weg! Lümmel, geh weg!“, hat der ihm zugeschrien. Doch der junge Kübler fuhr weiter neben meinem Vater her und feuerte ihn an „Hopp, hopp, Herr Hutchinson“. Hutchinson war der Schriftzug auf dem Trikot. Das hat meinen Vater fast wahnsinnig gemacht.

Die Verbindung mit Heinz Müller wurde dann besonders eng?

Müller wurde ein guter Freund und Kooperationspartner. Nach seiner Karriere hat er einen Betrieb eröffnet, der Altenburger Produkte verarbeitete und veredelte. Dafür hat mein Vater ihm ein Angebot gemacht, denn das wäre in unserem großen Betrieb alles zu teuer geworden. Müller war ein sehr geradliniger Mann, hatte ein hervorragendes mechanisches Verständnis und hat aus diesem Grund auch intensiv an der Weiterentwicklung der Altenburger Schaltung mitgearbeitet. Er hat anhand von Musterbauten immer wieder neue Verbesserungsvorschläge gemacht.

Er ist mit einer Altenburger Schaltung 1952 Straßenweltmeister geworden.



Altenburger Schaltung vom Typ 2, in der überarbeiteten Version von 1956. Oben die Schaltung mit Verpackung, darunter Ansichten von der Seite und von oben.

Fotos: Uwe Just

Genau – mit der Doppelblatt-Rennschaltung. Das war noch die ältere Version mit den Stahlblechen um die Kettenröllchen hinten. Daneben gab es die Sportschaltung Modell „S-O“, ohne Kettenspannung und das Modell „S-M“ mit Kettenspannung. Die Produktion dieser Schaltungen begann direkt nach der Wie-

derzulassung des Maschinenparks 1950. Der Modellwechsel auf die neue Version fand dann 1956 statt. Seither hieß die Sport- und Tourenschaltung „Tourist“, die Rennradschaltung „Champion“. Bei der verbesserten Version war mehr Leichtmetall verbaut, das Parallelogramm wurde leicht verändert und der



Das Sortiment: Altenburger-Stand auf der IFMA 1954.

Foto: Archiv Altenburger

Käfig für die Röllchen hinten durchbrochen. Die Produktion der Altenburger-Schaltung lief etwa bis zum Beginn der 70er Jahre.

Heinz Müller verstarb leider schon mit 51 Jahren 1975 in Schwenningen, seine Frau hat den Betrieb noch weitergeführt.

1956 kamen auch die Altenburger-Naben auf den Markt. Haben Sie das bereits bewusst miterlebt?

Ja, als Kind. Ich kann mich noch gut an die Stumpfschweißmaschine, an den Feuerschein und den Knall erinnern. Die Nabenhülsen wurden in zwei Teilen aus Alu geschmiedet, dann am Steg geschweißt und anschließend überdreht. Die Veredelung machte ebenfalls Heinz Müller. Diese Hochflansch-Naben gab es in vielen Farben. Eloxiert hat sie das Unternehmen Rolf Schneider in Jestetten. Wir fertigten verschiedene Varianten für oder mit Schnellspannern, Flügelmuttern oder Schrauben.

Doch am Ende waren die Altenburger-Naben leider viel zu teuer. Insbesondere die Nacharbeit der Rollenlager war zu aufwändig. Als ich die Firma liquidierte, habe ich tonnenweise Rollenlager weggeworfen. Sie waren auch nicht weiter zu veräußern, da sie keine DIN-Norm hatten. Wenn sich mein Vater etwas in den Kopf gesetzt hatte, dann zog er es eben durch.

Welche Produkte hat Altenburger sonst noch hergestellt?

Im Fahrradbereich waren das Lenkervorbauten, die haben wir beispielsweise für Humpert gefertigt, Gepäckträger als Spritzgussteile in den 50er Jahren und Schutzbleche. Die Schutzbleche blieben ein Nebenprodukt und wurden bald durch Plastikbleche verdrängt. Darüber hinaus haben wir Schnellspanner und Flügelmuttern produziert.

Fast niemand weiß heute noch, dass wir auch einen erfolgreichen Abstecher in den Skisport unternommen haben. Gemein-

sam mit Hans Martin, einem ehemaligen Schweizer Steher- und Straßen-Meister wurde in Jestetten in den 50er Jahren der Schnallen-Skischuh erfunden. Von den Skischuh-Schnallen haben wir Millionen hergestellt, zunächst aus den Abfällen der Zweiradproduktion. Das brachte zu den Hochzeiten Umsätze bis zu 400.000 Mark pro Monat. Alleine 20 Heimarbeiter waren damit beschäftigt, Löcher in die Halterungen für den Bügel zu bohren und so das Produkt vorzubereiten.

Mein Vater hatte noch etliche Bekannte aus dem Radsport, die Sportgeschäfte führten – beispielsweise in Bozen und Meran. Dorthin bemühte er sich, die neuartigen Schnallenschuhe zu vertreiben, stieß dabei aber auch auf Ablehnung. Unvergessen ist der Hinweis eines Händlers: „Solche Batschen kauft man nicht!“

Von 1973 bis 1978 versuchte er sich auch an der Produktion der allerersten Ski-Bindung mit integrierter Ski-Bremse – ebenfalls zusammen mit Hans Martin.

Das war ein Fass ohne Boden und irrsinnig teuer, intern haben wir das querfinanziert. Ich habe die Produktion nach dem Tode meines Vaters 1978 schließlich eingestellt. Heute sind Ski-Bremsen allerdings Standard.

Wo waren ihre Absatzmärkte?

Der Export war schon früh wichtig für uns, vom deutschen Markt allein hätten wir nicht leben können. In den Niederlanden haben wir zum Beispiel Batavus und Gazelle beliefert, in Österreich Junior, KTM und Puch, wobei Puch auch bei Weinmann bezog. In den USA lief sehr viel sowohl über Schwinn als auch über den Großhandel. Wir konnten immer billiger produzieren als die Amerikaner selber, bis dann in den 70er Jahren der Dollar abstürzte. Ein weiterer Markt war Frankreich. Peugeot und Motobecane statteten beide je zwei bis drei ihrer Modelle mit Altenburger aus. Andere Kunden saßen in Kopenhagen und Uppsala.

England dagegen ist für uns ein schwieriger Markt gewesen. Zeitweise



Skischnallen made by Altenburger.

Foto: Thomas Busch

waren wir bei Raleigh im Programm, dann haben sie uns ausgelistet und bei Weinmann gekauft. Das lag an der Freihandelsunion EFTA, in der sowohl die Schweiz als auch Großbritannien Partner waren. Da konnte Weinmann einfacher und besser anbieten als wir.

Ab wann haben Sie die Verantwortung im Unternehmen übernommen?

Das war 1974. Mein Vater war ein erklärter Gegner der Wiederbewaffnung

nach dem Weltkrieg, daher schickte er mich in die Schweiz. Nach der Ausbildung zum Werkzeugmacher habe ich dort Betriebswirtschaft studiert, danach ging ich ins Ausland, war in Frankreich, England und den USA. Bei meinem Eintritt in die Firma löste ich meinen Schwager Hans Günther Siegfried ab, allerdings leitete mein Vater da noch die Geschicke des Unternehmens, bis er im Februar 1978 an den Folgen seiner Diabetes verstarb.

Die Geschäftsführung habe ich mir mit Helmut Miller geteilt, der seit 1950 bei Altenburger arbeitete. Wir waren also zu zweit. Er war für den kaufmännischen Part zuständig und ich für den technischen Part. 18 Jahre später musste ich die Gesellschaft dann liquidieren, im April 1992 wurde Erich Grachten aus Herford zum Insolvenzverwalter bestellt.

Wie beurteilen Sie die Gründe für die Insolvenz aus heutiger Sicht?

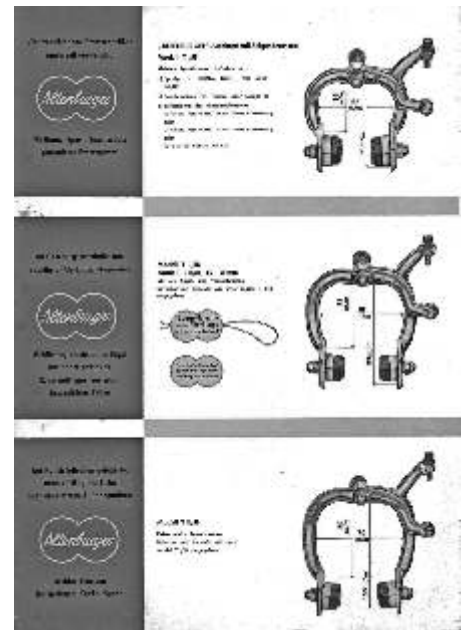
Da kamen mehrere Dinge zusammen. Unsere Krux war von Anfang an der Unternehmensstandort. Rund 80 Prozent der deutschen Fahrradindustrie saßen im Norden, in Niedersachsen. Bis da oben waren die Wege weit. Der Transport lief lange Zeit so ab: Gegen 18 Uhr wurde bei uns im Werk alles auf LKW verladen. Die fuhren dann nach Lörach, wo von 20-22 Uhr noch einmal umgeladen wurde. Von dort ging es nach Norden, dabei war die Autobahn noch nicht ausgebaut, daher führte die Strecke bis Singen zunächst über die B 27. Das war alles sehr aufwändig.

Die Halbinsel-Lage in einem Gebiet, das in die Schweiz hineinragt, war auch der Arbeitskräftesuche nicht förderlich, da ringsum deutlich bessere Löhne gezahlt wurden. Oft genug haben wir Mitarbeiter ausgebildet, die sich dann nach ihrer Ausbildung verabschiedeten, um in der Schweiz mehr Geld zu verdienen.

Mitte der 80er Jahre gab es schließlich eine Reihe von Konkursen in der Fahrradindustrie, die uns sehr getroffen haben. Wir haben damals fast ausschließlich mit Wechseln und 90 Tagen Zahlungsziel gearbeitet. Sprich, der Kunde erhielt erst die Ware und musste später zahlen. Damals gingen fünf bis sechs Fahrradfabriken im In- und Ausland über die Wupper, dabei haben wir insgesamt rund 2,5 Mio. Mark verloren.

Ein ganz wichtiger Faktor war aber die Konkurrenz aus Taiwan und China, wo japanische und auch taiwanesischen Unternehmen damals bereits produzieren lie-

ßen. Erstens waren Zubehörprodukte damals bis zu 40 Prozent günstiger als bei uns und zweitens orderte der Handel aus Kostengründen verstärkt Komplettträger aus Fernost. Dies wurde erst zu einer wirklichen Bedrohung, als sich Mitte der 80er Jahre die Transportzeiten dramatisch verkürzten. So war ein weiterer Wettbewerbsvorteil dahin und wird konnten schließlich nicht mehr überleben.



Auszug aus Bremsenprospekt.

Archiv Peter Zielasko

Wie haben Sie das Werk abgewickelt?

Als die Situation sich abzeichnete, habe ich gegenüber allen Gläubigern direkt mit offenen Karten gespielt: Die Banken haben 100 Prozent und die Lieferanten 84 Prozent ihres Geldes erhalten. Wir haben uns mit dem Arbeitsamt zusammengesetzt und mit dessen Unterstützung noch 3 Monate gearbeitet, um ausstehende Aufträge zu bedienen. Zu dem Zeitpunkt hatte die Firma noch rund 100 Angestellte.

Wie ging es danach weiter?

Einen Teil der Produkte und Werkzeuge habe ich an Saak verkauft. Die gingen dann von dort nach Tschechien. Da wurde noch ein Jahr produziert, davon sechs Monate unter dem Label „Altenburger“, dann war auch in Tschechien Schluss. Ich war anschließend bei Thyssen tätig, 2003 habe ich mich selbstständig gemacht und handele seither mit Elastomeren.

Herr Altenburger, vielen Dank für dieses Gespräch!

Post aus England und Amerika

Und wieder gibt es fünf Hefte aus englischsprachigen Ländern zu besprechen: News & Views 347, 348 und 349; Boneshaker 188 sowie Bicycle Quarterly Frühjahr 2012.

Bob Cordon Champ hat die Bonhams-Auktion am 16. November 2011 in Harrogate besucht. Aus der kombinierten Versteigerung von hauptsächlich Automobilia und Motorrädern stachen mehrere Fahrräder hervor, die, im Gegensatz zu Bobs Meinung, doch ziemlich preiswert blieben. Beispiele: Ein Carpenter-Rennrad mit verzierten Muffen, mittlerer Zustand, übermalter Rahmen, £125; ein Colnago Super, komplett, ebenfalls £125; ein Claud Butler-Tandem, nicht komplett aber laut Bob leicht komplettierbar, £225. Die Preise schließen Umsatzsteuer und Aufschlag bereits ein.

Als eine kleine Sensation betrachtet wird das kürzlich aufgetauchte „missing link“ Singer Courier Safety von 1886. Es erinnert den Betrachter vage an ein Hochrad, das rückwärts fährt und einen Doppelkettenantrieb besitzt. Es ist praktisch komplett, aber nicht gerade trocken und sachgerecht konserviert aufbewahrt worden.

In Heft 349 findet sich eine ziemlich interessante Auflistung von Dutzenden verschiedener Flügelmuttern. Fotos und ein Auszug aus dem 1933er Brown Brothers-Katalog machen diesen Artikel eigentlich zu einem Kandidaten für den ziemlich dünnen Boneshaker. Ich persönlich war zwar erschüttert von den im Artikel angeführten Ebay-Preisen für einige Muttern (Bell, Harden, GB), aber mir kann da nichts passieren, ich bin schließlich mit Vorbedacht kein Ebay-Mitglied. Da stehe ich offensichtlich nicht allein; die

Kleinanzeigen in den drei Heften sind nach wie vor zahlreich und interessant.

Zum dünnen, aber doch spannenden Boneshaker. Gleich das Titelbild ist hübsch: Es zeigt einen ca. elf- oder zwölfjährigen Jungen, der auf einem deutschen Tourenrad, dessen Alter schwer auszu-

lernte dabei, wie er sich noch heute erinnert, die ziemlich unbritische Rücktrittsbremse kennen – hoffentlich nicht allzu schmerzhaft.

In einem kurzen Artikel analysiert Gary Sanderson eine Illustration von 1819, von der man auf den ersten Blick an-

nehmen könnte, sie zeige eine Mischung aus Draisine und Tretkurbelveloziped. Bei genauer Betrachtung jedoch wird klar, dass an dem Laufrad doch keine Pedalen befestigt sind.

Ein schön bebildeter Artikel von Chris Aspinwall betreibt Meta-Fahrradgeschichte. Der erfolgreiche Rennfahrer Jock Miller war auch ein früherer Fahrradsammler, und die Geschichte seiner Sammlung wird anhand von zeitgenössischen Fotos dargestellt.

Steve Griffith bringt Ordnung in das Durcheinander der französischen Markenbezeichnungen für Naben und Freiläufe. Wer kennt es nicht, das doofe Gefühl, wenn man sich ganz sicher ist, dass die Atom-Nabe, die man in der Hand hält, gestern noch Maillard gestempelt war? Einfache Lösung: Gleicher Hersteller wegen einer Übernahme in den Sechzigern, und man hat vergessen, dass man zwei Naben in der Kiste hat.

Ein Gastautor, der schon 114 Jahre tot ist, beschreibt seine Fahrt von Lincolnshire nach London auf einem Starley Salvo-Dreirad im Jahre 1882. Man erfährt viel über damalige Straßenzustände, über Reisegewohnheiten und auch das Dreirad.

Glen Norcliffe erwarb vor einiger Zeit ein Photo, das ein Paar auf einem Humber-Tandemdreirad zeigt. Glen fand nun heraus, dass der Mann auf der Aufnahme wahrscheinlich Mikael Pedersen im Jahr 1889 ist.



Mikael Pedersen, der spätere Erfinder des Pedersen-Rades, auf einem Humber Tandem Tricycle, vermutlich mit seiner Frau Laura, um 1889.

Abbildung aus: The Boneshaker 188, S. 31

machen ist, sitzt. Der Boneshaker-Herausgeber Nigel Land fühlt sich von diesem Foto an seine Jugend erinnert, da er den Sommer 1959 bei seinem Brieffreund verbrachte – in Bielefeld! Nigel

Brent Scholes fand zwei Artikel in der Norfolk Military Gazette vom Juni 1896, in denen über die Nützlichkeit von Radfahrern in der britischen Armee berichtet wird. Freiwillige Reservisten beteiligten sich an einem Manöver, bei dem der Radfahrer einer Kavallerieabteilung beigegeben wurde, und an einem Wettbewerb, bei dem es ums Zurücklegen von größeren Strecken und anschließendes Schießen ging. Beide Autoren sind ganz angetan von ihren Erfolgen.

Lorne Shields hat seine Sammlung und ein gutes Dutzend Bücher durchforstet auf der Suche nach weiteren Namen für den Gymnasidromisten oder den Ambulanten Adjutor. Heraus kam unter anderem Laufmaschine oder Draisienne. Insgesamt 66 verschiedene Bezeichnungen in verschiedenen Sprachen stehen auf der Liste. Die Anzahl der Sprachen lässt sich nicht erkennen, da die lateinischen oder griechischen Grundwörter in vielen Sprachen ähnlich sind.

Fotos von frühen Straßenrennen zeigt Jim Leach in einem Artikel über das Llangollen-Wolverhampton-Rennen am 7. Juni 1942. Dieses Rennen war das erste moderne Straßenrennen in Großbritannien, da bis dato nur Zeitfahren veranstaltet wurden. Die Teilnehmer an Llangollen-Wolverhampton wurden denn auch prompt aus dem britischen Radsportverband NCU ausgeschlossen; zu viele Pfründe und zu viel Ansehen waren im Spiel, als dass die Gewaltigen des Radsportverbands irgendeine Konkurrenz hätten dulden können. Die Anziehungskraft des Straßenrennens zusammen mit der Tatkraft einiger Pioniere (Percy Stallard an erster Stelle) führten jedoch bald zur Gründung eines weiteren Verbands, des BLRC, der Straßenrennen durchführte.

Viele Teilnehmer des Rennens waren entweder in kriegswichtigen Berufen tätig und nicht eingezogen worden, in der königlichen Luftwaffe, die viele Flugplätze in Großbritannien betrieb, oder in Armeeeinheiten, die in Großbritannien stationiert waren. Im weiteren Verlauf des Kriegs, mit Fronten in Asien, Italien und in Frankreich, wurden nicht mehr so viele Rennen gefahren. Ein Teilnehmer, der ganz vorn mitfuhr, war der einarmige Walter Greaves, der in den Dreißigern bereits Strecken- und Distanzrekorde aufgestellt hatte.

Einige kommentierte und unkommentierte Fotos beenden das Heft.

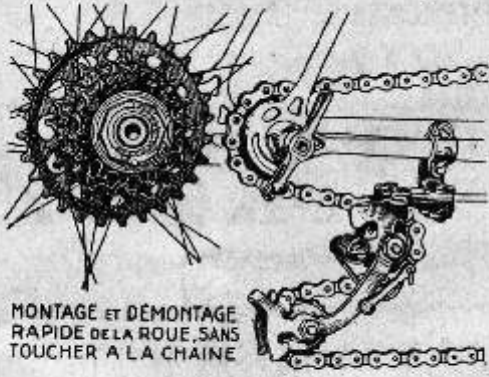
In Jan Heines Bicycle Quarterly befindet sich nur ein Artikel, der sich mit unse-

Le DÉRAILLEUR NIVEX

avec ou sans patte Breveté
S.G.D.G.

2 Modèles : TYPE COURSE ET GRAND SPORT
18 DENTS D'ÉCART

Type Cyclotouriste : TOUT ÉCART DE DENTURE
3, 4 ET 5 VITESSES



Avec la patte

“NIVEX”

montage et démontage
de la roue

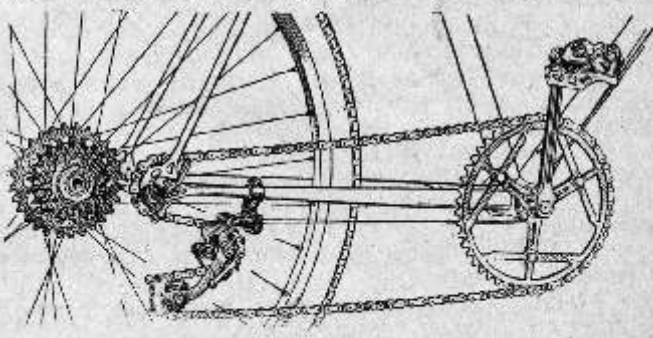
Sans toucher

à la chaîne

MONTAGE ET DÉMONTAGE
RAPIDE DE LA ROUE, SANS
TOUCHER À LA CHAÎNE

En vente : Chez tous les agents de cycles
à défaut :

Ets NIVEX
13 bis
Rue de Neuilly, à
Villemonble
(Seine)



Werbeanzeige zum Nivex-Schaltwerk aus „Cyclotourisme“, Ausgabe 7 von 1938. Sie zeigt die (De-) Montage des Hinterrades ohne das Herabfallen der Kette.

Reproduktion aus: Bicycle Quarterly, Vol. 10, No. 3, 2012, S. 57; www.bikequarterly.com

rem Thema beschäftigt. Jan hat sich in der letzten Zeit seinen Traum-Randonneur gebaut und hat ein Nivex-Schaltwerk aus den vierziger Jahren verwendet. Jan beschreibt das Schaltwerk ausführlich auf acht großzügig illustrierten Seiten.

Die Vorteile des Nivex sind schnell erklärt: Anbau unter der Kettenstrebe, daher ist es sturzgeschützt als ein konventionelles Schaltwerk. Das Fehlen einer Rückholfeder macht desmodromische Betätigung möglich; Schaltkräfte sind geringer und laut Jan fühlt sich die Schaltung direkter an. Das Nivex hält außerdem die Kettenspannung konstant und besitzt ein liegendes Parallelogramm.

Jan findet, dass dieses Schaltwerk das beste überhaupt ist und würde gern alle

seine Räder mit Nivex ausrüsten. Dumm dabei ist, dass die Firma nie große Stückzahlen herstellen konnte, weil andere, zwar technisch unterlegene, aber stärker beworbene Schaltwerke die größten Marktanteile hatten. Daher ist es heutzutage schwierig, ein Nivex zu finden.

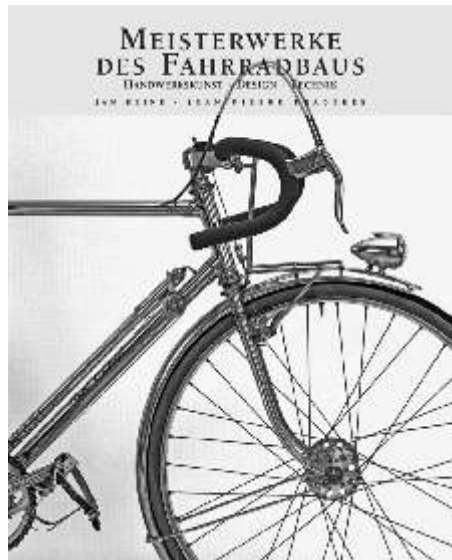
Jan hat schon mehrfach Teile, die er gut findet, mit seiner Firma entweder in die USA importiert oder gleich für sie nachfertigen lassen – soll die Bemerkung im Artikel, das Nivex sei leicht herzustellen, ein versteckter Hinweis darauf sein, dass wir uns bald auf ein klassisches Schaltwerk im Radladen freuen dürfen?

Das war's dann schon wieder.

Euer Toni

Meisterwerk über die Kunst des Fahrradbaus nun auch auf deutsch

Vor sieben Jahren erschien der hochwertige Bildband „The Golden Age of Handbuilt Bicycles“ im Verlag Vintage Bicycle Press. Dem Covadonga Verlag ist es zu verdanken, dass die kongeniale Zu-



sammenarbeit zwischen dem Technik-photographen Jean-Pierre Pradères und Jan Heine, dem Herausgeber der Zeitschrift Vintage Bicycle Quaterly, jetzt auch in deutscher Sprache vorliegt. Der Text wurde nicht nur übersetzt, sondern gegenüber dem Original komplett überarbeitet und auf den neuesten Forschungsstand gebracht. Auch die Druckqualität ist deutlich verbessert. Eine ausführliche Rezension der englischen Vorlage findet sich im KS 34 von Toni Theilmeier.

Thomas Busch, Bonn

Jan Heine und Jean-Pierre Pradères: Meisterwerke des Fahrradbaus. Handwerkskunst, Design, Technik. Covadonga-Verlag, Bielefeld, 2012, 39,80 Euro. Hardcover mit Schutzumschlag, 168 Seiten im Format 30 cm x 24 cm, ISBN 978-3-936973-69-3.

„Tritt um Tritt“ ein wertvolles, reichhaltig bebildertes Nachschlagewerk

Im späten Nachgang zum 125jährigen zumindest nominellen Bestehen des „Bundes Deutscher Radfahrer“ (BDR), das 2009 in Leipzig gefeiert wurde, kam jetzt das Buch „Tritt um Tritt“ der beiden Radsport-Kenner Wolfgang Schoppe und Werner Ruttkus heraus. Dargestellt werden „13 Jahrzehnte Geschichte“ des deutschen Radsportverbandes. Da der He-

rausgeber des Buches der BDR selbst ist, wäre es sicherlich zuviel erwartet, eine kritische Auseinandersetzung mit dessen Historie vorzufinden, was denn auch in der Tat nicht vorliegt.

Das Buch, ein fantastisches Stück Fleißarbeit, hat mehr den Charakter eines Nachschlagewerks, und als solches verfügt es über wertvolle Qualitäten: Es ist eine wahre Fundgrube an historischen Fakten, Daten und Zahlen. So wird in Form einer Zeittafel die Entwicklung des deutschen Radsportverbandes detailreich dargestellt, inklusive der Biographien aller Präsidenten. Es sind Sieger- und Medaillenlisten, Fakten zu Deutschland-Rundfahrt und Sechstagerennen aufgeführt. Zudem gibt es eine Aufstellung aller in Deutschland jemals vorhandenen Radrennbahnen, in dieser Ausführlichkeit sicherlich einmalig. Der Entwicklung des Frauenradsports ist gar ein eigenes Kapitel gewidmet sowie auch einigen deutschen Radsport-Größen. Auf einer separaten CD sind die Ergebnisse aller deutschen Meisterschaften im Radsport aufgelistet – musste man bisher diese Informationen mühselig zusammensuchen, liegen sie jetzt alle nahezu lückenlos vor.

Löblich, dass die Entwicklung des Deutschen Radsport-Verbandes der DDR (DRSV) parallel zur Geschichte des BDR dargestellt wird, wenn auch eine textliche Trennung übersichtlicher gewesen wäre. Und dass zwar alle Präsidenten des BDR, aber nur einer des DRSV porträtiert wurde, ist bedauerlich. Der ehemalige Präsident Werner Scharch, der sich 1960 in den Westen absetzte und mehrere Bücher veröffentlichte, wäre allemal einen eigenen Artikel wert gewesen. Allerdings hat es einer der beiden Autoren geschafft, seinen eigenen Namen an mehreren Stellen zu platzieren ...

Renate Franz

Wolfgang Schoppe/Werner Ruttkus: Tritt um Tritt. Aus 13 Jahrzehnten Geschichte des Bundes Deutscher Radfahrer. Füssen 2011, 240 Seiten, 24,90 Euro. ISBN 9783929371239. Zu bestellen unter: <http://www.tritt-um-tritt.de>.

Geschichte der Zürcher Radrennbahn

Er ist nicht billig, dieser Prachtband zur Geschichte der Zürcher Radrennbahn Oerlikon, aber sicherlich sein Geld wert. In großem Format (30,4 x 24,8 cm) und auf Glanzpapier gedruckt, erstet in diesem Buch ein fantastisches Stück Radsportgeschichte, bei dem mit historischen und zeitgenössischen Fotos nicht gespart wurde.

Das erste Kapitel behandelt im Zeitraffer die Geschichte der Bahn, das zweite Kapitel stellt die insgesamt acht Bahn-Weltmeisterschaften dar, die auf dem Oval in Zürich bisher stattfanden, und mehr werden es wohl auch nicht mehr werden, weil es nicht mehr dem heutigen internationalen Standard entspricht. In weiteren Kapiteln werden Biografien von Männern vorgestellt, die mit der Bahn verbunden waren, Bahn-Weltrekorde, und es wird auf Architektur und Denkmalpflege eingegangen. Der historische Bahnradsporthiebhaber freut sich über eine Aufstellung von weiteren Radrennbahnen, die es früher in der Schweiz gab. Bedauerlich ist das Fehlen eines Index, der dem Leser das Nachschlagen gesuchter Fakten oder Personen erleichtern würde.

Im August wird der 100jährige Geburtstag der Rennbahn Oerlikon mit einem Fest gefeiert. Der Bestand der Bahn war in den vergangenen Jahren ein ums andere Mal gefährdet. Um ihre Nutzung zu verbessern, wird von interessierten Radsportfreunden, allen voran die „Interessengemeinschaft Rennbahn Oerlikon“ (IGOR) aus ehrenamtlichen Helfern und Mitarbeitern, eine Überdachung gewünscht. Im Sommer finden nahezu wöchentlich, in der Regel immer dienstags, Rennen auf der Bahn statt.



Das gelungene Buch über die Geschichte der Bahn ist ein weiteres gewichtiges Argument für den Erhalt dieser traditionsreichen Radsportstätte.

Renate Franz

Peter Schnyder (Hrsg.): 100 Jahre Faszination Radsport: Rennbahn Oerlikon. Mit Beiträgen von Martin Born, Otto Gebhardt, Sepp Renggli u.a. AS Verlag Zürich 2012, 216 Seiten, 64,80 Euro. ISBN-13: 978-3909111954.

Die Philosophie des Fahrrads – Eine ausführliche Würdigung der kulturhistorischen Studie von Eduard Bertz

Ein Text, der lange Zeit vergriffen war, liegt jetzt wieder vor, die „Philosophie des Fahrrads“ von Eduard Bertz. Matthias Kielwein hat das Werk genauer unter die Lupe genommen und für uns ausführlich rezensiert. Er führt uns durch die Kapitel und liefert gleichzeitig eine kleine Einordnung in den zeitgenössischen Kontext. Matthias hat auch aus seinem Fundus zeitgenössische Karikaturen von Emil Kneiss beigezeichnet, die er in den Zeitschriften „Jugend“ und „Radfahr-Humor“ vorfand.



Abb. 1: Radfahr-Humor Nr. 48, S. 190, vom 28.08.1897. Sammlung Kielwein

„Eine den Zeitgeist reflektierende Bestandsaufnahme“, so bezeichnet Wulffhard Stahl in seinem Nachwort zur vorliegenden Neuedition die erstmals 1900 erschienene „Philosophie des Fahrrads“ des Potsdamer Schriftstellers Eduard Bertz (1853-1931). Von zeitgenössischen Rezensenten wurde Bertz dabei ein unbefangener und unabhängiger Kopf attestiert, was mit dazu beiträgt, dass dieses Buch heutzutage vor allem bei Historikern Beachtung findet. Nun wird es einem breiten Publikum leichter zugänglich. Gestützt auf eine breite Kenntnis der zeitgenössischen deutschen, französischen und englischsprachigen Fachliteratur, entwirft Bertz seine Philosophie in zehn zeittypischen Kapiteln.

In „Die Geschichte des Fahrrads und ihre Symbolik. Schnelligkeit und Verbreitung. Kostenpunkt“ streift Bertz kurz die technische Entwicklung des Fahrrades im Sinne eines Werkzeugs des kulturellen Fortschritts, das wie Dampfkraft und Elektrizität zur Überbrückung von Raum und Zeit beitragen könne, um „nationaler Barbarei“ ein Ende zu bereiten und dem Völkerfrieden zu dienen, damit der „Rassenhass, an dem unsere Zeit noch krankt, immer mehr vom Angesicht der Erde verschwinde.“ Das Fahrrad ist für Bertz „ein gemeinsames Werk der [europäischen] Kulturmenschheit“, „den kleinlichen Streit“ um nationale Prioritäten dieser Erfindung solle man aufgeben. Gleichwohl hebt er das Zweiradprinzip, die „Entdeckung [der] Balance“ auf zwei Rädern, den Kern der Erfindung der Drais'schen Laufmaschine von 1817, hervor. In der um 1900 bereits bestehenden weiten Verbreitung des Radfahrens sieht Bertz eine Chance, gesellschaftliche Klassenunterschiede zu nivellieren, wozu eine Kostensenkung des Fahrrads noch weiter beitragen könne.

Das zweite Kapitel „Das Rad als Verkehrsmittel. Kriegsdienst. Die soziale Bedeutung des Arbeiter-Fahrrads“ behandelt die volkswirtschaftliche Bedeutung der Fahrradindustrie. Im Gegensatz zur

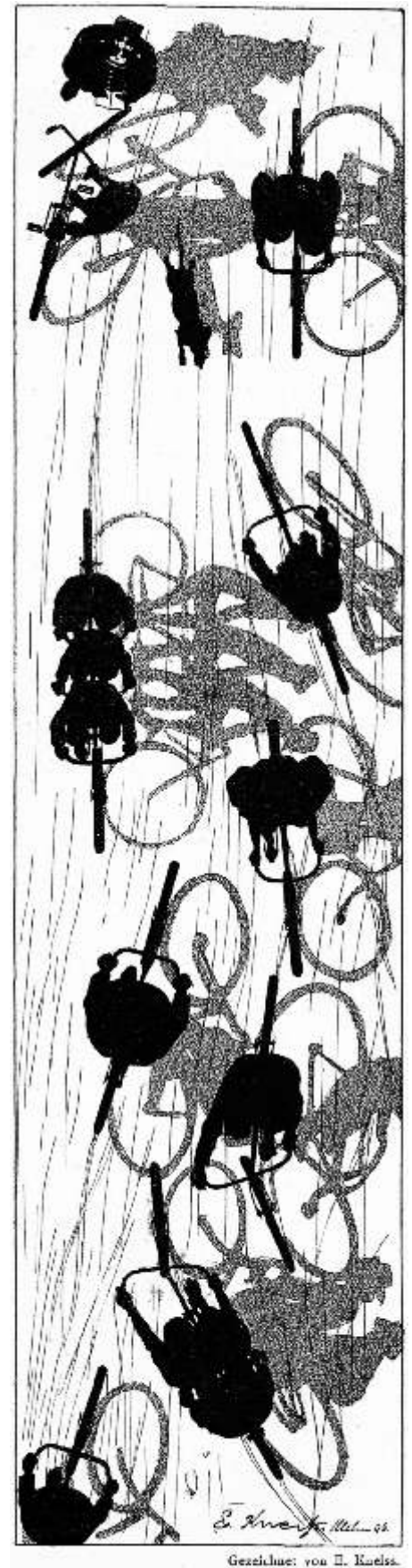


Abb. 2: Jugend Nr. 26, S. 415, vom 27.06.1896. Sammlung Kielwein

Eisenbahn, dem an Schiene und Fahrplan gebundenen Verkehrsmittel einer sich unterordnenden Masse, kommt für Bertz die „Persönlichkeit [auf dem Fahrrad] zur Geltung“, das Fahrrad sei demnach individuelles, zeitsparendes Beförderungsmittel für viele Berufsgruppen und im Alltag. Auch die militärische Bedeutung von Radfahrertruppen erkennt Bertz an, das Ziel eines europäischen Friedens sei noch lange nicht erreicht, denn „der Militarismus ist in allen Ländern ins Maßlose gewachsen.“ Für den Arbeiter erfülle das Fahrrad angesichts der elenden städtischen Wohn- und Hygieneverhältnisse „eine hohe soziale Mission“, da es ihm durch zeitliche Verkürzung des Arbeitsweges nun ermögliche, in einem Vorort oder Dorf billiger und gesünder zu leben. Außer beim Lastentransport kann Bertz sich noch nicht vorstellen, dass das gerade aufkommende Automobil das Fahrrad als Individualverkehrsmittel einmal verdrängen könne, solange die Anschaffungskosten für viele noch unerschwinglich seien.

In „Der Kampf gegen die Entartung der Rasse. Darwin. Nietzsche. Die Leibesübungen“ diskutiert Bertz aus heutiger Sicht erschreckende und überholte sozialdarwinistische Thesen, die Darwins biologische Evolutionstheorie mit gesellschaftlicher Entwicklung zu verknüpfen suchten, die jedoch vor dem Hintergrund der Industrialisierung und den damit verbundenen gesellschaftlichen Umbrüchen zu sehen sind. Auch Bertz ist nur ein Kind seiner Zeit, und es sind Themen wie Hygiene, Arbeitsüberlastung, Nervosität, Massenelend, Kapitalismus und Konkurrenzkampf, es sind Ängste vor einem Niedergang von Kultur und Gesellschaft, die ihn beschäftigten. Doch er stellt sich gegen Nietzsches Ethik und dessen Ablehnung von Mitleid mit Schwächeren. Bertz' Hauptanliegen ist eine „ethische Wiedergeburt der Gesellschaft“, dies zieht sich durch alle Kapitel seines Buches. Voraussetzung hierfür ist seiner Meinung nach

eine „harmonische Entwicklung“ von Körper und Geist, die, neben anderen Leibesübungen, vor allem das Radfahren dem „übermüdeten Kulturmenschen“ „in seinem der Natur entfremdeten Zustande“ bieten könne. (vgl. Abb. 1)

Diese besondere Bedeutung des Radfahrens „im Kampfe gegen die Entartung der Kulturmenschheit“ führt Bertz im Kapitel „Das Rad im Dienste der Volksgesundheit“ darauf zurück, dass diesem „mit einem Schlage gelang, was keiner

In „Der Rad-Rennsport und die Nachteile der Sport-Leidenschaft“ verurteilt Bertz die „Ausartung“ des bezahlten Berufsradrennsports und dessen enge Verknüpfung mit der Fahrradindustrie. Nur der Radrennsport der um Ehrenpreise ringenden Amateure sei wirklicher Sport, also Selbstzweck und kein Geschäft. Eine „unersättliche Schnelligkeitssgier“ habe sich des professionellen Bahnrennsports bemächtigt, die nur der Industrie diene und für das wirkliche Leben wertlos sei. Weiterhin führt er mögliche gesundheitliche Schäden durch Überanstrengung und die große Verletzungsgefahr infolge von Stürzen an. Bertz befürchtet, dass sich eine übertriebene Faszination für den Radrennsport vor allem bei jungen Leuten negativ auf deren Bildungsniveau auswirken könne, Sportzeitungen würden bildende Lektüre verdrängen, es gelte „Maß zu halten“, denn „wo geistige Interessen fehlen oder durch zügellose Sportfexerei und leidenschaftliche Rennwut in ihrer Entwicklung unterdrückt werden, wird der Mensch roh und stumpf.“



Abb. 3: Radfahr-Humor Nr. 16, S. 61, vom 15.01.1898.

Sammlung Kielwein

Gymnastik vorher gelungen war: ungezählte Scharen [für die] heilsamen Leibesübungen zu gewinnen.“ (vgl. Abb. 2) Welche heilsame Wirkung das Radfahren hat und in welchem Rahmen man den Radfahrersport betreiben sollte, dazu diskutiert Bertz die Ansichten progressiver Ärzte wie Nußbaum, Fressel oder Mendelsohn. Leos Broschüre gegen „Das weibliche Radeln“ zerpfückt er polemisch und bezeichnet Leo, der wohl selbst kein Radfahrer war, als den „Typus jener alten Leute, welche die neue Zeit nicht mehr verstehen, weil sie sie mit dem Maßstab einer längst vergangenen messen.“ Bertz weist noch auf seiner Meinung nach gesundheitsschädliche Gefahren bei zu schnellem Radfahren hin, insbesondere auch auf die bei jungen Leuten beliebten Rennmaschinen, die zu einer unästhetischen „weit nach vorn gebeugten Haltung [zwingen]“, was die Atmung behindere. (vgl. Abb. 3)

In die „Psychologie des Radsports“ versucht Bertz das Lustgefühl zu ergründen, welches neben der wohltuenden Wirkung auf Körper und Seele beim Radfahren zu verspüren sei. Neben der Bewegung an der frischen Luft sei es vor allem das Gefühl zu fliegen, das „die reine Daseinsfreude steigert.“ (vgl. Abb. 1) Man sei „glücklich auf dem Rade, weil man alle seine Gedankenlast daheim gelassen“ habe und „etwas von der irdischen Schwere von einem gefallen“ sei. Allerdings könne dieser Rausch des Fluges auch zu rücksichtsloser Raserei verführen.

Laut „Das Fahrrad und die Frauenfrage. Etwas vom Sportkostüm“ hat das Fahrrad „die Frauenfrage ihrer Lösung näher gerückt, als es lange Jahrzehnte unermüdlicher Agitation vermocht hätten.“ Das Fahrrad habe dem weiblichen Geschlecht „gerade das gebracht, was ihm fehlte, die kräftige, mit Lust ausge-

führte Bewegung in freier Luft.“ Bertz beschreibt den positiven Einfluss des Fahrrades auf die Reform der weiblichen Kleidung, aber auch, dass „ohne die Einführung besonderer Damenräder der weibliche Radsport gewiss viel weniger ausgebreitet“ sein würde, da die Mehrheit sich noch scheue, „sich in Pumphosen vor der Öffentlichkeit zu zeigen.“ Bertz diskutiert die Frage der „Weiblichkeit“ und stellt fest, dass „jedes weibliche Wesen von Natur für die Mutterschaft bestimmt“ sei, gesteht jedoch, dass „auch das weibliche Individuum das Bedürfnis empfinden [muss], die Hindernisse seiner Entwicklung zu beseitigen“, denn es sei „der Mensch im Weibe, der seine Selbstständigkeit begehrt.“

Das Kapitel „Das Rad als Bildungsmittel und Kulturbringer“ ist von Bertz' Leitmotiv, einer „harmonischen Entwicklung an Leib und Seele“ bestimmt, Radfahren fördere hierbei Charakterstärke und Selbstvertrauen, sowie auch Vorurteilslosigkeit, „eine notwendige Folge des Kampfes, den durch das Fahrrad eine neue, aufsteigende Zeit gegen die alte, sinkende führt, die nicht sterben will und sich verzweifelt gegen ihren Untergang wehrt.“ Es bestehe ein Solidaritätsgefühl unter Radfahrern, das dazu beitrage, „die Menschen sittlich zu veredeln.“ Und es sei „von höchstem ethischen Wert“, dass „das Radfahren, als ein echt demokratischer Sport, von allen Gesellschaftsklassen betrieben“ werde. Bertz bemerkt dabei, dass aufgrund „der großen Verbreitung des Radsports die frühere Sitte, dass die Begegnenden sich ein 'All Heil!' zurufen, hat weichen müssen; man wird diesen Gruß kaum je aus Radlermunde und fast nur noch von Kindern in Dörfern, die man durchfährt, vernehmen.“ Bertz beklagt ferner die „Vernachlässigung der Landstraßen“ infolge eines zentralistischen Eisenbahnwesens. „Wirklich geöffnet für den Fahrradverkehr und die in seinem Gefolge einziehende Kultur könnte das Land erst werden durch die Erweiterung des Wegenetzes, durch die Anlegung guter, für das Rad geeigneter Bahnen von Dorf zu Dorf.“ (vgl. Abb. 4)

In „Die Feinde des Fahrrads“ schreibt Bertz „einen großen Teil der Erbitterung, die das Publikum dem Radsport entgegenbringt“, dessen „Sorge um die eigene Existenz [zu], welche durch die Konkurrenz des Fahrrads auf vielen Erwerbsgebieten gefährdet wird.“ So schädige das Fahrrad die Schneider, da die Radfahrer sich billige, konfektionierte Sportkostüme zulegte. Das Pferd laufe Gefahr, „durch die Konkurrenz des Rades, der

elektrischen Bahnen und des Automobils völlig verdrängt zu werden.“ Die Droschkenkutscher bekamen auf der Straße Konkurrenz von den schnelleren Radfahrern, die beim Herannahen nicht mehr wie die Fußgänger aus dem Weg gehen. Für den Fußgänger trat das Fahrrad mit zwei neuartigen Eigenschaften auf: „mit einer Schnelligkeit, die unheimlich, und mit einer verhältnismäßigen Geräuschlosigkeit, die gespenstisch erschien.“ (vgl. Abb. 5, S. 22)



Abb. 4: Jugend Nr. 23, S. 372, vom 06.06.1896.

Sammlung Kielwein

Abschließend geht es in „Ein werden des Recht“ um das Nebeneinander von Fußgängern, Fuhrwerken und Radfahrern auf den Chausseen, um die Anerkennung des Rechts, als Radfahrer die besser befahrbaren Chausseebankette benutzen zu dürfen, sowie um eigene Radfahrwege. Weitere Themen sind neben Klingelzeichen, Beleuchtung und Radfahrer-Karten zur Legitimation, die Frage einer Radfahrer-Steuer. „Wie weit die Gesetzgebung noch davon entfernt ist, das Wesen und die Bedürfnisse des Fahrrads zu begreifen und ihm sein natürliches Recht zuzugestehen, beweist uns schließlich die Befugnis der Polizeibehörden, das Befahren von Wegen, Straßen, Brücken, Plätzen, ja von ganzen Städten für Radfahrer nach Ermessen zu verbieten.“ Bertz bezeichnet es als „das autokratische Gelüst eines mit übergroßer Macht ausgestatteten Beamten.“

All diese Einblicke, die uns Bertz in zeitgenössische Denk- und Sichtweisen vermittelt, machen dieses Buch zu einer wertvollen, wenn auch kritisch zu lesenden Quelle des Radfahrbooms im ausgehenden 19. Jahrhundert, der dem automobilen Individualverkehr buchstäblich den Weg geebnet hat.

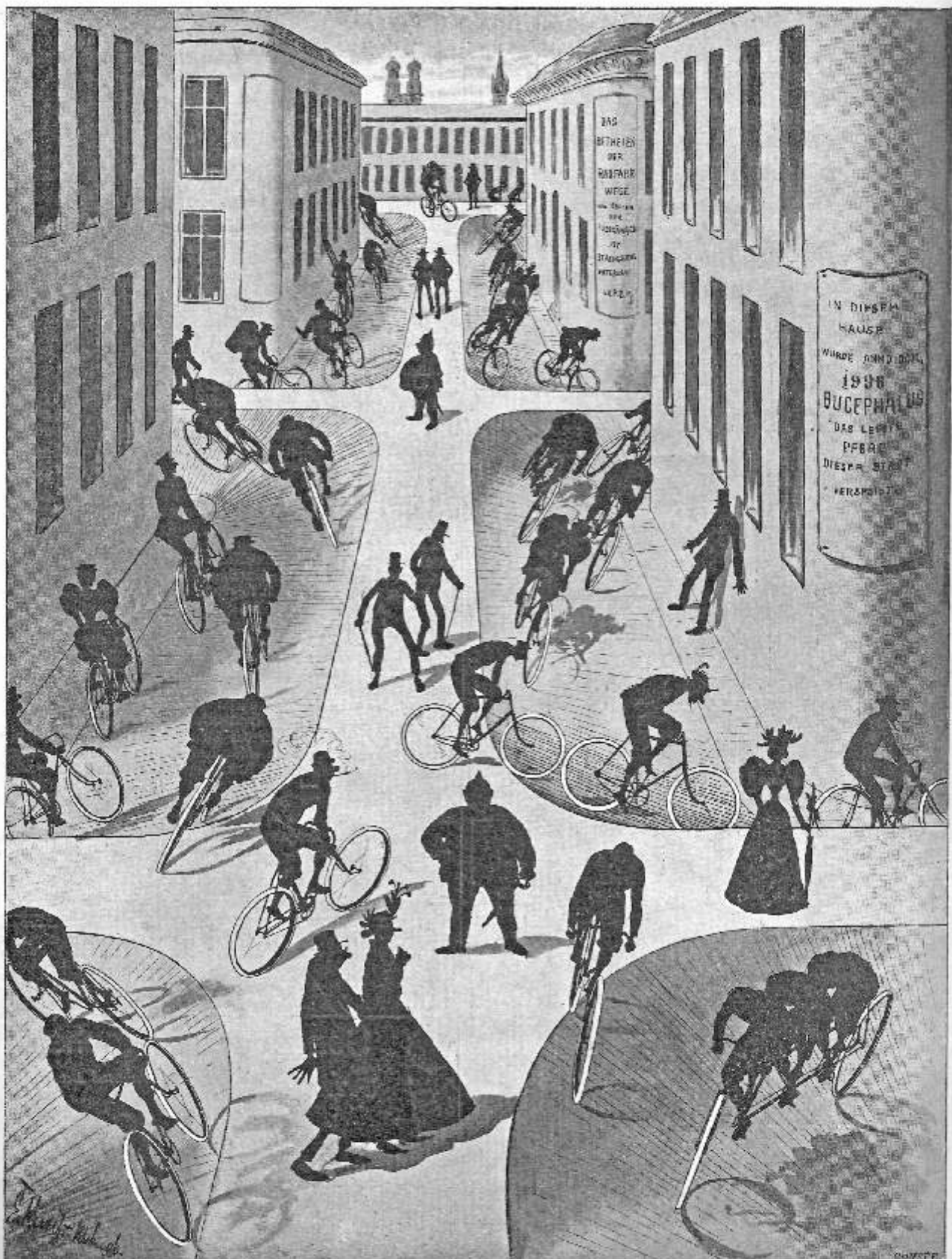
Die Neuedition ist weit mehr als ein bloßer Reprint der Originalausgabe. Im umfangreichen Anhang finden sich vier spätere, vollständig wiedergegebene Aufsätze von Bertz zum Radsportsport, hiervon drei aus der liberalen Wiener Zeitung „Die Zeit“ (1901 bis 1903), sowie einer aus dem „Jahrbuch für Volks- und Jugendspiele“ (1903). Dabei bietet insbesondere sein Artikel zu den bis dato erschienenen Radfahrer-Romanen einen tiefgründigen Überblick über dieses Gen-

re. Wulfhard Stahls Anmerkungen zum Text und sein umfangreiches, kommentiertes Namenregister, beides inklusive weiterführender Quellenangaben, betten Bertz' Buch in sein kulturgeschichtliches Umfeld ein. Ein kurzer Überblick über die zeitgenössischen Rezensionen zur „Philosophie des Fahrrads“ sowie biographische Notizen zur Person Eduard Bertz schließen sich an. Gegenüber der bereits 1997 in nur kleiner Auflage erschienenen Neuauflage hat Wulfhard Stahl sein Nachwort überarbeitet und aktualisiert.

Den Einband der Klappenbroschur zierte eine der unzähligen vortrefflichen Radfahrer-Karikaturen (Abb. 2: Wer findet den Schutzmann?) des Münchner Radfahrers und Grafikers Emil Kneiss, der den Radsportsport bereits seit Mitte der 1880er Jahre mit der Tuschefeder ausgiebig zeichnerisch begleitet hat.

Matthias Kielwein

Eduard Bertz, Philosophie des Fahrrads, Erweiterte Neuauflage der Ausgabe Dresden und Leipzig 1900, Herausgegeben von Wulfhard Stahl, 306 S., mit einigen Abbildungen, Klappenbroschur, Verlag: Olms Presse, Hildesheim 2012, ISBN: 978-3-487-08497-8, 19,95 Euro



Zukunftsstrassenbild:
Velociped-Rennstrassen mit erhöhten Curven

Zeichnung von E. Kneiss.

Abb. 5: Jugend Nr. 35, S. 569, vom 29.08.1896. Man beachte den Hinweis auf dem Plakat vorne.

Sammlung Kielwein

Schweinfurter Erfinder und Tüftler

Von Walter Euhus, Langenhagen

Spricht man heute von der Stadt Schweinfurt in Unterfranken als Industrie- und Arbeiterstadt, so meint man ihre Wurzeln, denn seit den 1890er Jahren wird die Schweinfurt maßgeblich von der Metallindustrie bestimmt. Das war ohne Erfinder und Tüftler nicht möglich. Es gibt sie dort noch heute. Dass das Fahrrad bei ihnen eine bedeutende Rolle spielt, macht die Sache für den „Knochenschüttler“ interessant.

Zu den Personen der Handlung: Philipp Moriz Fischer, Schreiner und Musikinstrumentenmacher, geboren 1812 in Oberndorf und verstorben 1890 ebenda, sowie der Ingenieur Hermann Popp, 1933 in Volkach geboren, der seinerzeit in einem Haus mit einer Fahrradhandlung im Erdgeschoss wohnte und 1951 nach Oberndorf umgezogen ist.

Hermann Popp

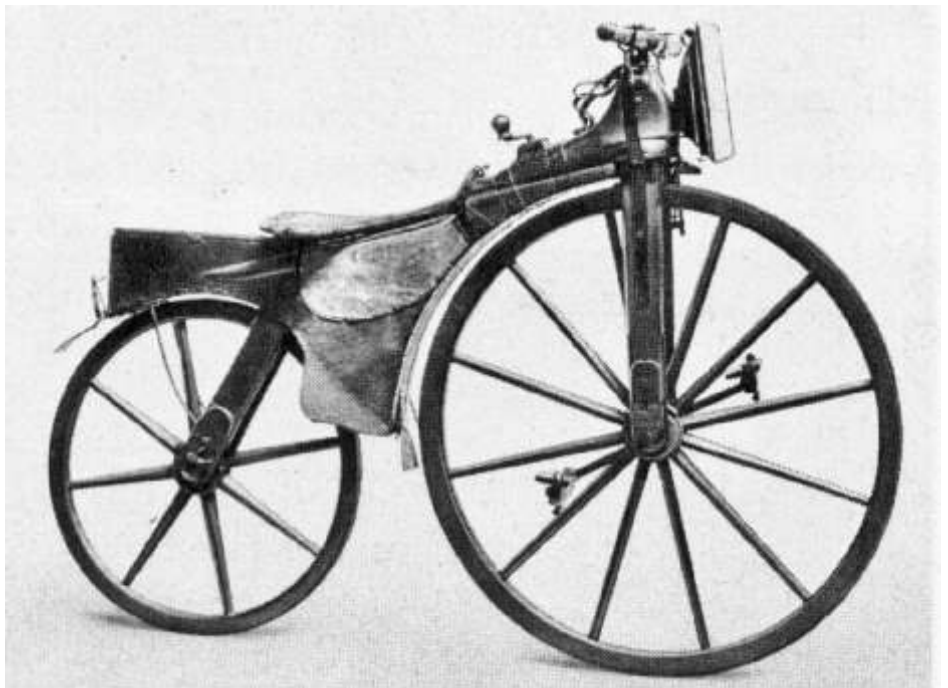
Hermann Popp „erbte“ als Elfjähriger das Jungenrad seines Bruders. Allerdings war es schon intensiv benutzt worden und so dauerte es nicht lange, bis die Bereifung erneuert werden musste. Das aber war in der unmittelbaren Nachkriegszeit unmöglich, es gab keine Reifen. In der Nähe des Dorfes befand sich ein ehemaliger Feldflugplatz der Wehrmacht. Irgendwann erkundete – wen wundert's – Hermann zusammen mit dem älteren Bruder und dem Vetter dieses Gelände und die dort verbliebenen Flugzeuge. Solche abenteuerlichen Vorhaben waren damals nicht ungewöhnlich, wie die Älteren unter uns wissen. Bei ihren Besuchen bauten die Kinder das aus den Flugzeugen aus, was ihnen wertvoll erschien, u.a. Kabel in einer Stärke von etwas mehr als einem Zentimeter.

Die Kabel brachten Hermann auf die Idee, daraus eine Fahrradbereifung zu basteln. Zwei Kabel wurden in die Felge verlegt, ein drittes darüber gespannt. Befestigt wurde die Konstruktion mit dem Kupferdraht der Kabel. Es funktionierte, Hermann Popp konnte wieder Fahrradfahren und erregte damit große Aufmerksamkeit, schließlich war die „Bereifung“ hart und brachte auf den damaligen Straßen und Wegen alles zum Klappern, was an einem Fahrrad klappern kann. Die Notbereifung musste aber nach ein paar Wochen ausgetauscht werden. Kabel waren ja genügend vorhanden.



Philipp Moriz Fischer.

1947 kam Vater Popp aus der Kriegsgefangenschaft zurück und konnte – wie zuvor – bei Fichtel & Sachs arbeiten. Dort durfte auch Hermann Popp schaffen, zunächst als Hilfskraft im Fahrradnaben-Versuch, später als Maschinenschlosserlehrling. Als Geselle kam er in den Motorversuch, studierte Maschinenbau, ging zur Lehrfirma zurück und stand im Laufe vieler Berufsjahre mehreren Abteilungen vor.



Fischers Tretkurbel-Velociped von 1869 aus dem Städtischen Museum.

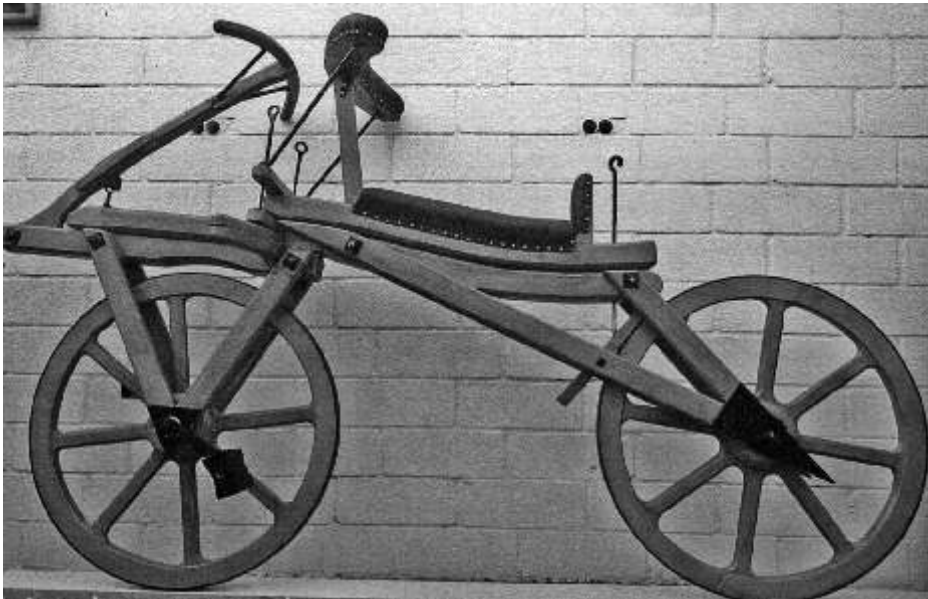
Als Rentner wandte sich Popp dann wieder dem Fahrrad zu, jetzt mit größerer Intensität als jemals zuvor. Und er stieg in Schweinfurts Industriegeschichte ein. Dabei entdeckte er den in Oberndorf geborenen Philipp Moriz Fischer für sich, dessen Geburtstag sich am 8. März 2012 zum 200. Mal jährte.

Philipp Moriz Fischer

Es handelt sich um keinen Schreibfehler. Popp entdeckte im Tauf- und Kirchbuch, dass Fischers Vorname Moriz ohne „t“ geschrieben wird. Und er fand bei seinen Recherchen in alten Unterlagen Dinge heraus, die so nicht bekannt sind.

Philipp Moriz Fischer besuchte nach der Oberndorfer Volksschule ein Gymnasium in Schweinfurt. Für die Reise dorthin benutzte der Neunjährige – ungewöhnlich – eine Laufmaschine. Nach dem Schulabschluss erlernte Fischer in Würzburg das Schreinerhandwerk, danach in Bamberg Orgelbau. Berufliche Erfahrungen sammelte er in mehreren europäischen Städten. 1837 kehrte er aus London zurück und eröffnete 1844 eine Werkstatt zur Reparatur von Orgeln und Klavieren.

Für Kundenbesuche benutzte er wieder eine Laufmaschine. Dabei muss ihm wohl die Idee gekommen sein, die Konstruktion zu verändern, durch den Anbau von Tretkurbeln mit drehbaren Pedalen. Dies geschah, laut Popp, in den Jahren zwischen 1844 und 1853, also deutlich vor den frühen 1860er Jahren, die als Erfinderjahr



Funktioniert: Ein Nachbau der Drais'schen Laufmaschine, der nachträglich mit Tretkurbeln versehen wurde.

dieses Fahrradtyps durch den Franzosen Pierre Michaux gelten. Somit wäre Fischer tatsächlich der Erfinder des Tretkurbelantriebs gewesen. Eine Quelle für diesen Sachverhalt ist die FAG-Firmenchronik aus dem Jahre 1900, in der es heißt, dass Fischer ein „Laufstad ... anfangs der 50er Jahre mit Tretkurbeln versehen“. Dies wurde laut Popp inzwischen auch durch Professor Erhard Lessing bestätigt.

Moriz Fischer beschäftigte sich allerdings nicht weiter mit der Fahrmaschine, sondern widmete sich wie zuvor dem Orgel- und Instrumentenbau. Anders sein Sohn Friedrich, der Tretkurbelvelocipede, Hoch- und Niederräder baute. Friedrich Fischer (1849 - 1899 in Schweinfurt) gilt als Erfinder der runden Stahlkugel. Er gründete 1896 die „Erste Automatische Gußstahlkugelfabrik Friedrich Fischer AG“, die spätere FAG.

Friedrich Fischer konstruierte 1883 eine Kugelschleifmaschine, mit der es möglich wurde, in großen Mengen absolut runde Stahlkugeln zu produzieren. Der von Fischer und Wilhelm Höpflinger weiterentwickelte Apparat wurde 1890 zum Patent angemeldet und war Grundstein für die in den Folgejahren entstehende Wälzlager-Industrie, die durch den Boom der Fahrradindustrie stetig wuchs. Bereits 1872 hatte Fischer eine erste Firma gegründet, die mit Nähmaschinen und Fahrrädern handelte.

Im Zusammenhang mit Schweinfurt sollte an dieser Stelle noch Ernst Sachs erwähnt werden (1867 - 1932). Sachs meldete 1894 sein erstes Nebenpatent an und gründete ein Jahr später mit dem Kauf-

mann Karl Fichtel die „Schweinfurter Präzisions-Kugellager-Werke Fichtel & Sachs“. Die 1903 zum Patent angemeldete „Torpedo-Freilaufnabe“ revolutionierte das Fahrradfahren und sicherte der Firma für Jahrzehnte einen Verkaufserfolg.

Lehrmeinung

Bekannt geworden ist Fischers „Eigenbau-Velociped“ aus der „Städtischen Sammlung“ Schweinfurts. In einem Be-



Lange umstritten: Das Lady-Bicycle aus dem Band „Mit dem Fahrrad durch zwei Jahrhunderte“. Dass es fahrbar ist, zeigt der Popp'sche Prototyp mit versetzten Achsen im Bild links daneben.

richt in Wikipedia zitiert Sebastian Herbst die sog. „Enderlein-Chronik“ /1/ als „einzig belegbare Quelle“, durch die das Fischer'sche Velociped erst auf 1869 datiert werden kann, und nicht auf 1853, wie zuvor offensichtlich festgelegt. Diesem Bericht von Sebastian Herbst soll nicht widersprochen werden. Allerdings sind hier zwei verschiedene Sachverhalte angesprochen, der Anbau von Tretkurbeln an eine Laufmaschine und das von Fischer gebaute Velociped.

Hermann Popp ehrt Moriz Fischer

Die Idee der „Trekurbel-Laufmaschine“ ließ den Ingenieur Popp nicht wieder los. Wie mag sich Fischer auf diesem Holzbock gefühlt haben? Popp hatte eine Idee und die hieß: Nachbau. Als Vorlage benutzte er eine 1817 vom Mannheimer Wagenmeister Frey unter Aufsicht von Karl Drais gebaute Laufmaschine, bekannt als „Weimarer Laufmaschine“. Es bereitete ihm keine größeren technischen Schwierigkeiten, den Nachbau mit Tretkurbeln zu versehen. Und er war fahrbar, der Nachbau, wie Popp feststellte.

Am 8. März 2012 fand im Geburtsort Fischers eine große Feier statt. Über 100 Gäste, überwiegend Oberndorfer, drängten sich im Ex-Feuerwehrhaus, um dem Vortrag von Hermann Popp zu lauschen, der über das Leben von Philipp Moriz Fischer referierte. Seine Geschichte kennen



Ausfahrt auf Ariel-Rädern um 1872. Das Lady-Bicycle ist asymmetrisch gebaut, damit die Fahrerin im Damenreitsitz fahren kann.



Ingenieur Hermann Popp mit seinem Barriere freien Fahrrad im Jahr 2010 auf der Unterfrankenschau.

wir ja nun. Danach durften die Besucher den Tretkurbel-Nachbau bewundern und vereinzelt auch ausprobieren.

Hermann Popp, der Tüftler

Wie bereits erwähnt, das Thema Fahrrad ließ Hermann Popp nicht mehr los. Wann und wie die Idee entstand, weiß er nicht mehr so genau. Jedenfalls störte ihn, dass die Fahrradkonstrukteure eigentlich seit über 100 Jahren nichts wirklich Neues geschaffen haben. Wieder hatte er einen Gedanken, dieses Mal den, einen Fahrradrahmen benutzerfreundlich und sicher zu gestalten. Und so entwickelte der Rentner, der sich ab Mitte 1992 im „Unruhestand“ befand, ab 2000 das „Barriere freie Fahrrad“, von ihm auch als „Millennium-Rad“ bezeichnet. Mit ihm legten der Ingenieur und seine Frau weit über 10.000 Kilometer zurück. Weil ihm seine Idee so sehr gefiel, baute er nach dem gleichen Prinzip auch verschiedene Mehrspur- und Sesselfahrräder.

Dafür, dass Popp den Sachen auf den Grund geht, gibt es noch ein Beispiel. In dem bekannten Buch „Mit dem Fahrrad durch zwei Jahrhunderte“ von Rauck, Vol-

ke, Paturi wird ein Hochrad als „Lady-Bicycle“ vorgestellt, das asymmetrisch gebaut war, „damit die Fahrerin im Damenreitsitz fahren kann“. Im KS 31 behauptete der Autor dieses Textes, dass mit dieser Konstruktion das Fahren technisch nicht möglich wäre. Er übernahm damit die Meinung anderer Experten. Popp wollte es genau wissen. Er baute eines seiner Fahrrad-Versuchsmodelle um und versetzte das Vorderrad um 210 mm. Mit diesem Modell konnte er problemlos fahren und ist sich deshalb sicher, dass es das Damen-Hochrad gegeben hat. Leider ist bisher ein solches Modell nicht bekannt geworden.

Soviel aus der bisherigen „Popp'schen Wundertüte“. Der Autor ist sich sicher, dass dem Ingenieur noch das eine oder andere zum Thema Fahrrad einfällt. Warten wir es ab.

Anmerkungen und Quellenangaben

/1/ Dr. Friedrich Leonhardt Enderlein (1801-1876) wurde 1837 zum Professor der ersten Gymnasialklasse in Schweinfurt ernannt. Er verfasste die handschriftliche Chronik „Ein Menschenalter in Schweinfurt“ und berichtete im Abschnitt für das Jahr 1869 über die „Velocipedesporterei“.

Weitere Quellen

Hermann Popp,
Schweinfurter Tageblatt
Wikipedia
Paul Ullsch: „Damals in Schweinfurt -
Als die Stadtmauer noch Begrenzung war“
Kirchenbuch der Kreuzkirche
FAG-Firmenchronik, 1900

NSU – Fluch der Abkürzung

Seit mehreren Monaten ist das Kürzel NSU immer wieder in den Medien präsent. Leider nicht, weil es ein Comeback des ehemals größten deutschen Zweiradherstellers gibt, sondern weil eine rechte Terrorgruppe, die mit einer beispiellosen Mordreihe für Entsetzen sorgte, sich der Abkürzung NSU (Nationalsozialistischer Untergrund) bediente.

Das ist nicht das erste Mal, dass die ehrwürdige Neckarsulmer Marke Probleme mit ihrem Namen bekam. Machte es sich zur Zeit des Nationalsozialismus in Deutschland vielleicht noch gut, mit dem Markennamen NSU eine gewisse Systemnähe zu suggerieren und mit Fahrradtypen wie „NSU-Wehrsport“ oder „NSU-Grenzland“ für den damaligen Zeitgeist „klangvolle“ Bezeichnungen zu haben, so stellte sich das nach der Zerschlagung Hitlerdeutschlands ganz anders dar.

Es gibt Berichte, nach denen Werksangehörige bei Kontrollen durch die amerikanischen Besatzungstruppen Schwierigkeiten bekamen, sobald den Kontrolleuren ihr Werksausweis mit dem Aufdruck „NSU“ in die Hände fiel. Oft fanden sie sich dann in der Kommandantur wieder, und es bedurfte längerer Erläuterungen, um zu erklären, dass die Buchstaben „NS“ in NSU nicht für „Nationalsozialistisch“ standen. Dieser Umstand veranlasste die NSU-Werke AG Neckarsulm, so der Firmenname ab Mitte 1945, im Heft Eins ihrer NSU-Mitteilung vom Ende des Jahres 1947 zu einer Klarstellung (siehe Historisches Dokument).

NSU trug dieses Kürzel bereits seit 1892 im Firmenzeichen. In jenem Jahr beendeten die Neckarsulmer ihre Strickmaschinenfertigung und gingen vollständig zur Herstellung von Fahrrädern über. Die Fahrradproduktion endete dann erst 1963 nach immerhin 77 Jahren! Die Rechte am Namen „NSU“ trägt heute die NSU GmbH, Neckarsulm, die zu AUDI gehört.

Sven Dewitz, Hennigsdorf



EINE SCHRIFT FÜR NSU-FAHRER

Redaktion: Arthur Westrup
 Graphik: Hanns Lehrer
 Belsedruck, Stuttgart

Als Prospekt herausgegeben
 von der NSU-Werke Aktiengesellschaft,
 Neckarsulm/Württemberg

NSU in Kürze

Die NSU-Werke gingen aus dem Kriege finanziell außerordentlich geschwächt hervor und standen Mitte 1946 vor einer ersten Krise, als das Unternehmen, bedingt u. a. auch durch die Personalbesetzung, wegen fortgesetzter Verluste und aus Mangel an Barmitteln geschlossen werden sollte. Nach Einsatz der neuen Leitung, welche die Kernprobleme zu meistern verstand, ergab sich eine beispiellose Verbesserung der wirtschaftlichen Lage, so daß die Grundlage dafür geschaffen wurde, NSU als weitaus größte Motorrad- und Fahrradfabrik für den ungeheuren Bedarf der in- und ausländischen Verbraucherschaft voll zum Einsatz zu bringen. Die derzeitigen Produktionsziffern für Motorräder, Motorfahrräder, Fahrräder, Kettenkräder, stationäre Motore etc. sind zwar aus allgemein bekannten Gründen noch sehr niedrig, jedoch hat die Bedeutung von NSU bei den maßgebenden Stellen volle Anerkennung gefunden, so daß für die Materialkontingentierung der nächsten Zukunft eine erhebliche Besserung erwartet werden kann.

einrichtungen haben anlässlich des kürzlichen Inspektionsbesuches von General Ford und seines Stabes höchste Anerkennung gefunden.

*

Auch auf dem Gebiete des Rennsports haben die letzten Monate große Erfolge für NSU gebracht. In zahlreichen Rennen errangen die NSU-Fahrer überragende Erfolge, so besonders im ersten Auslandsrennen am Bürserberg (Österreich), wo trotz stärkster ausländischer Konkurrenz die NSU-Solofahrer in drei Rennen durchwegs die ersten zwei bis vier Plätze und die NSU-Beiwagenfahrer in zwei Rennen die ersten Plätze belegen konnten.

*

Im Laufe des Jahres 1946 konnten nicht weniger als 73 Werksangehörige der NSU ihr 25-, 40- und sogar 50jähriges Arbeitsjubiläum begehen, an der Spitze Heinrich Seuffer mit 50 Dienstjahren. In einer harmonischen Feier wurden diese Jubilare im Saal des NSU-Kasinos geehrt, an der außer der Direktion und dem Betriebsrat zahlreiche Ehrengäste wie Bürgermeister Häußler, Major Potter, Major Moomaw und Gewerkschaftsvorsitzer Banzhaf teilnahmen.

*

NSU hat mit einer ~~nationalsozialistischen~~ **Union** nichts zu tun, NSU ist eine Abkürzung von **Neckarsulm**. Der Name NSU war schon bekannt, als vor „tausend Jahren“ Adolf Hitler noch Schicklgruber hieß.

Die NSU-Werke werden für die Reparaturarbeiten an amerikanischen Heeresfahrzeugen in steigendem Maße eingeschaltet und sind nicht nur das einzige Reparaturwerk in Europa für Motorräder und Luftkompressoren, sondern reparieren außer den GMC-Trucks auch die Super-Transportfahrzeuge der amerikanischen Armee. Die Reparaturarbeiten und die Fabrikations-

Nebenstehend eine Seite aus dem ersten Heft der „NSU-Revue“, Zeitschrift für „NSU-Fahrer“ von Ende 1947.

Darin sah sich das Unternehmen veranlasst, das Namenskürzel zu erklären und sich von nationalsozialistischen Organisationen zu distanzieren.

Abbildung: Sven Dewitz

Auf dem Fahrrad durch die weite Welt

Ilona Thieme hat der Redaktion nachfolgenden Text zukommen lassen. Er stammt aus der Feder von Hedwig Pringsheim-Dohm, Schwiegermutter des Schriftstellers Thomas Mann. Ursprünglich veröffentlicht am 10.8.1930 als Feuilleton in der Vossischen Zeitung, erfuhr er 2005 eine Neuauflage, zusammen mit zehn weiteren Feuilletons der gleichen Autorin, bei Nicola Knoth in Berlin, Titel: „Häusliche Erinnerungen“.

Das Auto hat das Fahrrad verdrängt, es ist zum Vehikel des kleinen Mannes geworden, des Arbeiters, des Ausgehungerten, des Packträgers, ein bequemes, billiges Beförderungsmittel. Und wenn er sich's leisten kann, hat der jetzt auch schon ein Motorrad, auf dem er, sein Mädchen hinten auf dem Soziussitze, am Sonntag mit höllischem, nervenzerreißendem Geknatter in Gottes freie Natur und seine angrenzenden Biergärten rast. Meines Mannes Masseur fährt im eigenen Herrschaftsauto vor, der Hühneraugenmann auch. Schade. Es war eine hübsche Zeit, als das Velociped aufkam und der Fahrradsport eine noble Passion war.

Mein Mann und meine drei Buben fuhren schon lustig durch die Welt, da wollte ich denn doch auch mittun. Ich war eine der ersten Damen, die in München „radelten“. Das war damals, Ende der achtziger Jahre, noch gar nicht so einfach. Ich mußte mich auf der Polizei melden mit einer schriftlichen Erlaubnis meines Ehemannes und Gebieters, mußte Alter und Konfession, Namen, Stand und Konfession meiner Eltern angeben, und da alles soweit stimmte, wurde mir gestattet, an einem bestimmten Datum an der offiziellen Prüfung teilzunehmen, die auf einem weitläufigen Terrain draußen vor der Stadt, mit allerlei Kurven und hinterlistigen Schikanen dann auch zur gegebenen Zeit stattfand. Klopffenden Herzens schwang ich mich aufs Rad, bestand die Prüfung, war nun losgelassen auf meine Mitmenschen und machte sehr stolz an der Seite meines vierzehnjährigen Buben meine erste Fahrt durch die Stadt.

Damals herrschte noch eine große Animosität von Seiten der Fuhrwerksbesitzer gegen die Radfahrer, die Pferde scheuten leicht vor dem ungewohnten Anblick, und man war vielen Unannehmlichkeiten ausgesetzt; zumal wenn man ein Frauenzimmer in Hosen war. Denn jahrelang hielt man es für undenkbar, in Damenkleidern zu fahren; dann kam der Hosenrock auf, ein „Junctim“ aus Hose und Rock (dies neue Modewort kann ich mir nicht verkneifen, zumal seit ich las, daß es schon bei Cicero vorkommt), und heute radelt jedes weibliche Wesen im engen kurzen Kleidchen, das sich beim Pedalieren gar lieblich bis über den Oberschen-

kel hinaufschiebt. Aber, wie gesagt, ich fuhr jahrelang in Hosen. „Steig ab, du Sau!“, war einer von den Kosenamen, mit denen mich Lastwagenführer außerhalb der Stadt oft und gern regalierten; und dabei drängten sie einen so dicht an den Straßenrand, daß das Absteigen fast unmöglich wurde. Dafür erntete ich von Seiten der Herren Sportskollegen manche galante Anerkennung. Als ich einmal mit meinem Manne heimkehrte, fuhren auf der Leopoldstraße längere Zeit zwei Radfahrer dicht hinter uns her, bis der eine mir zurief: „Fräulein, ihre Waden erregen allgemeines Aufsehen und Bewunderung!“ Und zum Freunde gewendet: „Gelt, Spezi, das san a Paar Waderln!“ Ja, das war eine schöne Zeit, als man noch Waderln tragen durfte! Heute muß man sich ja richtig schämen, wenn man welche hat, und sie sich abhungern im Schweiß seines Angesichts. In Berlin fand ich anderen, minder bajuvarischen Zuspruch. Ein Passant im Berliner Osten blieb bei meinem Anblick förmlich entgeistert stehen und machte dann seiner Verblüffung über die ungewohnte Hosenmadam mit den Worten: „Meschugge ist Trumpf!“ befreiend Luft; während ein galanter Maurer auf seinem Bau mit der Zunge schnalzte und anerkennend meinte: „Det wär wat for meinen Jaumen!“

Bald aber genügten uns unsere deutschen Vaterländer nicht mehr, wir strebten ins Weite. Und ich muß sagen, die zehn und mehr Jahre, in denen wir während unserer Sommerferien durch halb Europa radelten, gehören zu meinen hübschesten Erinnerungen. Auf keine andre Weise konnte man Land und Leute so intim kennenlernen, wie auf diesen natürlich immerhin strapaziösen und schweißtreibenden Fahrten. Wir haben zweimal die Schweiz, zweimal Norwegen von der Ost- bis zur Westküste durchquert, sind von Bozen bis Nizza gefahren, den Rhein entlang nach Holland, durch Nordfrankreich, Normandie und Bretagne, durch Süd-England bis Landsend und hinauf durch Cornwall nach Wales – kurz wir haben ein schönes Stück Welt gesehen und erlebt. Natürlich hat es an Abenteuern aller Art nicht gefehlt; aber ich kann mich nicht erinnern, daß wir, außer mit unseren oberbayerischen Bauern im Gebirge, unangenehme Erfahrungen gemacht hätten.



Die junge Hedwig Pringsheim-Dohm 1892.

In Frankreich nur, so lange man uns etwas extravagante fünf Radfahrer in Knickerbockers für Engländer hielt. Denn es war während des Burenkrieges, wo der uralte Engländerhaß der Nordfranzosen, der seit Jahrhunderten immer unter der Asche geglüht hat, neu aufflammte. Schon in einem Café in Reims empfing man uns mit gehässigen Zurufen und Pfeifen, und „voilà L'agence Cook“ war noch die mildeste Form. Aber weiter nördlich, wo ich unglücklicherweise durch Straßenreparaturen von meinen vorausfahrenden Herren getrennt wurde, zwangen mich die Arbeiter, vom Rade abzusteigen, indem sie mir zuriefen: „à bas les Anglais, vivent les Boers!“ Ich stieg also gehorsam ab und sagte ebenso höflich wie französisch: „Sie haben ganz recht, Messieurs, und ich rufe mit Ihnen: hoch die Buren, nieder mit den Engländern, wir sind nämlich keine Engländer, sondern Deutsche.“ Darauf zogen die Arbeiter ihre Mützen, entschuldigten sich höflich: „Oh, Madame ist Deutsche, das ist etwas anderes, Pardon! Filez, Madame, filez“ und etwas aufgeregt über den Zwischenfall, aber in stolzem Gefühl unserer Beliebtheit, erreichte ich meine Herren, die gar nicht wußten, wo ich geblieben war... (und) in Caen stimmte die französische behäbige Wirtin, als sie hörte, wir wären Deutsche, eine solche Lobeshymne über unsern Kaiser an, daß mir ganz schlecht wurde: „Ah, votre empereur! Was für ein Mann! Ja, wenn wir den hätten, dann sähe es anders bei uns aus!“ Mein Gott, ich hätte ihn ihr billig abgetreten!

In England widerfuhr mir großes Heil. Denn in einem kleinen, nie von Ausländern berührten Landstädtchen konn-

te die auf ihren Hochsitz thronende Wirtin des Gasthofs sich gar nicht genug wundern über uns gesittete Deutsche, und sie krönte ihr Lob mit den Worten: „Man könnte Ihre Söhne fast für Engländer halten, so wohlgezogen sind sie.“ Ich war ebenso erhoben wie gerührt und dankte der dicken Dame herzlich für ihre gute Meinung.

Auf unserer ersten Radfahrt durch Norwegen hatten wir, neben den schönsten Naturerlebnissen, auch Einblick in eine uns doch ziemlich fremde Menschenwelt. Zuerst fanden wir diese nordische Bevölkerung bis zur Unhöflichkeit schroff und unzugänglich, niemand fragte nach einem, wenn man todmüde ankam, kein Hausknecht stürzte sich dienstbeflissen herbei, uns die verschmutzten Räder abzunehmen, jeder schien nur auf sich gestellt. Mir war diese ehrliche Derbheit nicht unsympathisch, und mit der Zeit fand ich sie viel würdiger und menschlich höherstehend, als die übertünchte, trinkgeldlüsterne Zivilisation von uns „Südländern“. Denn dafür gelten wir Deutsche ihnen ja, das fängt schon bei den Dänen an.

Es war eine ziemlich anstrengende Fahrt auf diesen schmalen Straßen mitten durchs Gebirge, und einen Augenblick sah ich mich bereits als trauernde Witwe. Mein Mann ist Mathematiker und lag als solcher viel öfter im Straßengraben, als es sich bei der Sicherheit seiner Fahrkunst erwarten ließ. Aber mathematische Probleme lösen und dabei die Lenkstange zuverlässig regieren, das läßt sich nicht immer vereinigen. Ist aber der Straßengraben ein jäh abfallender Abgrund mit schäumendem Gebirgswasser in der Tiefe, so sieht die Sache schon gefährlicher aus. Und an einer solchen Stelle sah ich den vor mir Radelnden plötzlich ins Wanken geraten und mit seinem Rade stürzen. Ich konnte nur aufschreien und mir die Augen zuhalten, denn ich wollte das Gräßliche nicht ansehen. Aber Mathematiker und Kinder scheinen einen eigenen Schutzengel zu haben, denn als ich die Augen wieder öffnete, lag mein Mathematiker nicht zerschmettert im Abgrund, sondern etwas erschrocken, aber heil und gesund zwischen zwei Prellsteinen, die ihn vor dem sicheren Tod gerettet hatten.

So kamen wir denn in ziemlich erschöpftem, sehr abgerissenen Zustand in Christiania (noch nicht „Oslo“) an und wurden, trotz telegrafisch bestellten Zimmern, in dem Hotel als untergeordnete Reisende recht bagatelzmäßig behandelt und minderwertig untergebracht. Wir kleideten uns um, machten einen Gang durch

die Stadt und beschlossen, in ein anderes, entgegenkommenderes Hotel zu übersiedeln. Als wir aber zurückkamen, wurden wir katzbuckelnd und mit geradezu kriecherischer Höflichkeit empfangen, man bot uns bessere Zimmer an, erwies uns geradezu göttliche Ehren. Was war inzwischen geschehen? Björnsterne Björnson* hatte uns antelefoniert, er erwarte uns für den nächsten Tag in Aulestad! Björnson, der ungekrönte König von Norwegen! Wen der zu sich einlud, der war geweiht: wir waren geweiht. Die zwei Tage, die wir bei Björnsons in Aulestad verbrachten, sind mir unvergeßlich. In seinem gastlichen Heim, einige Eisenbahnstunden und eine kurze Wagenfahrt von der Hauptstadt entfernt, wirkte Björnson nun nicht wie ein König, sondern wie ein ehrfurchtgebietender, von Familie und Bevölkerung abgöttisch geliebter, alter Patriarch, sein Haus nichts weniger als ein Palais, mehr ein geräumiges, sehr behagliches Bauerngehöft mit landwirtschaftlichem Zubehör, alles gediegen, altväterlich, norwegisch...

Von der fast phantastischen Popularität Björnsons mag folgende kleine, wahre Anekdote Zeugnis ablegen. Da ich schon mehrfach meine Reiseeindrücke mit An-

merkungen über die sogenannten W.C.s verunziert habe, sei es mir gestattet, auch die norwegische Eigenart dieser Lokaltäten diskret zu streifen. Es sind das geräumige, luftige Holzhäuser, die sich in hygienisch angemessener Entfernung vom Wohnhaus befinden, meistens recht familiäre Anlagen mit zwei größeren Sitzen für Erwachsene und zwei kleineren für Kinder, so daß das Ganze den Charakter einer geselligen Veranstaltung trägt. Und wenn man auch nicht in allen mit der gastlichen Inschrift „Velkommen Herr og Damer!“ begrüßt wurde, so fanden wir doch durchweg die Winterpelze der Familien dort aufbewahrt zum Schutz gegen Motten, was den Kürschner erspart und recht wohllich aussieht. Nun, bei Björnsons verhielt es sich nicht anders. Und an schönen Sommertagen machte der Hausherr es sich bequem, saß seine Zeitung lesend, bei weit geöffneter Tür und genoß dort der freundlichen Aussicht und der frischen Luft. Wenn dann an Sonntagmorgen die Bevölkerung fromm zur Kirche wandelte, machte sie vor der offenen Tür Halt, die Frauen knixten bis zur Erde, die Männer zogen die Hüte, und der ungekrönte König von Norwegen nahm, auf seinem Throne sitzend, die Huldigung seines Volkes entgegen.



Hedwig Pringsheim-Dohms mit ihren 5 Kindern.



Hedwig Pringsheim-Dohm 1896.

So machten wir denn auf unseren Radfahrten die amüsantesten und lehrreichsten Erfahrungen. Doch würde ich niemanden anraten, im April über den Col di Tenda zu radeln, wie mein Mann und ich es in namenlosem Unverstand auf der Rückfahrt von Nizza riskierten. Bis auf die Höhe hinauf war es zwar mühsam, aber doch noch möglich. Aber oben fanden wir tiefen Schnee, und der Wirt des kleinen Berggasthauses erklärte es für ausgeschlossen, daß wir in leichten Kleidern mit den Rädern weiter könnten, der

Nordhang sei noch gänzlich verschneit und vereist. Wir mußten also gute Miene zum bösen Spiel machen und den angebotenen Omnibus, der schon zu Noas Zeiten ein uralter ausrangierter Kasten gewesen sein muß, akzeptieren. Unsere Räder wurden verstaut, wir wickelten uns, so gut es ging, in unsere Lodenkrägen und los ging die Fahrt, mit einem banditenartigen Kutscher auf dem Bock. Inmitten des zwei Kilometer langen, stockdunklen Tunnels, den wir zunächst durchqueren mußten, hielt unser Gefährt plötzlich an und ein zweiter Bandit sprang zu dem ersten auf den Bock. Ich schmiegte mich an meinen Mann, flüsterte ihm zu: Jetzt geschieht das Schreckliche! Und erwartete zitternd den Todesstoß. Kein Mensch auf der weiten Welt wußte, wo wir uns befanden, wir würden zwar vermißt, aber unsere Leichen nie aufgefunden werden. Doch das Schreckliche geschah nicht. Als wir den schwarzen Tunnel hinter uns hatten, sprang Bandit zwei ab, dankte Bandit eins, daß er ihn durch den schmutzigen Tunnel mitgenommen habe, zog seinen breitrandigen Räuberhut vor uns und entschwand. Unserer aber harrete eine neue, unliebsame Ueberraschung! Vom blühenden, grünenden Süden kommend, fanden wir uns plötzlich in eine polare Winterlandschaft versetzt, ... Schnee, Schnee, wohin das Auge blickte. Wie froh waren wir nun unserer vorsintflutlichen Kutsche, denn hier wären wir in der Tat mit unseren Rädern nie durchgekommen. Mit der fuhren wir nun noch eine endlose Strecke, bis

Limone, einem kleinen, ebenfalls noch in Schnee begrabenem Bergnest, von dem aber eine Schmalspurbahn nach Turin hinunterführte. Das Nachtquartier in diesem Limone spottete jeder Beschreibung, es war so phantastisch – urzeitlich, daß es selbst den von Flöhen positiv schwarzen Strohsack in der Knechtekammer von Mont St. Michel weit in den Schatten stellte. Da war es denn kein Opfer, daß wir schon früh um fünf in die nächtliche Kälte hinaus mußten, um den einzigen Zug nach Turin zu erreichen, wobei unsere Hände an der Lenkstange der Räder, die wir zur Bahn schieben mußten, fast anfroren.

Und dann Turin! Schönheit, Zivilisation, italienischer Frühling, Nietzsche-Erinnerung! Aber solche Kontraste machen das Leben reich. Und: wenn einer eine Reise tut, so kann er was erzählen.

*Björnsterne Björnson (1832-1910), Journalist, Dichter und Schriftsteller, Nobelpreisträger.

Quellenhinweis:

/1/ Nachdruck aus: „Häusliche Erinnerungen.“ 11 Feuilletons von Hedwig Pringsheim-Dohm in der Vossischen Zeitung 1929-1932. Hrsg. und eingeleitet von Nikola Knoth, Eigenverlag, Berlin 2005.

Bildnachweis:

Fotos aus: Hedwig Pringsheim, *Meine Manns*, (Briefe an Maximilian Harden 1900-1922) Aufbau-Verlag, Berlin, herausgegeben von Helga und Manfred Naumann, 1. Auflage 2006.

Eine kuriose Vereinsgründung

Das nebenstehende Foto schickte uns Michael Faiß aus Tübingen zu, im Nachgang zur Fotodoppelseite, die wir im KS 52 veröffentlicht haben. Michael archiviert alte Bilder seines Radfahrervereins, des RVD-Derendingen 05 – Derendingen ist heute ein Stadtteil von Tübingen.

Die Aufnahme entstand anlässlich des einjährigen Vereinsjubiläums. Wer genau darauf zu sehen ist, lässt sich heute leider nicht mehr ermitteln. Das Fest fand jedoch in Derendingen statt und das Foto ist vor dem Ochsen (Gastwirtschaft) aufgenommen worden.

Besonders kurios ist aber die Geschichte der Vereinsgründung, die sich im Jahr zuvor ereignete: Im Nachbarort Dußlingen hatten im Mai 1905 radsportbegeisterte Bürger zu einer Gründungsversammlung für einen Radfahrerverein ins



Gasthaus zum Ochsen eingeladen. Durch einen Druckfehler in der damaligen Ausgabe der „Tübinger Chronik“ stand in der Zeitung anstatt Dußlingen „Derendingen“ zu lesen. Daraufhin fanden sich im

Ochsen zu Derendingen tatsächlich mehrere Radsportfreunde ein. Obwohl der Irrtum sofort aufgeklärt wurde, beschlossen die Anwesenden, auch in Derendingen einen Radfahrerverein zu gründen.

23. International Cycling History Conference in Roeselare



Gruppenbild mit allen ICHC-Teilnehmern 2012 in Roeselare.

Foto: Renate Franz

Zum 23. Mal fanden sich die Teilnehmer der International Cycling History Conference zusammen, dieses Jahr im belgischen Roeselare. Rund 50 an Fahrrad- und Radsporthistorie Interessierte waren gekommen, aus europäischen Ländern, den USA, Kanada, Südafrika und Australien.

Organisiert wurde die Konferenz vom jungen Team des „Nationaal Wielermuseums“, das ein abwechslungsreiches und interessantes Programm vorbereitet hatte. Eröffnet wurde sie vom Präsident des belgischen Radsportverbandes, Tom Van Damme.

Da sich Belgien, genauer gesagt Flandern, als „holy land of cycling racing“ empfindet, verschob sich der Schwerpunkt der Vorträge hin zur Geschichte

des Radrennsports und behandelte Themen wie „Eddy Merckx. The cannibal“ (Daniel Friebe), „Invented traditions and imagined communities: the case of the Ronde van Vlaanderen (Bart Vanreusel) oder „The business of professional road cycling 1972-2012: change or ‚surplace‘“ (Wim Lagae).

Erfreulich ist, dass immer mehr neue Nationen zur Konferenz stoßen. Nachdem im vergangenen Jahr schon Ana Santos als erste Portugiesin an der ICHC teilgenommen hatte und die Konferenz im kommenden Jahr in Lissabon organisieren wird, konnte in diesem Jahr mit Santiago Gorostiza der erste Spanier begrüßt werden. Er berichtete über Fahrrad und Radsport in Spanien von 1950 bis 1975.

Das Museumsteam hatte es zudem geschafft, eine ganze Reihe junger Fahrrad- und Radsporthistoriker einzuladen, die darauf hoffen lassen, dass die „alte Garde“ durch junge Leute ergänzt wird, die die Konferenz auch in Zukunft bereichern werden. So hatte die Konferenz-Organisation einen „Young Investigator Award“ ausgeschrieben, über den alle Teilnehmer abstimmen konnten. Den ersten Preis erhielt die junge Engländerin Morgan Barlow für ihren spannenden Vortrag über die Radsport-Pionierin Tessie Reynolds, Platz zwei errang die Niederländerin Sue-Yen Tjong Tjin Tai, die über „Dutch industries and the shaping of the Dutch national icon, 1870-1940“ sprach. Auf Platz drei landete der Belgier Stijn Knuts mit „Roads less travelled. The history of recreational cycling in Belgium, 1866-1912“, der schon zwei Tage zuvor mit einem Exzerpt seiner Doktorarbeit beeindruckt hatte. (Themen aller Vorträge einsehbar auf cycling-history.org)

Natürlich kam auch das Rahmenprogramm nicht zu kurz: Neben der obligatorischen Besichtigung des Wielermuseums stand ein Besuch im „Vlaams Huis of Voeding“ an sowie eine Stippvisite beim Start zur dritten Etappe der Belgien-Rundfahrt in Heist, wobei man auch ein bisschen Seeluft schnuppern konnte.

Im kommenden Jahr findet die 24. Konferenz vom 15. bis 17. Mai 2013 in Lissabon statt. Weitere Informationen unter cycling-history.org. Dort kann man sich auch auf die Mailingliste eintragen, so dass man stets die neuesten Nachrichten erhält.

Renate Franz, Köln

Rennrad als Lebensphilosophie

Dass alte Rennräder einen besonderen Reiz haben, hat sich ja mittlerweile auch über Sammlerkreise hinaus etabliert. Es werden eben auch Leute angesprochen, die im Rennrad ein Fahrrad gefunden haben, dass eine bestimmte Lebensphilosophie ausdrückt. Das war auch auf der Rennradbörse Rommerskirchen zu spüren. Zum Glück nicht so sehr an den Preisen, vielmehr am bunt gemischten Publikum: junge Leute, alte Hasen und Recken und auch Zaungäste, die einfach nur mal gucken wollten. Und geboten bekamen alle etwas: ein reich-



Kurz vor dem Start zur Klassikerausfahrt und kurz vor dem Regen.

Foto: Thomas Busch

haltiges Angebot an Teilen und an Komplettträdern nahezu aller Epochen und eine Ausstellung besonders interessanter Rennräder. In diesem wachsenden Interesse liegt ja auch ein großes Potenzial, neue Gesichter für unser Anliegen zu gewinnen. Deshalb war es nur logisch, dass der Verein Historische Fahrräder e.V. bei der 3. Rennradbörse erstmals als Schirmherr aufgetreten ist.

Der Veranstaltungsort erwies sich wieder einmal als gute Wahl, bietet er doch mit großer Außenfläche und geräumigen Sälen in der Alten Schule immer noch genug Platz für die jährlich wachsende Zahl an Ausstellern. Und die kamen sogar aus Spanien, England, Frankreich und den Niederlanden. Ebenso war für das leibliche Wohl gesorgt und das Wetter zeigte sich am Sonntag sehr freundlich.

Weniger glücklich war das Wetter am Samstag, an dem die Rennradbörse erstmalig mit einer Ausfahrt auf klassischen Rennrädern eingeläutet wurde. Hier war Regen der verlässliche Begleiter, worauf



Perspektive im Innenraum der alten Schule.

Foto: Jutta Winkels

die Teilnehmer umso mehr den anschließenden Grillabend in trauter Runde genossen. Und natürlich wurden schon die ersten Geschäfte gemacht, wurde zwischen Wurst und Bier schon die Decke vom Stand gelüftet. Was hier begann, zog sich über die Nacht bis zum Sonntag-

abend fort: viele Gelegenheiten, sich mit Gleichgesinnten auszutauschen, alte Gesichter wieder zu sehen, neue Gesichter kennen zu lernen. Also, nächstes Jahr unbedingt hinfahren!

Christoph Guder, Hamburg

Veloziped-Rallye „Hornberger Schießen“

29 Radler, die in fünf Klassen an den Start gingen, folgten am 20. Mai der Einladung des Motor Sport Club Hornberg zur Veloziped-Rallye „Hornberger Schießen“ im Herzen des Schwarzwalds. Die Veranstaltung findet alle zwei Jahre statt und wurde bereits zum 13. Mal ausgerichtet.

Am Vormittag begann die gemeinsame Fahrt in die Hornberger Altstadt. Parallel lockte das „Hornberger Frühlingfest“ eine Menge Besucher in die Stadt. In der Fußgängerzone wurden alle Fahrer und ihre Maschinen dem Publikum vorgestellt. Bei der anschließenden Geschicklichkeitsfahrt mussten ein Slalom, Zwischenraumfahren usw. bewältigt werden.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen im „Tannhäuser“ ging es gestärkt zur zweiten Etappe. Im Stadtmuseum gab es eine kleine Führung zum Thema Bollenhüte und Tracht. Das war für alle anwesenden Velozipedisten interessant, da sie selbst meist historische Kleidung auf Ausfahrten tragen. Es war auch eine Diatonische Handharmonika ausgestellt. Noch ein Modell wird von der Firma Hohner gefertigt, jedoch gibt es keine Noten mehr zu kaufen. Fritz Ludmann aus Gerlingen gehört zu den wenigen, die dieses Instrument noch spielen können. Bei „Ja, mir



Elias, der Star der Rallye.

Foto: Günter O. Schulz

sann mit'm Radl da“ sangen alle begeistert mit. Stadtgeschichtliches sowie land- und forstwirtschaftliche Geräte rundeten die Ausstellung ab.

Trotz der schwierigen Topografie – man kann eigentlich nur an der Gutach entlang flussauf oder flussab radeln – konnte sich das Programm wieder sehen lassen: Nächste Station war das Freilicht-

museum. Drei Schauspieler in historischen (Landsknecht-) Kostümen erläuterten, was es mit dem „Hornberger Schießen“ auf sich hat. Ihre Führung hinter die Kulissen vermittelte einen Eindruck, was für einen Theaterabend alles geleistet werden muss. Nicht umsonst trägt die Hornberger Bühne das inoffizielle Prädikat „Schönste Freilichtbühne in Deutschland“.

Letzte Aufgabe der Teilnehmer war es, eine Fahrradglocke blind zu montieren – auf Zeit natürlich. Dann nur noch die kurze Rückfahrt in die Fußgängerzone zur Hauptbühne. Dr. Gunter David, Sportpräsident des Deutschen Motorsport-Verbandes, war aus Mönchgladbach angereist. Zusammen mit Willi Lauble, dem Präsidenten der Landesgruppe Baden-Württemberg im DMV, und dem Schirmherr, Siegfried Scheffold, Bürgermeister von Hornberg, sowie mit Günter O. Schulz und Dieter Sapia nahm er die Siegerehrung vor:

Die Velozipisten bedanken sich beim MSC Hornberg. Wir durften mit bei schönem Wetter einen großartigen Tag erleben. Zum nächsten „Schießen“, 2014, kommen wir wieder,

Birgit Kugler-Findling,
Leinfelden-Echterdingen

Mein Rad

Von Gerd Jajschik, Bad Honnef

Das vorgestellte Rad...

...ist ein Opel Straßenrennrad, Modell „Sieger Wien-Berlin“. Auf einem solchen Rad gewann der Straßenfahrer Hans Ludwig die zweite Auflage der Distanzfahrt Wien-Berlin, im Jahr 1908.

Seit wann befindet es sich in Deiner Sammlung?

Seit der Velocipediade 2004 in Bad Brückenau. Dort habe ich es auf dem Teilemarkt von Heinz Fingerhut erworben. Zunächst war es von einer Sammlertraube umlagert. Als es dann ein paar Augenblicke später plötzlich alleine da stand und sich niemand mehr darum kümmerte, bin ich mit Heinz einig geworden und habe zugeschlagen. Unter den inzwischen rund 200 Opel-Rädern in meiner Sammlung nimmt es seitdem einen besonderen Platz ein.

In welchem Zustand war das Rad?

In einem Zustand, der dem Alter entsprach. Ich musste mich zwischen Konservierung und kompletter Restauration entscheiden, denn vom Ursprungslack war nicht mehr viel erhalten.

Wie hast Du es behandelt?

Ich habe den Rahmen entrostet und mit Rostumwandler gestrichen. So soll er auch bleiben. Der Lenker hatte einen Riss, den ich löten musste, und ich habe dem Renner ein paar neue Reifen spendiert – viel mehr nicht. So gefällt es mir, er hat eine schöne Patina.

Was magst du daran besonders?

Sein ruhiges Fahrverhalten, sein Aussehen, das von den Jahren gezeichnet ist, und natürlich die Geschichte – insbesondere den Sieg von Hans Ludwig bei der Fernfahrt Wien - Berlin.

Was magst Du nicht an ihm?

Den Sattel. Der ist eher hässlich. Dafür aber äußerst bequem zu fahren.

Was war Dein bisher schönstes Erlebnis mit dem Rad?

Kürzlich der zweite Platz bei der Retro Ronde van Vlaanderen in Belgien, in der Klasse mit Starrlauf. Das Kettenblatt vorne ist zwar sehr groß, aber wenn das Opel einmal ins Rollen gekommen ist, dann gibt es kein Halten mehr. Demnächst geht es wieder auf Tour. Nach der Velo in Detmold werde ich mit dem Rad und anderen Opel-Sammlern von Rüsselsheim nach Berlin fahren.



Foto oben:

Gerd Jajschik mit einem Highlight seiner Opel-Sammlung: Modell „Sieger Wien Berlin“.

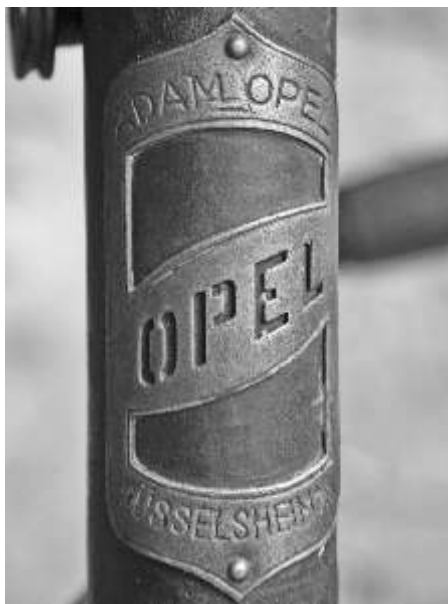
Rechtes Foto:

Typisch für die Zeit ist das große Kettenblatt vorne.

Fotos unten:

Schönes Steuerkopfschild mit durchbrochenem Opel-Schriftzug und erhaltener blauer Rahmenfarbe. Rechts daneben ein Blick aufs Cockpit.

Fotos: Thomas Busch



Die Feder

Von Georg Schmitz, Friedrichshafen

Nun hab ich auch mal die Feder und kann meinen „Fahrradgedanken“ freien Lauf lassen. Für mich gehört das Fahrrad wie selbstverständlich zu meinem Alltag und bestimmt mein Mobilitätsverhalten, seit ich denken kann.

Ich kam in Münster, der Fahrradstadt schlechthin, zur Welt, wo man wahrscheinlich schon den absoluten Fahrradvirus in die Wiege gelegt bekommt. Ich fuhr von Kindheit an eigentlich immer begeistert Fahrrad, aber auch die automobilen Welt interessierte mich anfangs sehr, was zur Berufswahl des KFZ-Mechanikers führte.

Doch da ich meine Jugend ab meinem sechzehnten Lebensjahr in der Innenstadt von Münster verlebte, kam ich schnell darauf, wieder die effizienteste Fortbewegungsart zu nutzen – nämlich die, die uns Herr Drais durch seine Erfindung beschert hat. Da ich immer schon einen Hang zur Individualität hatte, war mir klar, dass ich kein Rad wie alle anderen haben mochte, und so begann ich damit, mir eine „Coole Leeze“ selbst zu gestalten (Leeze = Spezialausdruck für Fahrrad in Münster). Als Ausgangsobjekt für das Projekt „Pimp mein Fahrrad“ wählte ich ein älteres Gazelle-Hollandrad in Damenversion, da die schönen Schwanenhalsrahmen der Holländer eine ästhetisch vollende-

te Rahmenform darstellen und weil sie einem „Chopper-Styling“ viel Spielraum lassen. Ich baute Jahre an dem Rad, es wurde immer wieder mit kleinen Feinheiten veredelt und existiert heute noch. Es wurde vor vielen Jahren von einer guten Freundin als Geburtstagsgeschenk für ihren Freund von mir erworben.

Ich könnte viele kleine Geschichten erzählen, die ich in meinem Leben in Verbindung mit dem Fahrrad erlebt habe und die mir immer vor Augen führen, dass dieses tolle technische Ding und ich einfach zusammengehören und wie sehr es mein Leben doch bereichert. Nach meinem Umzug von Münster an den Bodensee 1989 begann nicht nur ein neuer Lebensabschnitt für mich, nein auch meine Beziehung zum Fahrrad entwickelte sich in eine faszinierende Richtung. Mein neuer Lebensraum am Bodensee ist ein wundervolles Radfahrgebiet und ich verzichtete irgendwann ganz auf das Auto. Im Schwabenland wurde man da schon etwas komisch angeschaut, in diesem „Ur-Autoland“.

Ein Flohmarktbesuch 1995 veränderte meine Beziehung Fahrrad nochmals sehr einschlägig. Bei einem echt coolen Hippie-Typ aus dem Allgäu am Stand sah ich ein sehr traurig aussehendes Herrenrad mit einem Doppelscheinwerfer dran. Ich war fasziniert von dem Scheinwerfer. Der

Standbesitzer machte mich auf den gut erhaltenen Lack mit dem schönen Strahlenkopf aufmerksam. Mit einhundert geliehen D-Mark erwarb ich mein erstes historisches (Triumph-) Rad!

Meine Sammlung ist immer klein aber fein geblieben, denn mir ist Klasse wichtiger als Masse und ich möchte immer nur so viele Räder besitzen, wie ich auch pflegen kann. 1996 nahm ich erstmals an einer historischen Fahrradveranstaltung in der Schweiz teil. Und von da ab war ich infiziert. 1997 war ich schon eines der frühesten Mitglieder unseres Vereins (Nummer 28!). Hey, all ihr lieben Leute in Hamburg, Berlin, Dresden, Leipzig, Münster, im Norden, im Süden, im Osten, im Westen: Viele tolle Menschen, schöne Stunden habt ihr mir geschenkt, viele Freundschaften sind daraus entstanden! Gemeinsam wahnsinnige, lustige, spannende Dinge (3 Mal Eroica, jeahh!) zusammen erlebt. Ich danke Euch allen von ganzem Herzen und freue mich auf noch viele Jahre mit Euch!

Ich gebe die Feder weiter an einen super netten Typen im Norden, an Heiko Petrich. Viel Spaß Heiko!

Ich grüße alle Speichenfreunde im tollsten Verein des Planeten: A lustiges „All Heil!“

TERMINE

4.-5. August: Drahtesel- und Waffenradgaudi Attnang Puchheim, Österreich. Kontakt: Hans Preuner, mvca.preuner@aon.at, +43/7674/65258.

17.-19. August: Velocipedade des Vereins für historische Fahrräder in Detmold. Kontakt: Wolfgang Görmann-Siemeling, goermann@web.de

2. September: Sonnenaufgangsfahrt der Fahrradfreunde Dresden. Kontakt: frank@hvpapperitz.de

9. September: Markt für klassische und historische Fahrräder in Berlin/Spandau. Kontakt: Ullis Fahrradladen, 030/3366987

23. September: 2nd Tweed Day, Gendarmenmarkt Berlin. Informationen: http://tweedberlin.weebly.com

6. - 7. Oktober 2012: L'Eroica in Gaiola, Chianti, Italien. Informationen: http://www.eroicafan.it

12. Oktober: Stalen Ros Expo in 't Kuipke, Gent, Belgien. Kontakt: stalenrosbelgie@gmail.com

14. Oktober: RV Opel 1888 Herbstausfahrt der Nieder- und Hochräder. Informationen: http://www.rv-opel-1888.de

VERKAUFE

Kalender F & S von 1956 unbenutzt erhalten, mit Tageskalender, farbigen Illustrationen und Berichten rund um das Unternehmen im zweiten Teil, inklusive Abbildungen der Produkte. Format: Höhe DIN A4, 10 cm breit, 80,- €. **Giganten der Landstraße**, Rennfahrer-Roman von André Reuze zur Tour de France, 1930, 30,- €, **Illustrierter Radrennsport** Jg. 1963-65, je Jg. 40,- €, ferner Heft 36-52/1974 15,- €. t.busch@haus7.com, 0170-9668090.

Hochrad (Replik) neu, Vorderrad Durchmesser 1,30 m, VB 1.450,- €, sowie Kinderhochrad, neu, rot, VB 350,- €. Karin Prähuber, 4743-7316.



Sechs antike **Radfahrer-Medaillen**. 1. 2. und 5. Preis. Radfahrverein Stuttgart Cannstatt, Vaihingen Gaisburg, Aalen 1904. Alle Top-Zustand, keine Kopien. nashorn-maus@gmx.de, 05151-4099589.

Damenrad von 1960/61 von meiner Mutter, meines Wissens nach unverbastelt. Mit Rücktritt und 3-Gang-Schaltung. Bei Interesse einfach mailen, schicke auch gerne Bilder. Das Fahrrad steht in Mainz und müsste abgeholt werden, cstein-mainz@web.de.

26 Zoll Alvia Herrenrad aus den 60iger Jahren in hellblau. Guter Zustand, da es in einer Garage stand. Gern weitere Bilder via Mail, 150,- € VB, mail@proja.de, 030-37889292.

SUCHE

Wippermann-Alu-Rennradbremse aus den 30er/40er Jahren (und würde natürlich auch ein Paar nehmen). Martin Strubreiter, strubreiter.martin@autorevue.at, +43-2235-81093.

Informationen zu meinem Fahrrad Marke **Laret**. info@gerolt.de, 0172-3665482.

Ein **Safety** bzw. **Kardanrad** aus dem Hause **Opel**, bitte alles anbieten, auch Fragmente. Zudem Werbeschriften, Reklameschilder oder sonstiges rund um das Thema Opel, info@bergetappe.de, 0201-5643247.

Informanten, die sich mit der Geschichte der Firma **Fels/E. Kuhnert aus Karlsruhe** und der Firma **Sturm/Robert Meisezahl aus Mannheim** auskennen; bin über jede Information dankbar. Bitte meldet Euch bei M. Ratzinger@arcor.de oder telefonisch bei Günter Rohwer, Schwäbisch Gmünd, 07171-2911.

Alles über den **historischen Stehersport**. Bücher, Prospekte, Plakate, Programme, Räder etc. Bitte alles anbieten! frank.roessner@inwo.de, 09566-297217

Alles über die **Urania Fahrradwerke in Cottbus**. Fotos, Prospekte, Kataloge etc. - auch leihweise oder gute Scans. Fahrgestellnr. von Urania FZ mit Baujahr. Fotos von heute noch exist. original erh. FZ. Hinweise auf ehem. Händler. Teile von FZ. Speziell Schutzblechfigur „Stern“ und alte Klingel. Außerdem 1 oder 2 **Anker Bakelitgriffe** für 22er Lenker, flaches **Riemannlampenglas** 80 mm, separaten kleinen **Karbidentwickler** für Fahrrad, **Klapptankdeckel** für Sachs Tank i. 49 mm/a.63mm Durchmesser. Peter Zielasko, Varel, peter.zielasko@ewetel.net, 04451-2625.

Alte **Rennräder** und **Rennrad-Zubehör** von 1895-1968. t.busch@haus7.com, 0170-9668090.

Autoren gesucht! Die Redaktion sucht Vereinsmitglieder, die den KS bereichern möchten. Die Geschichten zu erzählen haben rund ums historische Fahrrad. Die Bilder, Texte, alte Fotografien, Dokumente, Anekdoten oder Wissenschaftliches beitragen können. Alles ist herzlich willkommen!

Zu guter Letzt...



Diese Postkarte von 1912 stammt aus dem Fundus von Vereinsmitglied Peter Raskob aus Meckernich. Sie zeigt evtl. Oberschüler/Abiturienten? Wer mehr weiß, kann das gerne der Redaktion kundtun.

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

Chefredakteur, Leserforum
Thomas Busch (tb)
Irmintrudisstraße 7, 53111 Bonn
Fon 0228-1802003
t.busch@knochenschuetter.de

Fachartikel

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

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

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

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

Termine
termine@knochenschuetter.de

Kostenlose Kleinanzeigen
anzeigen@knochenschuetter.de

Layout

text-tigger, 32051 Herford
Fon 05221-3469769

Druck

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

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

deutsches fahrrad museum



MUSEUMSLADEN

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

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

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



*Zubehör für klassische Fahrräder
Motorfahrräder und Mopeds*

Gartenweg 46

32609 Hüllhorst

Tel: 05744 / 920 528

Fax: 05744 / 920 529

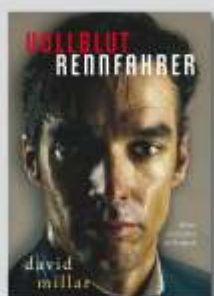
www.velo-classic.de

fingerhut@velo-classic.de

JETZT NEU BEI COVADONGA

Bekenntnisse eines Radprofis:

Fall und Aufstieg
des David Millar



David Millar
**VOLLBLUT-
RENNFAHRER**

MEINE ZWEI LEBEN ALS RADPROFI

ISBN 978-3-936973-71-6

Broschur, 407 Seiten

EUR 16,80 [D]

Eine literarische
Liebeserklärung an
das Radfahren



Paul Fournel
**DIE LIEBE
ZUM FAHRRAD**

ERZÄHLUNGEN

ISBN 978-3-936973-65-5

Hardcover, 184 Seiten

EUR 16,80 [D]

COVADONGA VERLAG

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

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

2. Fahrrad-Klassik-Markt

09.09.2012

13585 Berlin/Spandau
Jagowstraße 28

am 09.09.2012
von 10.00 – 17.00 Uhr

Der Markt
für klassische
und historische
Fahrräder,
Teile
und Zubehör

- 🔗 Tauschen
- 🔗 Kaufen
- 🔗 Handeln
- 🔗 keine Standgebühr!

Standanmeldungen
ab sofort
über Ullis Fahrradladen:
030/336 69 87 oder
info@historische-fahrraeder-berlin.de



Eine Aktion von:
Ullis Museumsladen
und





Corona

Fahrradwerke
und
Metallindustrie A.G.

Brandenburg a.H.