

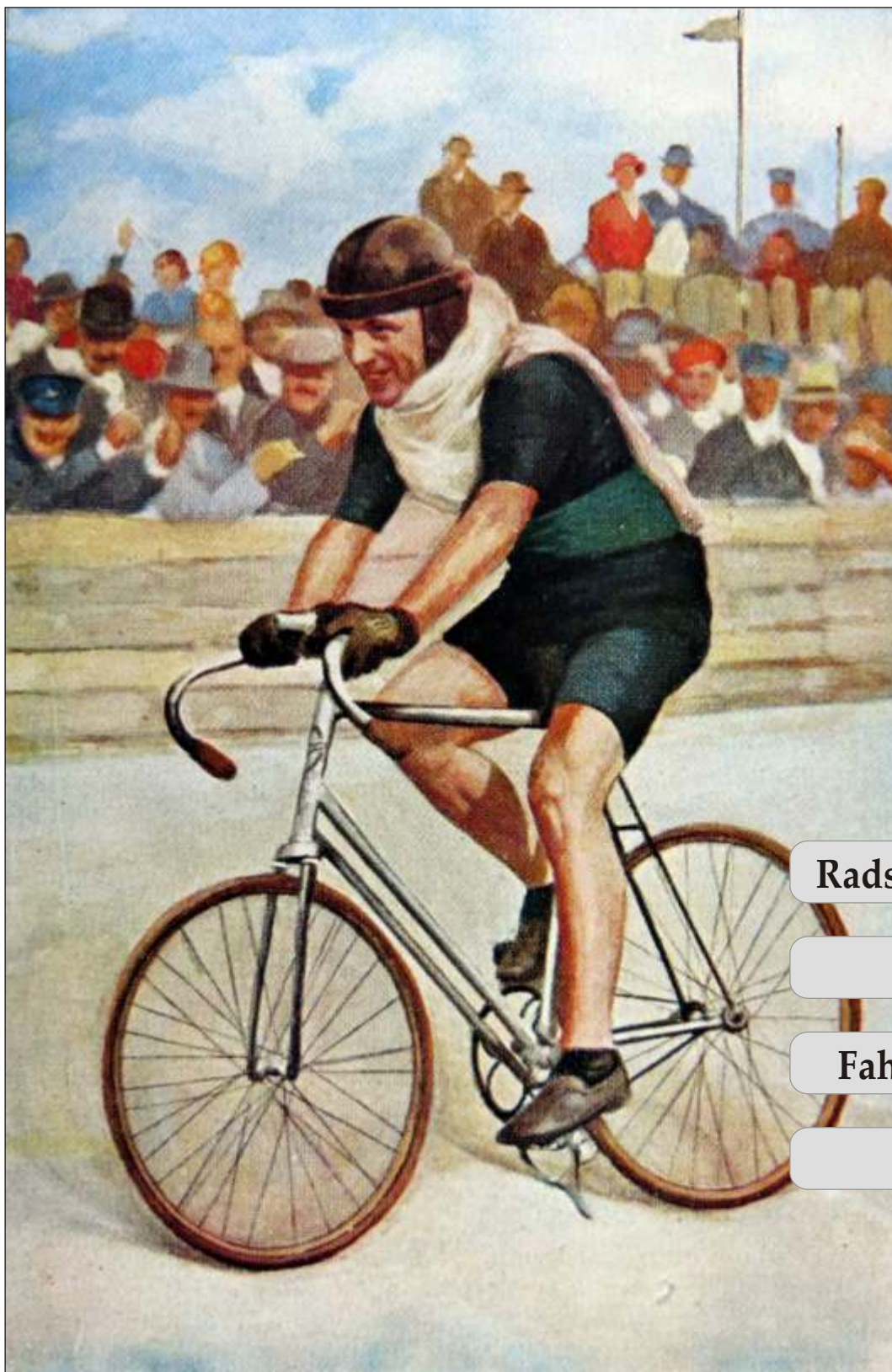
Der

Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 55 • 1/2013

KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

55



Radsport Brandenburg

Herr von Zois

Fahrradbriefmarken

Fischers Velo

In dieser Ausgabe:



Werbekarte Brennabor aus den 20er Jahren.
Archiv Mario Steinbrink

Rennradschmieden in der Havelstadt Brandenburg.

Anfang des zurückliegenden Jahrhunderts
fuhren berühmte Rennfahrer auf Rädern aus
Brandenburg. Mit Marken wie Brennabor oder
Corona holten Welt- und Europameister auf der
Bahn ihre Titel. Steffen Schulze und Mario
Steinbrink geben in diesem Heft einen
umfassenden Überblick über die Entwicklung
des Rennradbaus, Marken und Erfolge.

Fahrradmarken aus aller Welt – von den ersten Anfängen bis heute

Vereinsmitglied Uli Feick sammelt nahezu alles
rund ums Rad. Auch Briefmarken. Er hat in
seinem Fundus gekramt und einige der
schönsten Exemplare mit Sven Dewitz
gemeinsam abfotografiert.
Entstanden ist eine Auswahl, die wir im Heft
leider nur in Schwarzweiß zeigen können, die
aber interessante Motive hervorbrachte.



Weltweit älteste bekannte Fahrrad-Briefmarke von 1899,
aus Kuba. Sammlung Uli Feick



Zois-Karikatur aus dem Kärntner
Volksblatt von 1984.

Radsportpionier, Journalist, Literat, Staatsbeamter: Michelangelo von Zois

Er muss wohl schon recht sonderbar gewesen
sein, der Freiherr Michelangelo von Zois, geboren
auf Schloss Egg in Krain. Doch er hatte über
einige Jahre hinweg durchaus Einfluss auf die
Radsportszene in Österreich, als Radsport-
Funktionär sowie als Journalist und Schriftsteller.
Renate Franz beschreibt den Lebensweg dieses
Sonderlings in einem kleinen Essay.

Liebe Leserinnen und Leser,

ja, ich gestehe, es hat viel zu lange gedauert, bis diese Ausgabe endlich fertig geworden ist. Ja Ihr und Sie habt bzw. haben viel zu lange darauf warten müssen, die Anfragen nach dem Erscheinungstermin haben sich zuletzt gehäuft – zu Recht. Ich kann mich dafür nur aufrichtig entschuldigen. Bei den Lesern, die auf dem Trockenen saßen, bei den Autoren, die Input lieferten, und beim Verein, für den das Magazin ein wichtiges Informationsmedium ist.

Die Gründe für den Verzug sind rasch aufgezählt, aber das gehört nicht in ein Editorial. Ein ganz wichtiger ist jedoch im Hintergrund des Fotos rechts zu erkennen (wenn man genau hinschaut) und der hat etwas mit beruflicher Neuorientierung zu tun, mit der Abwicklung von Altem und mit dem Aufbau von Neuem. Das ist nun endlich, nach intensiven Monaten, überstanden und abgeschlossen – also wieder frisch ans Werk!

Apropos „Alt und Neu“. Dieses Sujet liefert auch stets Diskussionsstoff, wenn es um die Aufnahme von Artikeln ins Heft geht. Was ist alt genug, um vor den Augen der Leser und Vereinsmitglieder zu bestehen? Was dagegen ist zu jung, zu „neu“? Heiko Petrich streift dieses Thema in „Die Feder“, denn er hat ein Faible für Fahrräder aus den 60er und 70er Jahren, kann sich damit aber im Verein (noch?) nicht so recht wiederfinden. Seine Überzeugung: Wenn wir uns auch dieses Themas stärker annähmen, dann würde der Kreis der Interessenten weiter anwachsen. Ich habe Vergleichbares bei den Rennrädern erlebt: Dort reichen die „Klassiker“ per Definition gar bis in die 80er Jahre hinein, und inzwischen gibt es einen sehr großen Kreis an Enthusiasten, die erst mit diesen (frei nach Ebay) „Kult-Retro-Bikes“ ihre Fahrradliebe entdeckt haben. Alles künftige KS-Leser?

Vielleicht ist es an der Zeit, den Begriff „Historisches Fahrrad“ neu zu definieren. Als manch eines der älteren Semester unter uns begann, seiner Sammelleidenenschaft zu frönen, da lagen die 50er Jahre nur einen Steinwurf zurück, und alles, was „Nachkriegsware“ war, galt weitestgehend als des Sammelns unwürdig oder bestenfalls für Einsteiger geeignet. Doch



bleibt die Zeit bekanntlich nicht stehen. Inzwischen sind wir schon weiter von den 80er Jahren entfernt, als die frühen Sammler von der Nachkriegsära. Gäbe es einen TÜV für Fahrräder, dann wäre die Frage der Definition rasch geklärt – im Automobilbereich sind es 30 Jahre. Vielleicht auch eine Idee für den Verein? Die Vergabe einer Plakette, die ein Fahrrad als „historisch“ ausweist?

Doch zurück zum aktuellen Heft. Wir haben auch in dieser Ausgabe wieder versucht, eine möglichst große Spreizung der Themen hinzubekommen. Aufgrund des langen Erscheinungsintervalls ist der Veranstaltungsteil dieses Mal etwas ausführlicher geraten. Dies liegt auch daran, dass die Szene wächst und immer mehr Aktivitäten entwickelt. Interessant ist auch die Beobachtung, dass Artikel und Berichte offenbar hier und da zum Nachforschen anregen und weitere Informationen zu den behandelten Themen zutage fördern. Von Zeit zu Zeit werden wir diese Informationen nachreichen, „Fischers rätselhafte Tretkurbel“ ist ein Beispiel dafür.

So, nun wünsche ich allen viel Vergnügen beim Lesen des Knochenschüttlers. Bis zur nächsten Ausgabe wird es nicht mehr so lange dauern – versprochen!

Euer Thomas

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Steffen Schulze und Mario Steinbrink: Radrennsport auf Fabrikaten aus Brandenburger Produktion	4
- Renate Franz: Der schrullige Herr von Zois – Ein Pionier des österreichischen Radsports	15
Post aus ...	
- England und Amerika	22
- Jost Pietsch: Fischers rätselhafte Tretkurbel	24
Literatur	
- Rezensionen	26
Veranstaltungen	
- Velocipediade in Detmold	27
- 2. RETROPEDAL in Rüsselsheim	29
- Dreikaiser-Treffen und Klassik-Markt in Berlin	29
- Stallhottreffen in Dresden	30
Mein Rad	31
Vereinsnachrichten	
- Neues Buch von Michael Mertins in der Schriftenreihe	32
- Vereinsauktion	32
- Nachruf Jürgen Römer	32
Die Feder	33
Terminübersicht	33
Kleinanzeigen	34
Impressum	34

*Titelbild:
Brennabor-Werbekarte mit Walter Sawall
von 1928. Archiv Mario Steinbrink
Umschlagrückseite:
Markenbriefe aus der Sammlung
von Uli Feick.*

Radrennsport auf Fabrikaten aus Brandenburger Produktion

Von Steffen Schulze, Brandenburg a.d. Havel, und Mario Steinbrink, Altbensdorf

Die Stadt Brandenburg an der Havel war vom Ende des 19. Jahrhunderts bis zum Kriegsende 1945 einer der bedeutendsten Standorte für die Herstellung von Fahrrädern in Europa. Neben den Großen der Branche, Brennabor, Excelsior und Corona, stellten temporär auch kleinere Firmen wie die Kondor-Fahrrad-Werke und die Alexander-Fahrradwerke Zweiräder für unterschiedliche Zwecke her. Steffen Schulze und Mario Steinbrink haben in ihren eigenen Sammlungen, in Katalogen und Zeitungsarchiven gestöbert, um die Rolle dieser Hersteller und ihrer Produkte im Radrennsport zu untersuchen.



Brennabor Rover Nr. 6 von 1892.

Den Grundstein für die Fahrradindustrie in Brandenburg an der Havel legten die aus der Korbmacherbranche kom-

menden Gebrüder Reichstein, die ab 1882 damit begannen, aus England importierte Fahrradteile zu montieren. / Schon bald wurden aus selbst gefertigten Rohteilen Jugendräder hergestellt, außerdem produzierte man Hochräder, die später durch Niederräder ergänzt und dann verdrängt wurden. Die Fahrradproduktion bei Brennabor-Räder endete erst mit dem Zweiten Weltkrieg.

Im Folgenden möchten wir speziell auf die Entwicklung des Rennradbaus in der Stadt Brandenburg und auf die Erfolge eingehen, die auf diesen Modellen errungen wurden. Dabei bitten wir zu beachten, dass von keiner der genannten Firmen ein Archiv erhalten geblieben ist. Sämtliche Informationen basieren daher größtenteils auf eigenen Katalogen, Büchern etc. Daher kann natürlich kein Anspruch auf Vollständigkeit gewährleistet werden. Jahreszahlen bei den Produktionszeiträumen basieren auf jetzigem Wissensstand. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die von den Firmen vertriebenen Halbbrenner nicht explizit aufgeführt.

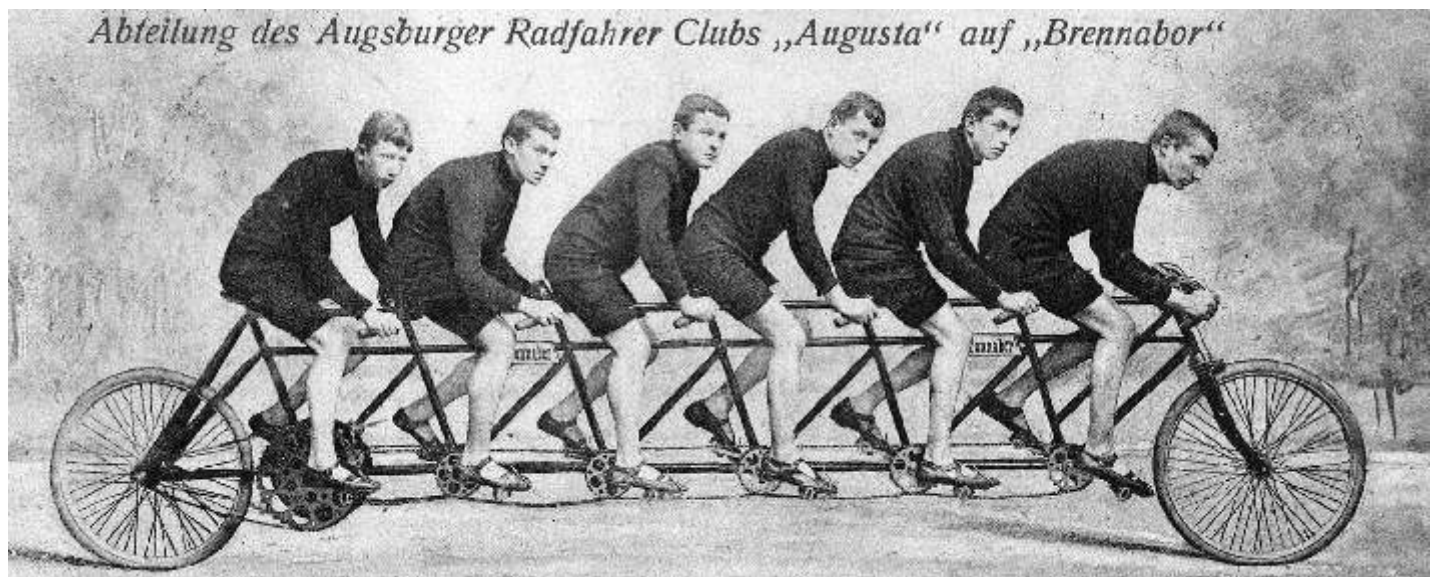
Brennabor (1871-1945)

Firmengründer: Gebr. Reichstein,
Fahrradproduktion: 1882-1945,
Rennradproduktion: 1892-1939,
Rennräder für Flieger und Steher,
Straßenrennräder,
Konstruktion und Bau von Schrittmacher-Motorrädern.



Brennabor Bahnrenner Nr. 32a von 1901.

Die verwirrende Vielfalt an Modellen und Bezeichnungen bei Brennabor erschwert eine kompakte Übersicht in Textform; daher nur einige Besonderheiten im Radrennsport. Der *Extrafeine Straßenrenner* von 1900 verfügt erstmals über bei Brennabor gefertigte Tretkurbellager, Kugellager und Zackenpedalen; zudem beginnt ab dieser Saison die Aufteilung in Flieger- und Steherräder. 1902 ist der *Extrafeine Straßenrenner 10a* mit einem



Brennabor Sextuplet von 1899 – Mehrsitzer, der als Schrittmachermaschine genutzt wurde.

Brennabor-Doppelglockenlager und der „neuesten Innenbremse“ ausgestattet. Der moderne Rennrahmen mit kurzem Steuerungsrohr ist 1904 für alle Straßenmodelle prägend, während ein Jahr später der *Extrafine Straßenrenner 10a* über eine konische Lenkstange mit Innenbefestigung verfügt. Mindestens seit 1910 sind alle Rennmodelle (außer Tandem) mit speziellen Brennabor-Rennnaben bestückt. Im selben Zeitraum fällt das *Neue Extrastabile und Leichte Straßenrennrad Nr. 29* mit einer neuen Rahmengeometrie, einem Kreuzrahmen, auf. Das *Stehermodell 32* besitzt einen verstellbaren Vorbau, und beim Flieger-Pendant wird ein Rahmen mit kurzem Hintergestell nur auf besonderen Wunsch geliefert. Ab 1914 können die Fahrer des *Extra Leichten Straßenrenner Nr. 13* mit einer Luxus-Bowdenbremse ihr Rad zum Stehen bringen.

Eine Straffung der Angebotspalette wird 1927/28 durchgeführt. Die *Spezial-Rennmaschine Nr. 14*, hellblauer Rahmen mit rotem Steuerkopf und feinen Goldlinien, ist dann für Straße und Bahn erhältlich. Ab 1930 sind keine expliziten Flieger-



Brennabor Straßenrennrad Nr. 29 von 1910.

und Steherräder in Katalogen und Prospekten mehr aufgeführt. Bis 1931 lassen sich allerdings noch Erfolge für Dauerfahrer auf Brennabor-Rädern nachweisen.

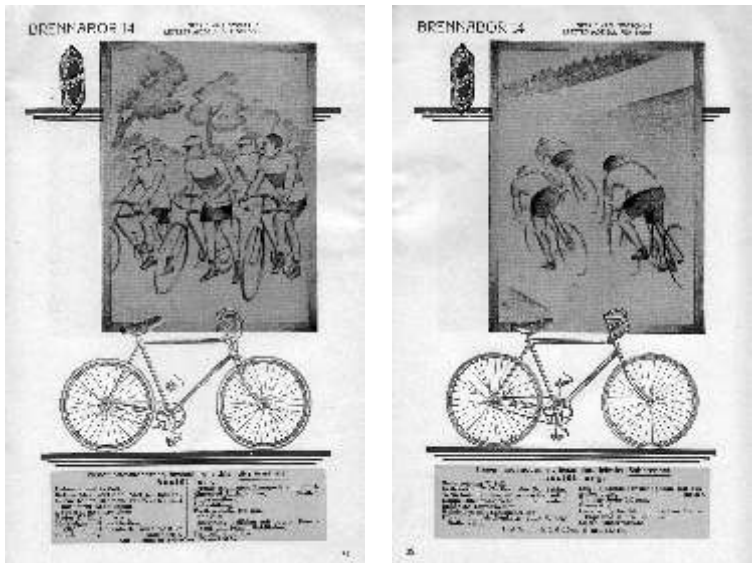
Nach 1930 werden die Brennabor-Naben zunehmend durch Naben der Fir-

ma Fichtel & Sachs ersetzt. Ein neues Kettenblattdesign (mit einer Dreischrauben-Befestigung) wird 1936 eingeführt, zudem ist das Renntretlager mit Einschraubschalen versehen. Der Rennrahmen *Federleicht*, der 1937 angeboten wird, verspricht bei einem Gewicht von

Brennabor Rennmaschinen von 1892 bis 1939 im Überblick

Jahr	Straße 1	Straße 2	Bahn Flieger	Bahn Steher	Tandem Straße	Tandem Bahn
1892/93	Rover Nr. 6	Rover Nr. 7a				
	Hochrad Meteor					
1894	Brennabor Nr. 7					
1895	Straßen-Renn-Rad Nr. 9a, 10a, 11a		Bahn-Renn-Rad Nr. 12, 13, 14		Leichtes Renn-Tandem Nr. 16	
1896	Neues Straßen-Renn-Rad Nr. 12, 13, 14		Neues Bahn-Renn-Rad Nr. 12a, 13a, 14a		Renn-Tandem Nr. 16	
1898	Neuer Straßenrenner Nr. 31	Straßen-Rennrad Nr. 13	Neuer Bahnrenner Nr. 32		Renn-Zweisitzer Nr. 16	
1899	Extrafeiner Straßenrenner Nr. 31	Feines Straßen-Rennrad Nr. 13	Bahnrenner Nr. 32		Renn-Zweisitzer Nr. 16	
1900	Extrafeiner Straßenrenner Nr. 31	Feines Straßen-Rennrad Nr. 13	Bahnrenner Nr. 32	Bahnrenner Nr. 32a Modell Köcher	Zweisitzer für Straße Nr. 16	Zweisitzer für Rennbahn Nr. 16a
1901	Kavalier-Straßenrenner Nr. 31	Neues Luxusrennrad Nr. 14a	Bahnrenner Nr. 32	Bahnrenner Nr. 32a Modell Köcher	Zweisitzer für Straße Nr. 16	Zweisitzer für Rennbahn Nr. 16a
		Extrafeiner Straßenrenner Nr. 13				
1902	Kavalier-Straßenrenner Nr. 30a	Luxusrennrad Nr. 14a	Bahnrenner für Flieger Nr. 32	Bahnrenner für Steher Nr. 32a	Zweisitzer für Straße Nr. 16	Zweisitzer für Rennbahn Nr. 16a
		Extrafeiner Straßenrenner Nr. 10a				
1903	Kavalier-Straßenrenner Nr. 30a	Luxusrennrad Nr. 14a	Bahnrenner für Flieger Nr. 32	kein Stehermodell im (vollständigen) Katalog!	Zweisitzer für Straße oder Rennbahn Nr. 16a	
		Extrafeiner Straßenrenner Nr. 10a				

Radrennsport auf Fabrikaten aus Brandenburger Produktion

Jahr	Straße 1	Straße 2	Bahn Flieger	Bahn Steher	Tandem Straße	Tandem Bahn
1904	Kavalier-Straßenrenner Nr. 30a	Leichtes Straßenrennrad Nr. 31 Leichtes Straßenrennrad Nr. 31a	Bahnrenner für Flieger Nr. 32	Bahnrenner für Steher Nr. 32a	Zweisitzer für Straße oder Rennbahn Nr. 16a	
1905	Leichtes Straßenrennrad Nr. 31	Luxusrennrad Nr. 14a Extrafeiner Straßenrenner Nr. 10a	Bahnrenner für Flieger Nr. 32	Bahnrenner für Steher Nr. 32a	Zweisitzer für Straße oder Rennbahn Nr. 16a	
1906	Feinstes Straßenrennrad Nr. 31	Leichtes Straßenrennrad Nr. 12 Extrafeiner Straßenrenner Nr. 10a	Bahnrenner für Flieger Nr. 32	Bahnrenner für Steher Nr. 32a	Zweisitzer für Straße oder Rennbahn Nr. 16a	
1907	Feinstes Straßenrennrad Nr. 13	Extrafeiner Straßenrenner Nr. 12	Bahnrenner für Flieger Nr. 32	Bahnrenner hinter Motorschrittmachern Nr. 32	Zweisitzer für Straße oder Rennbahn Nr. 16 (im holl. Katalog)	
1908	Feinstes Straßenrennrad Nr. 13	Extrafeiner Straßenrenner Nr. 12	Bahnrenner für Flieger Nr. 32	Bahnrenner hinter Motorschrittmachern Nr. 32	Zweisitzer für Straße oder Rennbahn Nr. 16	
1909 bis 1912	Neues extrastabiles und leichtes Straßenrennrad Nr. 29	Feiner leichter Straßenrenner Nr. 12	Bahnrenner für Flieger Nr. 32	Bahnrenner für Steher Nr. 32	Zweisitzer für Straße oder Rennbahn Nr. 16	
1914	Extrafeiner leichter Straßenrenner Nr. 13	Feiner leichter Straßenrenner Nr. 12	Bahnrenner für Flieger Nr. 32	Bahnrenner für Steher Nr. 32a	Zweisitzer für Straße oder Rennbahn Nr. 16	
1915	Extrafeiner leichter Straßenrenner Nr. 13	Feiner leichter Straßenrenner Nr. 12	Bahnrenner für Flieger Nr. 32	Bahnrenner für Steher Nr. 32a	ab hier keine Zweisitzer mehr enthalten!	
1916 bis 1923	Extrafeiner leichter Straßenrenner Nr. 13	Feiner leichter Straßenrenner Nr. 12	Bahnrenner für Flieger Nr. 32	Bahnrenner für Steher Nr. 32a		
1925	Extrafeiner leichter Straßenrenner Neues Modell Nr. 13	kein Modell Nr. 12 enthalten	Bahnrenner für Flieger Neues Modell Nr. 32	kein Modell Nr. 32a enthalten		
1927/28	Spezial-Rennmaschine Letztes Modell für Straße Nr. 14		Spezial-Rennmaschine Letztes Modell für Bahn Nr. 14			
1929	Brennabor-Straßenrenner		Brennabor-Bahnrenner			
1930	Elegante Rennmaschine Letztes Modell Nr. 14	Ballon-Rennmaschine Meisterschafts-Modell (ohne Nr.)				
1931	Elegante Rennmaschine Letztes Modell Nr. 14	Ballon-Rennmaschine Meisterschafts-Modell Nr. 114				
1932	Rennmaschine (nur erwähnt) Nr. 14	Ballon-Rennmaschine (nur erwähnt) Nr. 114				
1933	Abb. liegt nicht vor	Ballon-Rennmaschine Meisterschafts-Modell Nr. 114				
1935	Rennmaschine (nur erwähnt) Nr. 14	Ballon-Rennmaschine (nur erwähnt) Nr. 114				
1936	Rennrad Nr. 64 Rennrad Nr. 63					
1937 bis 1939	Rennrad Nr. 64 Rennrad Nr. 63	Straßenrenner Federleicht Nr. 62				

Brennabor Modell 14 für Straße und Bahn aus dem Katalog von 1927.

nur 3,5 kg eine gleich bleibende Stabilität im Vergleich zu herkömmlichen Rennrahmen./2/

Corona (1891-1932)

Firmengründer: Adolf Schmidt,
Fahrradproduktion: 1891-1931,
Rennradproduktion: 1892-1929,
Rennräder für Flieger und Steher,
Straßenrennräder,
Konstruktion und Bau von Schrittmacher-Motorrädern.

Die früheste Meldung „Bringe Sportsfreunden meine vorzüglichen Touren- und Rennmaschinen in empfehlende Erinnerung“ stammt aus dem „Brandenburger Anzeiger“ vom 22. August 1892. In den Folgejahren werden diese Räder als Corona-Rover bezeichnet, bevor im Jahr 1899 für das Modell 1900 Erfolge auf der Bahn beworben werden./3/



Corona Steher, Modell Wittig von 1925.



Leichte stabile Rennmaschine für Bahn und Straße, Corona Nr. 100, von 1928.



Corona Straßenrenner Nr. 51 von 1909.

Spätestens ab 1905 wird ein *Modell Nr. 51* eingeführt, je nach Ausstattung als Straßen- bzw. Bahnrad. Als Straßenrenner erhält es Doppelstahlfelgen, wohingegen es als Fliegerrad mit Holzfelgen (28") ausgestattet ist und beim Steherrad wahlweise ein 24"- oder 26"-Vorderrad mit jeweils gerader Gabel verbaut wird./4/ Als Besonderheit muss man wohl in den Folgejahren die Größe der Räder ansehen. So besitzt das Fliegerrad von 1908 vorn und hinten 27"-Holzfelgen, während das Steherrad bei gerader Gabel ein 24"-Vorderrad und ein 27"-Hinterrad besitzt. Ein Jahr später wird am Steherrad sogar nur ein 23"-Vorderrad verwendet. Diese Einteilung bleibt bis mindestens 1915 bestehen. In den Jahren von 1907 bis 1915 steht zudem ein Tandem für Straße und Rennbahn mit der Nr. 56 zur Verfügung (ohne Abbildungen in den Katalogen). Ab 1909 wird das neue Kettenblatt mit fünf stilisierten Kronen montiert. Zusätzlich zum *Feinsten Straßenrenner Nr. 51* kommt ab Ende 1909 bis mindestens 1915 ein (billigerer) *Straßenrenner Nr. 2* hinzu.

Komplett neue Bezeichnungen verzeichnet der Katalog von 1922. Der *Leichte Straßenrenner Nr. 54* verfügt nunmehr über ein horizontales Oberrohr, ein tief liegendes Tretkurbellager und eine 1/2" starke Rollenkette. Der Bahnrenner für Flieger Nr. 101 mit 27"-Holzfelgen wird als *Modell Arend-Stabe* und der Bahnrenner für Dauerfahrer Nr. 102 mit 24"- bzw. 27"-Holzfelgen als *Modell Lewanow-Sawall* bezeichnet. Zudem wird die Angebotspalette mit einer *Leichten, stabilen Rennmaschine für Bahn und Straße Nr. 100* erweitert. Im Jahr 1925 werden die Maschinen unverändert angeboten, lediglich der Bahnrenner für Dauerfahrer Nr. 102 nennt sich jetzt *Modell Wittig*.

Im letzten vorliegenden Katalog von 1928 wird nur das Modell 100, die *Leichte, stabile Rennmaschine* für Bahn und Straße, erwähnt. Der Rahmen aus schwedischen Stahlrohren mit Außenlötung ist hellgrau emailliert und mit blauen Steuerkopfspitzen verziert. Rote Schlauchreifen sind auf den 27"-Holzfelgen aufgezogen./5/

Excelsior (1896-1945)

Firmengründer: Gebr. Conrad,
Fahrradproduktion: 1896-1939,
Rennradproduktion: 1896-1939,
Rennräder für Flieger und Steher, Straßenrennräder.

Bemerkenswert ist, dass Excelsior als eine der größeren Fahrradfabriken Deutschlands kein Engagement bei professionellen Rennen zeigte. Es ist nichts über Verträge mit bedeutenden Radrennfahrern bekannt, lediglich auf regionaler Ebene wurden Erfolge errungen. Trotzdem gab es in der ersten Dekade des



Excelsior Werbung im Brandenburger Anzeiger 1896.

Bezeichnung, ist ansonsten aber baugleich mit dem Vorjahresmodell.

Die Rennteilnahme des ortsansässigen R. Jäger auf der Rennbahn im Brandenburger Sport-Park, im Oktober 1900, gegen Konkurrenten auf Brennabor, Corona und Alexander, ist ein einsamer Nachweis für Radsportaktivitäten der Kondor-Werke./7/

Alexander (1874-1900)

Firmengründer: Alexander Jacobi,
Fahrradproduktion: 1896-1900,
Rennradproduktion: 1897-1900,
Rennräder (wahrscheinlich keine Spezifikation).

Außer dem oben genannten Rennen gibt es für die Alexander-Werke nur einen weiteren Hinweis in Sachen Rennrad-Modelle und Radrennsport: Am 19. April 1897 gelang der Gewinn des Ehrenpreises auf der Rennbahn in Zehlendorf auf einem Alexander Nr. 8 durch Dubau./8/

Erfolge auf der Straße

Vor allem beim Tagesrennen „Rund um Berlin“, einem der ältesten deutschen Straßenrennen, erzielten Rennfahrer auf Brennabor große Erfolge: Sieger der ersten Auflage von 1896 war der für den „Brandenburger Touren Radfahrer-Verein“ startende Brandenburger Tischler Gustav Gräben, der auch im folgenden Jahr der Konkurrenz enteilte./9/ Bei den ersten neun Austragungen fuhren insgesamt siebenmal Fahrer mit einem Brennabor-Rennrad als Sieger über die Ziellinie/10/, darunter auch der dreimali-



Steher Franz Krupkat mit seinem Brennabor-Rad um 1920.



Ein Teil des Brennabor-Teams zur Deutschland-Rundfahrt 1930 (v.l.n.r.): Karl Kohl, Walter Schröder, Siegfried Dahms, Werner Mieth, Ewald Wissel, Hans Wrzeciono, Oskar Thierbach, Herbert Nebe, Carl Seifert, Erich Dorn, Paul Neumann.

ge Sieger Otto Goetzke als Herrenfahrer (Amateur). In späteren Jahren reihten sich solch berühmte Radrennfahrer wie „Täve“ Schur, Klaus Ampler oder Erik Zabel in die Siegerliste ein, allerdings auf anderen Marken. Die letzte Ausgabe des Rennens war 2008.

Eine Besonderheit stellt die „Deutschland-Tour“ von 1930 dar, denn hier gingen Firmenmannschaften an den Start. Insgesamt 15 Fahrer nominierte der Brennabor-Obermanager Nörenberg für die Rundfahrt. Sie fuhren auf Ballonrädern. Zwei von zehn Etappen der 2.513 km langen Tour konnten die Fahrer mit den Brennabor-Trikots für sich entscheiden. Die vierte Etappe gewann Alfred Siegel auf Brennabor-Ballon, und auf der sechsten Etappe setzte sich Oskar Thierbach gegen die Konkurrenten von Opel, Dürkopp, Mifa und Diamant durch. Auch die Deutschland-Tour, bei der sich in späteren Jahren u.a. Jens Heppner, Linus Gerdemann und Jens Voigt in die Siegerliste eintrugen, wurde 2008 zum letzten Mal ausgetragen./11/

Phasenweise tauchten auch immer wieder Radsportvereine mit dem Namen Brennabor in überregionalen Ergebnislisten auf. So wurde die Mannschaft des R.C. Brennabor Magdeburg 1930 und 1932 Deutscher Meister im Mannschaftsfahren über 100 km./12/

Sponsoring-Verträge

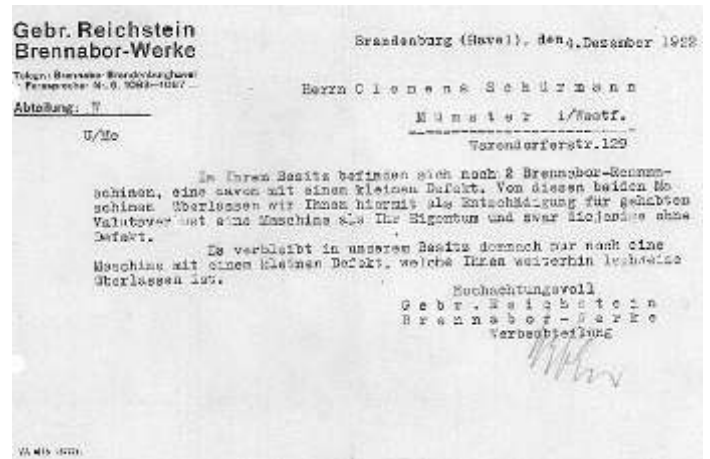
Einen Einblick in das Verhältnis von Radrennfahrern und Fahrradfabrikanten gibt uns der Briefwechsel zwischen Clemens Schürmann und den Brennabor-

Werken, der uns freundlicherweise vom Enkel Schürmanns zur Verfügung gestellt wurde. Obwohl dem hauptsächlich als Flieger tätigen Schürmann bei Europa- oder Weltmeisterschaften nie der Sprung auf das oberste Podest gelang, war er doch einer der erfolgreichsten deutschen Sprinter. Sein bestes Ergebnis gelang ihm 1908, als er bei den Europameisterschaften den 2. Platz erringen konnte. Zudem gewann er etliche Meetings und Derbys, vor allem im westdeutschen Raum.

Durch seine Erfolge wurden die Brennabor-Werke auf ihn aufmerksam und nahmen ihn 1921 unter Vertrag./13/ Laut Kontrakt für die Rennsaison 1923 erhielt



Flieger Willy Bader auf Corona mit Ablasser Käser, undatiert.



Originale Vertragsunterlagen zum Engagement des Fliegers Clemens Schürmann durch Brennabor. Interessant die Formulierung links: „In Ergänzung zu unserer heutigen mündlichen Verhandlung“...

Schürmann in offenen Rennen (1. April bis 31. Oktober) 20 Prozent der Vertragssumme und auf der Winterbahn im Sportpalast Berlin 10 Prozent für jeden ersten

Platz. Ihm wurden leihweise zwei Rennräder zu Verfügung gestellt, für beschädigtes Material gab es gegen Rückgabe kostenlos Ersatz. Alle Siege mussten unverzüglich an die für Profis zuständige Werbeabteilung auf einer Postkarte gemeldet werden. Die Abrechnung erfolgte monatlich.

Brennabor-Werke in jedem Falle nach Möglichkeit gewahrt bleiben.“/14/

Drei Jahrzehnte nur für Brennabor: Piet Dickentman

„Das Bemerkenswerteste an der unvergleichlichen Laufbahn des Altmeisters ist die Tatsache, dass er in den 30 Jahren seiner Tätigkeit als Dauerfahrer immer ein und dieselbe Fahrradmarke, das unverwüsthche, zuverlässige Brennabor-Rad benutzte.“/15/

Piet Dickentman, 1879 als Pieter Casper Johan Dikkentman in Amsterdam geboren, eroberte sich frühzeitig einen Platz auf dem berühmten Fünfsitzer (Quintuplet) seines Landmanns Jan Mulder und errang 1899 in Wien mit seinen Mitstreitern den Weltmeistertitel. Auf Grund der zunehmenden Motorisierung verloren die Fünfsitzer an Zugkraft und so wandte er sich den Steherrennen zu.

Nach guten Platzierungen bei kleineren Rennen errang er im Oktober 1900 seinen ersten großen Erfolg: In Breslau wurde er Europameister über 100 km.



Piet Dickentman mit seinem Brennabor-Steher am 3. Mai 1903 in Paris Buffalo.



Dickentman hielt Brennabor Jahrzehnte die Treue.

Links: Motiv zur Steher-WM in Friedenau, am 7. Juli 1901, wo er den 2. Platz hinter Thaddy Strobl belegte.

Rechts: Start zur „Oberweltmeisterschaft am 18.9.1910 in Berlin-Steglitz, die Dickentman am Ende für sich entschied.



Zudem nahm er an den Olympischen Spielen in Paris teil – wenn auch nur in einem Rahmenwettbewerb über 50 km, bei dem er den zweiten Platz hinter Thaddäus Robl belegte. Durch gute Leistungen (jeweils Zweitplatzierungen bei der EM und WM 1901, Holländischer Meister) etablierte er sich in der Steherszene. Seinen größten Erfolg erfuhr er sich am 16. August 1903, als er in Kopenhagen auf Brennabor Weltmeister über 100 km wurde. Aufgrund seiner zahlreichen Siege bei bedeutenden Rennen wie „Friedenauer Goldpokal“, „Großer Preis der Stadt Leipzig“ und „Goldenes Rad“ in Steglitz zählte Dickentman zu den Hauptverdienern der europäischen Steherszene.

Ein weiterer Höhepunkt in seiner Karriere war die „Oberweltmeisterschaft“ am 18. September 1910 in Berlin-Steglitz – eine Konkurrenzveranstaltung zu den regulären WM-Wettkämpfen. Bei der Weltmeisterschaft der UCI, einige Wochen zuvor, im Juli 1910 in Brüssel, war es zu Fehlentscheidungen gekommen, woraufhin der V.D.R. die deutschen Starter zurückzog und aus der UCI austrat. Etliche ausländische Fahrer sympathisierten mit den deutschen Fahrern und so starteten acht Dauerfahrer aus unterschiedlichen Nationen in Berlin zum Kampf über die 100 km. „Unbestrittener Sieger war Piet Dickentman, welcher auf der Marke Brennabor ein hervorragendes Rennen lieferte. Er erhielt ausser dem Barpreise von 3.000 M die grosse goldene Meisterschaftsmedaille. ... Auch die nächsten drei Preisträger, Ryser, Theile und Huybrechts, bestritten dieses sensationelle Rennen auf dem flinken Brennabor-Rade. Nirgends hat sich die Überlegenheit dieser Marke besser gezeigt, als bei dieser Veranstaltung, denn diese ersten vier Plätze beweisen nicht nur die Güte und Zuverlässigkeit des Brennabor-Rades, sondern bestätigen auch die schon seit Jahren bekannte Tatsache, daß die bedeutendsten und erfolgreichsten Meister des Zements, deren Urteil massgebend ist, der Marke Brennabor vor allen anderen den Vorzug geben.“/16/

Einen Großteil der Rennsaison verlebte Dickentman in Deutschland, schließlich wurden hier die bedeutendsten (und lukrativsten) Steherrennen veranstaltet. Daher ist es nicht verwunderlich, dass Dickentman von 1912 bis 1915 eine Zweitwohnung in Berlin-Wilmersdorf hatte. Zudem lernte er bei einem Besuch der Brennabor-Werke seine spätere Ehefrau kennen. In den 1920er-Jahren startete Dickentman dann vornehmlich auf holländischen Bahnen,



Thaddäus Robl hinter Schrittmacher auf einem Brennabor-Steher.

ehe er im Oktober 1928, fast fünfzigjährig, mit dem Rennsport aufhörte./17/

Von Marke zu Marke: Thaddäus Robl

Der Münchener Thaddäus Robl war der erfolgreichste und beliebteste deutsche Radrennfahrer in der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts, ein Vorbild auf der Bahn und anerkannt im gesellschaftlichen Leben. Seine größten Erfolge erzielte Robl auf Rädern der Firma Corona, die ihm von 1900 bis 1904 Rennräder und ab 1901 Schrittmachermotorräder stellte. 1901 und 1902 wurde er auf den Rädern mit der Krone im Steuerkopfschild Weltmeister. Bei den Europameisterschaften stand er viermal in Folge von 1901 bis 1904 auf dem obersten Podest, davon 1901 bis 1903 sicher nachgewiesen auf Corona./18/ Robl erzielte auch von Saison zu Saison bei den von April bis Oktober fast wöchentlich stattfindenden Rennen viele Siege und avancierte in diesen Jahren zum Radrennfahrer mit dem höchsten Salär in Deutschland./19/

In einem Brief an die Corona-Werke vom 22. September 1903, abgedruckt in seinem Buch „Der Radrennsport“, bedankt sich Robl ausdrücklich bei der Unternehmensleitung (siehe auch KS 54, S. 5) für die Qualität der ihm zur Verfügung gestellten Räder und führt weiter aus: „... das will um so mehr bedeuten, als gerade bei den von mir bestrittenen Rennen an die Qualität des Rades die denkbar größten Anforderungen gestellt werden. Rahmenbrüche oder dergleichen gefährliche Defekte sind während meiner ganzen Rennkarriere, seitdem ich Ihre Marke benutze, überhaupt nicht vorge-

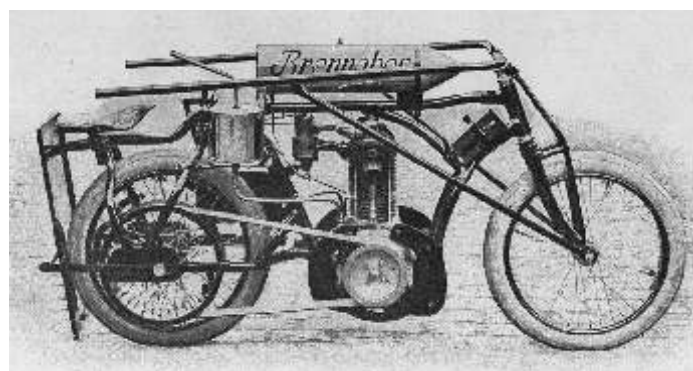
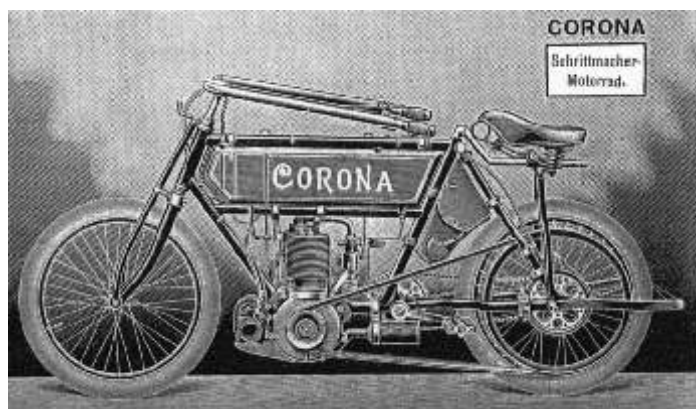
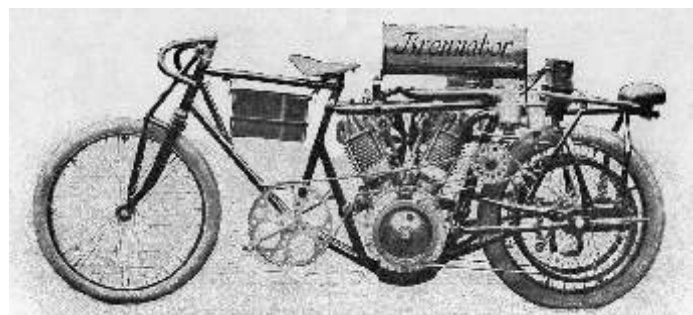
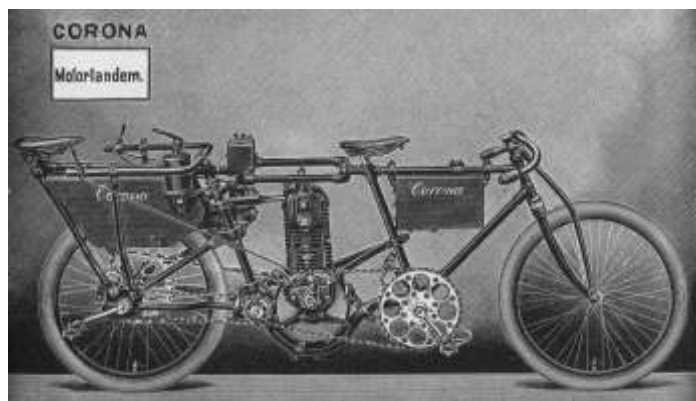
kommen. Ich hoffe, auf Ihrer Marke noch manchen Sieg zu erringen und ich denke, dass sie mir bis zum dem hoffentlich noch fernen Abschluß meiner Rennkarriere noch viele gute Dienste leisten soll.“/20/

Doch dann: Drei Seiten weiter in seinem Buch gibt Robl seinen Wechsel zu den Expreß-Fahrrad-Werken bekannt. Denn im Gegensatz zu Dickentman wechselte er sehr häufig den Hersteller. Für das Jahr 1895 konnte die Benutzung eines Brennabor-Rades nachgewiesen werden./21/ Im Zeitraum von 1900 bis 1904 fuhr er die Räder der Marke Corona, um,



Walter Sawall mit Brennabor-Trikot.

wie schon erwähnt, von Oktober 1904 bis zum Jahresende 1905 die Dienste der Expreß-Fahrrad-Werke AG aus Neumarkt bei Nürnberg in Anspruch zu nehmen./22/ In den Jahren 1906 und 1907 bestritt er seine Rennen wieder auf



Oben: Frühe Zweisitzer von Corona (Motortandem von 1901) und Brennabor (1905). Darunter: Die nächste Generation als Einsitzer, ebenfalls Corona und Brennabor (1905).

Rädern der Firma Brennabor und wurde am 1. September 1907 in Hannover auf einem Rad der Brennabor-Werke Europameister über 100 km./23/

Weltmeister auf Brennabor: Walter Sawall

Walter Sawall startete mit 19 Jahren als Dauerfahrer hinter Motoren. Weil er für einen Steher, die sonst ein gleichmäßig hohes Tempo anschlugen, sehr untypisch während des Rennens das Tempo extrem forcieren konnte, verlieh man ihm den Beinamen „Fliegender Steher“.

Für die Jahre 1922 bis 1924 lässt sich eine Verbindung zu den Corona-Fahrrad-Werken nachweisen./24/ Der aufstrebende Sawall konnte auf seinem Corona-Rad etliche Mittelklasse-Rennen für sich entscheiden./25/ Bis 1928 bestritt er 400 Renntage, in 60 Prozent der Rennen ging er als Sieger vom Platz. 1925 und 1928 betrug die Quote sogar über 70 Prozent!/26/ Durch diese Erfolge wurden die Brennabor-Werke auf Sawall aufmerksam und nahmen ihn unter Vertrag./27/ Schon kurze Zeit später revanchierte er sich für das Vertrauen. Am 28. August 1928 wurde Sawall auf Brennabor in Budapest Weltmeister über 100 km.

Natürlich vermarktete die Firma Brennabor den Weltmeistertitel gebührend.

Schließlich war mit diesem Erfolg eine lange Durststrecke des Unternehmens ohne internationale Meistertitel beendet worden. Entsprechend wurden Anzeigen in der Presse geschaltet und ein Plakat über dem Haupteingang der Brennabor-Werke gehisst./28/ Auf dem Festumzug anlässlich der Jahrtausendfeier der Stadt Brandenburg, im September 1929, durften die Brandenburger und ihre Gäste das Rad des Weltmeisters auf einem Brennabor-LKW in Augenschein nehmen./29/ 1931 konnte Sawall seinen Triumph wiederholen und wurde erneut auf Brennabor Weltmeister über 100 km./30/

Schrittmachermaschinen aus Brandenburger Produktion

Bedingt durch ihr Engagement im Rad-sport verfolgten Corona und Brennabor auch sehr aufmerksam die Entwicklung der für die Steherrennen notwendigen Schrittmacher-Motorräder. Als um 1900 Einzylinder-Einbaumotoren der französischen Firmen De Dion-Bouton und Aster zur Verfügung standen, entschlossen sich beide Werke unabhängig voneinander entsprechende Fahrzeuge zu bauen. Zu Beginn der Radrennsaison 1900 entstand ein erstes Brennabor-Motortandem. Ausgestattet war es mit einem französischen, wassergekühlten 3 PS Aster-Motor und einer Akkumulator-zündung./31/ Die Corona-Werke aus

Brandenburg präsentierten im März 1901 ein Schrittmacher-Motorrad mit einem 36 PS De Dion-Bouton-Motor.

Im „Brandenburger Anzeiger“ war aus diesem Anlass am 8. März 1901 zu lesen: „Ein neues Zeichen des Gewerbefleißes unserer industriereichen Stadt hinsichtlich des Fahrradbaues bietet ein im Laden des Uhrmachers Schoop ausgestellt Benzin Motorfahrrad der Corona Fahrrad-Werke hierselbst. Das über 2 m lange und etwa 6 Zentner schwere Fahrrad, dessen Motor eine Stärke von 6 PS besitzt, ist als Schrittmachermaschine für den bekannten Rennfahrer Robl aus München bestimmt. Bezüglich seiner Bauart sowohl als auch hinsichtlich der Stärke des Motors ist es das erste Mal, daß ein derartiges Rad auf den Rennbahnen in Thätigkeit treten wird. Es ist als Zweisitzer gebaut und mit verschiedenen Neuerungen, u.a. mit Wasserkühlung, ausgestattet. Die Geschwindigkeit geht über Schnellzuggeschwindigkeit hinaus bis 100 km/h. Der Preis beträgt 3.000,- RM.“

Hinter dieser Maschine, besetzt mit den beiden Schrittmachern Franz Bretschneider und Fritz Steger, fuhr Robl am 30. Juni 1901 in Leipzig Weltrekord. Dabei verbesserte er den Stundenrekord auf 65,512 km. An den Berliner Steher Max Heiny lieferte Corona im selben Jahr ebenfalls diese Maschine aus.

Nach 1903 verdrängten bei den Berufsfahrern zunehmend Motoreinsitzer als Führungsmaschinen die Motor tandems. Stärkere und zuverlässigere Motoren machten ein Mittreten der Schrittmacher überflüssig. Robl und Dickentman fuhren die längste Zeit hinter Motorradtandems, schließlich versprachen sie sich davon einen Gewinn an Sicherheit, kam es doch bei Überholmanövern und einem Tempo bis zu 100 km/h häufig zu Stürzen, die oft genug tödlich endeten.

Brennabor und Corona boten wahrscheinlich bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges Schrittmacher-Motorräder an. Wie viele Schrittmacher-Motorräder im gesamten Produktionszeitraum hergestellt wurden, lässt sich nicht nachvollziehen, zumal die Maschinen Sonderanfertigungen waren. Leider hat sich kein Exemplar über den Lauf der Zeit erhalten.

Brandenburger Innovation: Ballonräder

Das Ballonrad prägte die Angebotspalette in den frühen 1930er-Jahren. Die Brennabor-Werke nahmen für sich in Anspruch, diesen Reifentyp 1926 zuerst entwickelt und zur Marktreife gebracht zu haben. Ein parallel dazu entwickelter Ballonreifen der Triumph-Fahrradwerke in Nürnberg hatte eine Breite von 1 3/4“ (gängige Breite bis dahin 1 1/2“), wohingegen der Brennabor-Ballonreifen eine Breite von 2“ aufwies. Diese Veränderung erforderte auch eine Verbreiterung der bisher üblichen Rahmen, um die erforderliche Durchlaufbreite zu gewährleisten./32/

Wurden anfangs ausschließlich Alltagsräder mit diesen neuartigen Reifen ausgestattet, tauchte 1929 mit der Ballon-



Originale Bildunterschrift 1930: „Berlin-Kottbus-Berlin stand im Zeichen der absoluten Überlegenheit des Brennabor-Ballonrades. Dr. Carl Reichstein, Konstrukteur des Ballonrades, beglückwünscht den Sieger Alfred Siegel am Ziel der Fahrt Berlin-Kottbus-Berlin.“

Rennmaschine erstmals ein Modell für den Straßenrennsport auf./33/ Sogleich wurden die auf diesen Rädern errungenen Siege in Anzeigen und Katalogen entsprechend vermarktet. Steher-Weltmeister Sawall testete nur ein Jahr später die Ballonräder erfolgreich auf der Bahn./34/ Aus den vorliegenden Katalogen geht hervor, dass mindestens bis 1939 bei Brennabor Ballonräder produziert wurden. Für die Firma Corona ließen sich bis jetzt keine Ballonräder nachweisen. Dahingegen produzierte Excelsior 1934 (25x2“) und 1939 (26x1,75“) Rennräder mit Ballonreifen./35/

Kindertage der Aerodynamik

Auch in der Aerodynamik von Rennrädern setzten die Brennabor-Ingenieure

neue Maßstäbe. Ein von ihnen entwickeltes, stromlinienförmig verkleidetes Rad nahm am ersten Rennen von Rädern mit geschlossener Karosserie in Deutschland teil, das am 5. April 1914 auf der Olympiabahn in Berlin stattfand. Die Karosserie in Form eines Zeppelins bestand aus einem Gerippe von leichten Holzleisten, die mit Ballonseide bespannt waren. Der Einstieg für den Fahrer erfolgte über eine seitlich angebrachte Tür. Ein frontales Fenster aus Celluloid ermöglichte dem „Piloten“ einen begrenzten Blick auf die Bahn. Um seinen Gegner im Blick zu haben, nutzte er ein kleines seitliches Fenster. Das ca. 1,20 m lange und 1,00 m breite Rad war nur zum Einsatz auf der Bahn bestimmt, aufgrund der Konstruktion war es fast unmöglich, größere Lenkbewegungen auszuführen.



Start zum ersten „Rennen auf Fahrrädern mit geschlossener Carosserie in Deutschland“, auf der Olympiabahn in Berlin am 5. April 1919. Mit „Brennabor Fisch“ und „Görlicke-Schrapnell“. Fahrer: Piet Dickentman und Artur Stellbrink.

Das Foto auf dieser Seite zeigt sowohl den „Brennabor-Fisch“ als auch das „Görlicke-Schrapnell“, die bei diesem Wettbewerb gegeneinander antraten. Die Fahrer wurden in der originalen Bildunterschrift vertauscht. Es ist unwahrscheinlich, dass Arthur Stellbrink auf Brennabor und Piet Dickentman auf Görlicke fuhren. In einer Rennankündigung der „Allgemeinen-Sport-Zeitung“ vom 5. April 1914 heißt es: „Gedekte Räder werden heute auf der Berliner Olympiabahn im Rennen zu sehen sein. Die Unternehmung hat dazu Dickentman mit seinem Fisch und Stellbrink mit seinem Schrapnell engagiert. Der Franzose Berthet, der ein Torpedofahrrad in Benützung hat, sollte gleichfalls zur Teilnahme herangezogen werden, er lehnte es aber ab, mit dieser Maschine ein Rennen zu fahren.“/36/

Dickentman, der von 1898 bis 1928 ausschließlich auf Brennabor fuhr und für den die Nutzung eines Konkurrenzrades allein daher unvorstellbar ist, bestritt 1914 noch zwei weitere Rennen in Magdeburg und Nürnberg mit dem „Fisch“./37/ Außerdem machte Stellbrink 1915 Werbung für das „Göricke-Schrapnell“./38/ Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges unterbrach schließlich die Weiterentwicklung der stromlinienförmigen Räder.

Radrennbahnen in Brandenburg an der Havel

Die erste Radrennbahn in der Stadt Brandenburg wurde am 13. August 1899 in der Wilhelmsdorfer Landstraße eröffnet. Nach einem Fahrradkorso der Radfahrvereine aus Stadt und Umgebung zu dem vor den Toren gelegenen Sport-Park kamen fünf Rennen zur Austragung: Das Erstrennen über eine Strecke von 1.000 m, ein Sportpark-Eröffnungsrennen über eine Distanz von 3.000 m, das Hauptrennen über 10.000 m hinter Schrittmacherführung sowie ein Vorgabe-Rennen und ein Tandem-Rennen./39/

Die Radrennbahn hatte eine Länge von 333,30 m, besaß eine Kurvenüberhö-

hung von 3,50 m (im Vergleich dazu lag die Kurvenüberhöhung der Treptower Radrennbahn bei 5,50 m) und auf der Zielgeraden eine Breite von 8,00 m./40/ Der Besitzer des Sport-Parks war der Brandenburger Maurermeister und Architekt Carl Jurth. Zur Erbauung der Zuschauer gab es neben den Flieger- und Steher-Rennen, welche die Interessierten hautnah im Innenraum und hinter der Bande verfolgen konnten, eine Restauration mit bis zu 1.200 Plätzen und einen Aussichtsturm. Diese beiden Gebäude hatte Jurth 1896 nach Beendigung der Berliner Gewerbeausstellung in Treptow gekauft und in Brandenburg aufstellen lassen.

Alljährlich fanden über die Pfingstfeiertage gut dotierte Rennen statt. Neben den Weltmeistern Robl, Dickentman und weiteren Spitzenfahrern wie Fritz Ryser, Alfred Görnemann sowie Max Heiny starteten auch Lokalmatadoren in so genannten „Rennen für Herrenfahrer“. Der spätere Pächter Hermann Gentz, Inhaber einer Fahrradhandlung in der Innenstadt, nahm selbst daran teil.

Die Wettkämpfe auf der Zementbahn lockten an den Rennwochenenden von April bis Oktober jeweils bis zu 6.000

Zuschauer an./41/ Dabei muss man sich vergegenwärtigen, dass die Stadt Brandenburg an der Havel zu jener Zeit nur knapp 50.000 Einwohner besaß.

Doch am 28. April 1913 zerstörte ein Feuer das Restaurationsgebäude und läutete damit den schleichenden Verfall des Sport-Parks ein. Bis in die 1920er-Jahre wurden gelegentlich noch kleinere Rennen veranstaltet, bevor das Gelände ab 1930 zu einer Kleingartenkolonie umgestaltet wurde./42/

Auf der ehemaligen Musterwiese im heutigen Stadtteil Nord existierte nach 1945 eine 400 m lange Aschenbahn, die 1950/51 durch eine neue Radrennbahn aus Beton ersetzt wurde. Zur Aufschüttung für die 385 m lange Rennbahn, bei einer Kurvenüberhöhung von 2,50 m, wurden Schuttreste der ehemaligen Brennabor-Werke verwendet. Zu den Eröffnungsrennen am 16.09.1951 kamen 8.000 Zuschauer. Bis 1976 wurden hier auf der „Werner-Seelenbinder-Radrennbahn“ vor allem regionale Rennveranstaltungen durchgeführt. Eine Zäsur bedeutete der Abriss der Bahn 1985, kam doch so das endgültige Aus für den BahnradSPORT in der Stadt Brandenburg an der Havel./43/

Quellennachweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben

- /1/ Juchert, Hans: Aus der Geschichte der Brandenburger Fahrradindustrie in: Festschrift 800 Jahre Neustadt Brandenburg an der Havel, 1996, Brandenburg an der Havel, S. 164
- /2/ Brennabor-Kataloge 1892-1896, 1898-1912, 1914-1916, 1920-1923, 1925-1927, 1930, 1931, 1936-1939, Brennabor-Prospekte 1929, 1932, 1933, 1935
- /3/ Zeitung Brandenburger Anzeiger, 30. August 1899 (Quelle: Stadtarchiv Brandenburg)
- /4/ Robl, Thaddäus: Der Radrennsport, Mai 1905, Hannover, S. 134
- /5/ Corona-Kataloge 1906-1911, 1922, 1925, 1926, 1928, Corona-Prospekte 1906, 1911, 1915
- /6/ Excelsior-Kataloge 1906-1910, 1912-1914, 1925/26, 1927(?), 1929(?), 1930(?), Excelsior-Prospekte 1934, 1939
- /7/ Zeitung Brandenburger Anzeiger, 13. Oktober 1900 (Quelle: Stadtarchiv Brandenburg)
- /8/ Zeitung Brandenburger Anzeiger, 17. Mai 1897 (Quelle: Stadtarchiv Brandenburg)
- /9/ cycling4fans.de/index.php?id=4024
- /10/ Zeitung Brandenburger Anzeiger, 18. August 1908 (Quelle: Stadtarchiv Brandenburg)
- /11/ cycling4fans.de/index.php?id=2966
- /12/ Brennabor-Katalog 1931, S. 13 und wikipedia.org/wiki/Otto_Weckerling
- /13/ Postkarte Brennabor-Werke vom 25. Januar 1921 (Quelle: R. Schürmann)
- /14/ Vertrag zwischen Brennabor-Werken und Schürmann vom 15. Dezember 1922 (Quelle: R. Schürmann)
- /15/ Broschüre „Sechs Meister des Pedals“, 1928, Brennabor-Werke Brandenburg

- /16/ Brennabor-Katalog, 1911, Brandenburg, S. 3
- /17/ piet-dickentman.de
- /18/ Hirschfeld, Franz: Die 500jährige Hohenzollern-Jubelfeier in Brandenburg an der Havel, 1912, Chemnitz, Graphische Kunstanstalt A. Jülich, S. 56
- /19/ Sport-Album der Rad-Welt, 1906, IV. Jahrgang, Berlin, Verlag der Rad-Welt, S. 106 ff.
- /20/ Robl, Thaddäus: „Der Radrennsport“, 1905, Leipzig, Grethlein & Co., S. 137
- /21/ Brennabor-Katalog 1896, Brandenburg an der Havel, S. 6
- /22/ Robl, Thaddäus: „Der Radrennsport“, 1905, Leipzig, Grethlein & Co., S. 142 und Sport-Album der Rad-Welt, 1906, IV. Jahrgang, Berlin, Verlag der Rad-Welt, Anzeigenteil
- /23/ Brennabor-Katalog 1907, Brandenburg an der Havel, S. 5 und Zeitung Brandenburger Anzeiger, 03. September 1907
- /24/ Corona-Katalog 1922, Brandenburg an der Havel, S. 17
- /25/ Werbeanzeigen Corona (u.a. für Revanche um Dt. Stehermeisterschaft), August 1924
- /26/ Broschüre „Walter Sawall – Erlauchtes und Erlebtes“, 1928, Berlin, Verlag der Rad-Welt, S. 58
- /27/ Broschüre „Sechs Meister des Pedals“, 1928, Brennabor-Werke Brandenburg
- /28/ Broschüre „Walter Sawall – Erlauchtes und Erlebtes“, 1928, Berlin, Verlag der Rad-Welt, S. 55
- /29/ Heß, Klaus: Brandenburg – so wie es war, 1992, Düsseldorf, Droste Verlag, S. 100
- /30/ Werbe-AK Brennabor, mutmaßlich 1931: „Walter Sawall – Steher Weltmeister 1931 und 1928, Deutscher Meister 1931, 1930 und 1929, Der beste Dauerfahrer der Welt fährt Brennabor“

- /31/ Gronen/Lemke: Geschichte des Radsports, 1978, Eupen, Edition Doepgen Verlag, S. 169
- /32/ Breiholz, Dirk: Das Ballonrad und seine Entwicklung, in: Der Knochenschüttler, Heft 23, 3/2001, S. 2 ff.
- /33/ Brennabor-Katalog 1930, Brandenburg an der Havel, S. 36
- /34/ Brennabor-Katalog 1931, Brandenburg an der Havel, S. 17
- /35/ Excelsior-Prospekte 1934 und 1939, Brandenburg an der Havel
- /36/ Allgemeine Sport-Zeitung, 05. April 1914, S. 230
- /37/ Allgemeine Sport-Zeitung, 09. Mai 1914, S. 402 und 24. Mai 1914, S. 481
- /38/ AK Stellbrink, A.: „Europameister Arthur Stellbrink, erfolgreicher Görickefahrer, mit seinem Göricke-Schrapnell, auf welchem er Fahrer anderer Systeme dieser Art wiederholt besiegte.“, postalisch gelaufen 1915
- /39/ Zeitung Brandenburger Anzeiger, 14. August 1899 (Quelle: Stadtarchiv Brandenburg)
- /40/ Sport-Album der Rad-Welt, 1903, I. Jahrgang, Berlin, Verlag der Rad-Welt, S. 93
- /41/ Zeitung Brandenburger Anzeiger, 28. Mai 1900 (Quelle: Stadtarchiv Brandenburg)
- /42/ Heß, Klaus: Brandenburg – so wie es war, 1992, Düsseldorf, Droste Verlag, S. 80
- /43/ Lutzens, Manfred: in Brandenburger Wochenblatt, 25. Februar 2009, S. 8

Fotonachweis

Alle Fotos und Abbildungen aus den Archiven von Steffen Schulze und Mario Steinbrink

Der schrullige Herr von Zois – Ein Pionier des österreichischen Radsports

Von Renate Franz, Köln

Renate Franz hat ein Faible für schillernde Persönlichkeiten aus der Welt des Radsports. Immer wieder gräbt sie bei ihren Nachforschungen Charaktere aus, die einst die Wahrnehmung des Fahrrads prägten und beeinflussten oder die sich für die Fortbewegung auf zwei Rädern stark machten. Dieses Mal berichtet sie über Michelangelo Baron von Zois.

Es war in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg, als der damalige Landeskonservator von Kärnten, Otto Demus, über einen seiner ehemaligen Mitarbeiter eine Aktennotiz verfasste: Dieser, Michelangelo von Zois, habe zwar durch „Anregungen und kleine Berichte stets recht gute Dienste geleistet“, für wichtigere Aufgaben sei er allerdings nicht geeignet, da er als „schrullig“ bekannt sei und zu „phantastischen Plänen“ neige.^{/1/}

Schrullig war er wohl in der Tat, dieser Zois. Aber auch einer der engagiertesten Wegbereiter des Radsports in Österreich, der mit seinen „phantastischen Plänen“ viel auf den Weg brachte, als „einer der Pioniere des österreichischen Radsports“^{/2/} galt, über ein großes kreatives Talent verfügte und ein Kultur- und Sportjournalist sowie Schriftsteller war. Davon wusste Demus offensichtlich nur wenig, oder es interessierte ihn nicht sonderlich.



Sigmund Zois „Ritter von Edelstein“ war im Alter auf einen Rollstuhl angewiesen.

Foto: Peter Geymayer via Wikimedia Commons.

Michelangelo Freiherr von Zois von Edelstein – so hieß er wirklich – wurde 1874 als Abkömmling der adligen Familie Zois im kleinen Schalkendorf, in Oberkrain am Bleder See gelegen, geboren. Heute ist die Gemeinde ein Ortsteil von Bled im nördlichen Slowenien. Benannt wurde Zois nach seinem gleichnamigen Vorfahren, der anfangs des 18. Jahrhunderts aus der Lombardei in das damalige Herzogtum Krain übersiedelt war und als reichster Mann der Gegend galt. Familiensitz war Schloß Egg bei Krainburg.^{/3/} Dessen Sohn Sigmund von Zois war nicht nur ein ebenso versierter Kaufmann und Unternehmer wie sein Vater, sondern auch ein anerkannter Privatgelehrter, der sich insbesondere für Geologie interessierte. Er sammelte Mineralien, forschte selbst und finanzierte Reisen von Mineralogen. Ihm zu Ehren wurde ein bis dato unbekanntes Mineral vom Berliner Chemiker Professor Martin Heinrich Klaproth 1805 „Zoisit“ genannt, und der so Geehrte erhielt den offiziellen Beinamen „Ritter von Edelstein“.^{/4/ 5/}

Auch der Ururgroßneffe von Sigmund von Zois, Michelangelo III., war ein vielseitig interessierter und begabter Mann, wie fast alle Angehörigen seiner Familie.^{/6/} Schon als Jugendlicher war er ein wahrer Sportfanatiker, der begeistert ritt, jagte und Tennis spielte. Seine Schulbildung erhielt er in der vornehmen Wiener Privatschule „Theresianum“, deren Hauptaufgabe die Heranziehung von gebildeten und loyalen Staatsbeamten war. Im Alter von 20 Jahren begann er mit dem Radsport, zunächst als Tourenfahrer. Als er nach Graz zog, um dort Jura zu studieren, wurde er regelmäßiger Besucher der dortigen, 1888 erbauten, „Birken-Rennbahn“. Er begann mit dem Training bei Alexander Gayer, dem damaligen Leiter der „Grazer Trainierschule“, der als erster Radsporttrainer der Geschichte angesehen wird, und den Zois Zeit seines Lebens verehrte. Gayers „Trainierschule“ brachte so erfolgreiche Fahrer wie Franz Gerger, Josef Fischer, Émile Huet, Bruno Büchner, Franz Seidl und den späteren Sprint-Weltmeister aus Dänemark, Thorwald Ellegaard, hervor.



Michelangelo von Zois in: Der Radfahrer Nr. 79 vom 22. Januar 1937.

Journalist, Schriftsteller und Funktionär

Doch von Zois entschied sich, den Radsport als Journalist und Schriftsteller sowie als Funktionär populär zu machen. Zunächst engagierte er sich im Steirischen Radfahrer Gauverband, und, als er nach Krain zurückging, im Laibacher Bicycle Club. 1907 zog er aus beruflichen Gründen nach Wien, wurde dort Vorsitzender des Österreichischen Radsport-Ausschusses und führte als solcher die österreichische Radsport-Mannschaft bei den Olympischen Spielen 1912 in Stockholm an, worüber er in der Touring-Zeitung ausführlich berichtete^{/7/}: „Die große Schlacht ist also vorüber... Wir sind zwar nicht als Sieger heimgekehrt, wohl aber als tapfere Krieger, die ihre Pflicht getan, sich wacker geschlagen, und die Ehre der Fahne hochgehalten haben.“^{/8/}

Nach 1918 zog von Zois nach Klagenfurt, wo er zunächst eine Radfahrerriege und dann den Rad- und Motorfahrerverein Wörthersee gründete. 1932 gehörte er zu den Mitbegründern des Kärntener Radfahrer-Vereins, später Kärntener Radfahrer-Verband, dessen Präsident er bis 1937 war.^{/9/ 10/} In Klagenfurt selbst wurde der vollbärtige Brillenträger, der meistens Knickerbocker trug, eine bekannte Erscheinung.

1902 erschien das erste Buch von Michelangelo von Zois, „Der Vollmensch. Ein Rennfahrerroman“, das er



Alexander Gayer (hintere Reihe, 3.v.r.), Gründer und Betreiber der „Grazer Trainierschule“, in der auch Zois trainierte. Gayer gilt als erster Radsporttrainer der Geschichte, sein bekanntester Schüler war der spätere Sprint-Weltmeister aus Dänemark, Thorwald Ellegaard.

Foto: Sammlung Renate Franz

seinen „lieben Kameraden von der Grazer Trainierschule 1898“ widmete und das von den wirklichen und erdichteten Abenteuern seines Alter Ego Heini von Stein berichtete:

Gerade mal 25 Jahre ist Heini alt, aber schon hat er „in Austern geschlemmt und in Sekt, er erkletterte die Pyramiden Ägyptens; vertraut sind ihm die Wunder Indiens, und tausendundeine Nacht hat er in Weiberarmen geruht – immer in andern“, wird aber dieser Fülle überdrüs-

sig. Heini holt sich Rat bei seinem Freund Max, einem Arzt, was er jetzt noch mit seinem Leben anfangen könne. „Schlicht und einfach“ gibt ihm der Freund den Rat: „Radle!“ Heini von Stein radelt. Und siehe da, „sein Körper stählt sich wie Eisen im Feuer, seine Seele wird leicht und frei“. Da ist der Schritt, Radrennfahrer zu werden, nicht mehr groß. Und siehe: „Von Triumph zu Triumph trägt ihn sein Racer – alle Matadoren des Velocipeds werden zunichte vor Heini von Stein.“/11/



Schloss Egg, Stammsitz der Familie von Zois.

Foto: Ramón, via Wikimedia Commons

„Abertausende von Mitgliedern der Radsportverbände“, so der Schweizer Büchersammler und selbst ernannte „Kompendialist“ Hans A. Jenny, verschlangen damals dieses „Kultbuch“ mit Begeisterung/12/: „Die Szenen aus dem Radfahrerleben sind mit einer Verve, mit einer so hinreißenden Kraft erzählt, so lebendig, so packend und anschaulich, dass man von dem Talent dieses Dichters noch Bedeutendes erwarten darf. Der Radrennfahrer als Vollmensch überzeugt durch seine literarische Kraft und Saftigkeit jeden Leser.“/13/

Neben seiner Tätigkeit als Buchautor arbeitete von Zois als Journalist. Bis in die 1920er Jahre hinein war er als Chefredakteur der Österreichischen Touring-Zeitung tätig, die er mitbegründet hatte und mitunter fast alleine vollschrieb./14/ Zudem verfasste er Artikel für die auflagenstarke deutsche Radsportzeitschrift Rad-Welt./15/ 1904 erschien im „Sport-Album der Rad-Welt“ sein in mehreren Briefen mit der Anrede „Lieber Freund“ dargestellter Beitrag „Wie werde ich Rennfahrer“, der 50 Seiten umfasste.

„Hat ein Bahnrennen Dich so begeistert? Willst Du von einer Frucht, die Dir süß und erreichbar scheint, ein wenig verkosten, bloss um zu wissen, wie sie schmeckt? Oder hast Du einmal in letzter Zeit die letzten Etappen eines Straßenrennens miterlebt, und lernstest hierbei den Mut, die Ausdauer und Willenskraft bewundern, die zur Ueberwindung der Schwierigkeiten gehören?“/16/

Von Zois riet dem uns unbekannten Freund, sich bei Straßenrennen zu versuchen, als „Vorbereitung zu Bahnrennen“. Bis ins Detail beschrieb er die Vorbereitungen wie etwa eine ärztliche Untersuchung, gab dem „Rennfahrer in Spe“ Tipps für den Fahrradkauf, riet ihm von Rauchen und vom Alkohol ab, schlug einen detaillierten Tages- und Speiseplan vor sowie regelmäßige Bäder und Massage und vieles weitere mehr: „Du musst leben wie ein Mönch, nüchtern, zurückgezogen, keinen Moment darfst Du den Zweck Deines Trainings ausser acht lassen.“ Im Jahr darauf ergänzte er diesen Beitrag durch seinen Artikel „Das Training des Fliegers“./17/

1908 mündeten diese Artikelreihen in einem zweiten Buch: „Das Training des Rennfahrers für Rennbahn und Landstraße“. Dort berichtete von Zois zunächst vom Stellenwert des Sports auf der britischen Insel: „Männer, die von England kamen, wußten den staunenden Freunden zu erzählen, dass die Leute

über dem Kanal, so vernünftig sie sonst auch seien, doch recht kindlichen Vergnügungen huldigen. So unterhalten sich junge Leute, einen Lederball auf einer Wiese herumzustoßen, andere wieder schlugen mit einer Art Praker [Teppichklopfer] den Ball über ein Netz u.s.w., und dieser Wahnsinn lockte Zuschauer in jeder Menge herbei. Darunter gäbe es Leute in Amt und Würden - die es manchmal sogar nicht verschmähen, selbst mitzutun.“/18/

Dem damaligen Zeitgeist entsprechend sah von Zois den Sport als Beitrag zur allgemeinen Volksgesundheit: „... ein jeder bedenke, dass er ein Teil eines Ganzen, eines Volkes sei, dessen Wohle zu dienen sein höchster Ehrgeiz sein muss“, und er belehrte den Leser: „Kräftige Eltern dürfen auf kräftige Kinder rechnen; Schwächlinge auf Schwächlinge, die wieder minderwertige Kinder zeugen, und so verschlechtert sich die Rasse, die immer kräftiger werden sollte.“/19/

Früh gegen Doping

In anderen Punkten waren seine Ansichten weniger zeitgemäß. So sah Baron Zois die Angewohnheit mancher Trainer, ihren Schützlingen zu raten, wenig Wasser zu trinken, zu Recht als „Unsitte“ an und sprach sich zudem gegen jede Art von Doping aus, das damals als nahezu selbstverständlich galt, da „Sport dazu diene, den Besten zu erkennen, nicht aber damit ein künstlich über seine Leistungsfähigkeit gebrachtes Wesen siege. Dies ist ein Standpunkt, der auch im Radrennsporte gilt“./20/

„Der Gebrauch des Arseniks (Hüttenrauch) ist jedenfalls mit den Grazer Fahrern in die Welt gekommen; der Genuß desselben ist in den Alpenländern unter den Holzknechten des Hochgebirges u.s.w. üblich, um die Strapazen besser auszuhalten.“/21/ „Überhaupt sind alle Tränke, Mixturen, Salben u.s.w., mit denen manche Trainer arbeiten, nicht nur überflüssige Charlatanerie, sondern auch verwerflich und unnütz. Außer Franzbranntwein, Fluid und Vaseline braucht man nichts, und man sollte jeden Trainer mit einem Tritte aus der Kabine hinausbefördern, der sich mit einer geheimnisvollen Mixtur naht. Wenn er kein Schwindler ist, so ist er ein kompletter Esel.“/22/23/

Seinem Freund Alexander Gayer attestierte von Zois indessen, dass dieser „manchmal seinen Leuten vor dem Starte einen Trank ein[gab], das war aber nichts anderes als Schilcher, ein sehr leichter steirischer roter Wein“./24/



Karikaturen des „schrulligen Baron Zois“.
Kärntener Volksblatt, 20.9.1984, S. 12.



1911 beklagte der wohl auch elitär denkende von Zois eine „schwere Krise“ des Radsports in Österreich, da dieser die „Massen“ angezogen habe: „Es war ein Glück für alle jene, die durch das Rad zum Sporte überhaupt geführt wurden, ein Unglück für den Radsport, da ihm dadurch eine Menge Elemente zugeführt wurden, die erstens vom Sporte keine Ahnung hatten und zweitens sich zur Ausübung des Radsports nicht besonders eigneten.“ Das habe den Radsport „krank“ gemacht, gesundet sei er durch die Schrumpfung der Zahl von Vereinen: „Und anstelle der ziemlich regellosen Massen sind zielbewußte begeisterte Sportsleute getreten.“/25/

1917 erschienen die von Baron Zois verfassten „Des Freiherrn von Münchhausen neueste Friedens- und Kriegsabenteuer“, die zuvor schon in Kapiteln in der Österreichischen Touring-Zeitung erschienen waren. Neu war daran, dass von Münchhausen nun mit einem Fahrrad unterwegs war und mit dieser „Maschine“ unglaubliche Abenteuer erlebte.

Gewandeltes literarisches Interesse

Spätestens seit Ende des Ersten Weltkriegs wandelte sich Michelangelo von Zois' literarisches Interesse. Er schrieb Beiträge für Zeitschriften der Naturistenbewegung, verfasste Übersetzungen und fungierte als Ideengeber für die Stummfilme „Der schwarze Chauffeur“ (1917) und für „Veritas vincit“ (1919) von Joe May./26/ Zudem schrieb er zahlreiche Novellen, in denen sich seine Bewunderung für deutsches Rittertum und die italienische Renaissance widerspiegelte. 1924 kam sein Buch „Vom Wege den ich ging“ heraus, mit Kurz-Essays zu allen Themen des Lebens, „Ihr“ gewidmet, womit keine Frau, sondern „die Straße“ gemeint war. Da durfte das Fahrrad natürlich nicht fehlen: „Frei! Frei ---! Frei! surrt die Pneumatik. Frei! schnurrt leise die Kette. Frei! jubeln die Speichen. Hinein in die Pedale ... Surre Rädchen, surre dem Ziele zu! ‚Bin ein fahrender Gesell‘, kenne keine Sorgen!“

In diesem Büchlein, aus dem hervorgeht, dass er durchaus auch der holden Weiblichkeit zugetan war, verarbeitete Zois auch den Verlust des stammschlosses Egg in Krain, das nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg nicht mehr zu Österreich gehörte: „Hinter mir liegt, was einst Heimat war... Um unser Schloß wachsen Epheu, Rosen und wilder Wein.“/27/

Weiterhin verfasst er Radsportbeiträge unter dem Pseudonym „Olaf Egg“,

abgeleitet vom Namen des Stammschlosses seiner Familie. Auch das in der zeitgenössischen steirischen Radfachliteratur öfter auftauchende Pseudonym „Heini von Steier“ könnte Zois zugeschrieben werden.^{/28/}

Mit diesen ganzen Umtrieben nicht genug: „Hauptberuflich“ war von Zois seit 1899 eigentlich österreichischer Staatsbeamter. Ab 1903 war er Bezirkskommissär der krainischen Landesregierung in Radmannsdorf (heute Radovljica). 1907 wurde er in die „Zentralkommission für Denkmalpflege“ (ZK) ver-



Deckblatt des Buches von Zois „Das Training des Rennfahrers für Rennbahn und Landstraße.“

setzt, wo er allerdings, weil er Jurist und kein Kunsthistoriker war, als „Karikatur, die uns der ehemalige Ministerpräsident Beck angehängt hat“ empfunden wurde.^{/29/} Mehrfach sollte er im Zuge von Auseinandersetzungen und Intrigen in der ZK abgelöst und weggelobt werden, wurde aber vom damaligen Ministerpräsidenten Max Wladimir Freiherr von Beck protegiert und blieb bis 1914, dann wechselte er wieder in die krainische Landesregierung.^{/30/}

1915 wurde Baron Zois zum Militärdienst eingezogen und arbeitete als Redakteur der Kriegszeitung der 10. k.u.k. Armee und der Karnisch-Julischen Front. In den Akten des Wiener Kriegsarchivs ist über ihn zu lesen, dass er über „besondere Länderkenntnis“ verfügte und zudem drei Fremdsprachen – Englisch, Französisch und Kroatisch – fließend beherrschte.^{/31/}

In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg ersuchte Michelangelo von Zois, nach „dem Umsturz“ lediglich noch „ehrenamtlicher Korrespondent“ des Bundesdenkmalamtes, vergeblich um eine feste Anstellung als provisorischer Landeskonservator in Kärnten.^{/32/} Auf dieses Ansinnen hin schrieb der Landeskonservator Demus die anfangs erwähnte Aktennotiz. Schon 1912 hatte der damalige Präsident der ZK, Franz Prinz von und zu Liechtenstein, über Zois und die anderen Juristen in seiner Behörde geschrieben, diese mögen sich um „Kürze, Präzision und Sachlichkeit“ bemühen und kritisierte „ihr Gepappel von ‚moderner Denkmalpflege‘, ‚Stadtbild‘ usw.“^{/33/}

Von Zois als literarische Figur

Immerhin wurde unser schrulliger Baron selbst mehrfach literarisch verewigt, so von Fritz von Herzmanovsky-Orlandos im Rout am Fliegenden Holländer als bartumrauschter Hoteldirektor, der gerne Platitüden von sich gibt.^{/34/} ^{/35/} ^{/36/} Karl Kraus erwähnte ihn in „Die letzten Tage der Menschheit“: „Ja der Zois, der hat halt einen Humor! – Schon sein Name is so gspassig.“^{/37/}

Nach dem Anschluss Österreichs an Nazi-Deutschland bat von Zois erneut mehrfach, wenn auch erfolglos, bei der Zentralstelle für Denkmalschutz, beim Reichsstatthalter für Österreich und sogar mit einem persönlichen Brief an Adolf Hitler um erneute Verwendung in der ZK.^{/38/} Bis zu seinem Tod blieb er literarisch aktiv.

Am 17. Dezember 1945 starb Michelangelo von Zois in Schiefing am Wörthersee. Er war zweimal verheiratet; seine zweite Frau Eva Maria war auch schriftstellerisch tätig.^{/39/} Der Nachlass der Eheleute wurde 1998 dem Kärntner Landesarchiv überlassen.^{/40/}

Danksagung: Besonderer Dank gilt Wolfgang Wehap aus Graz, der zahlreiche Informationen beige-steuert hat sowie dem Kärntner Landesarchiv.

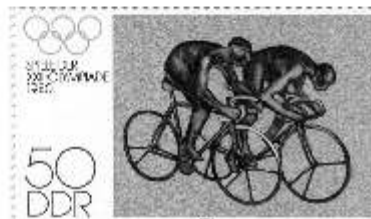
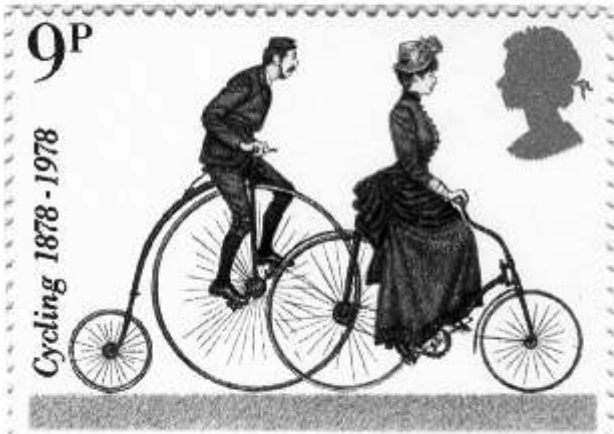
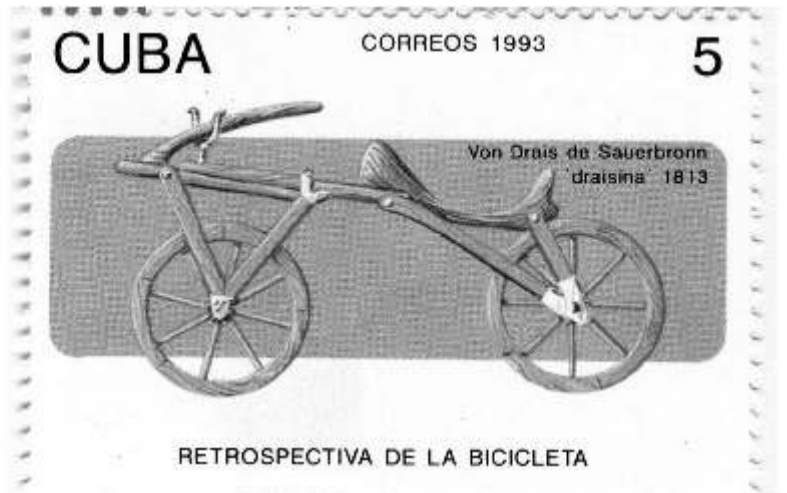
Quellenangaben, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben:

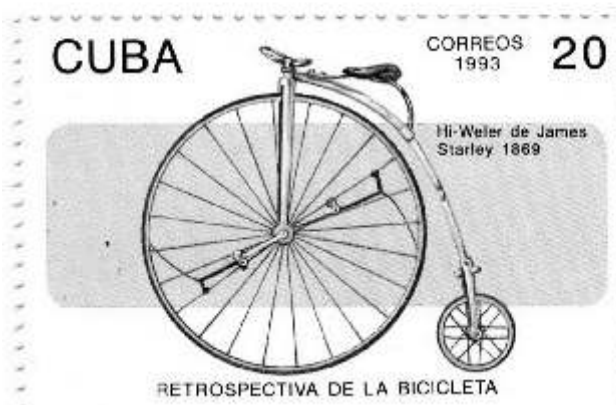
- /1/ Erich Nussbaumer: Geistiges Kärnten, Klagenfurt 1956, S. 427f.
- /2/ Othmar Hassenberger: „Pionierarbeit im Kärntner Radsport“, in: Der Radfahrer Nr. 79 v. 22. Januar 1937
- /3/ Der heutige Name des Schlosses lautet Brdo. Ab 1935 wurde das Anwesen Sitz der jugoslawischen Königsfamilie, später von Staatschef Tito als eine seiner Residenzen genutzt. Heute dient es der slowenischen Regierung als Ort für Staatsbesuche und ähnliche Anlässe. Der Name des dortigen Restaurant Zois erinnert an die ehemalige Besitzerfamilie.

- /4/ Artikel „Sigmund Zois von Edelstein“ auf wikipedia.de
- /5/ Gothaisches Taschenbuch der Freiherrlichen Häuser, Gotha 1891
- /6/ Der Radfahrer Nr. 79 v. 22. Januar 1937
- /7/ <http://www.la84foundation.org/6oic/OfficialReports/1912/1912part2.pdf>
- /8/ Mitteilungen des Österreichischen Touring-Clubs, 8/2011. S. 13
- /9/ „Michelangelo Baron Zois d.Ä. zurückgetreten“, in: Der Radfahrer Nr. 79 v. 22. Januar 1937
- /10/ a.a.O.
- /11/ Wolfgang Wehap: Michelangelo von Zois, Manuskript
- /12/ a.a.O.
- /13/ <http://www.titanic-magazin.de/102.html>
- /14/ Alle Ausgaben der Zeitschrift sind einsehbar unter: <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=oet&size=26>
- /15/ <http://www.europeana.eu/portal/record/92032/DA5F10940CDE5FEEFCBFB87171A2F5E449F4C957.html?start=10>.
- /16/ Sport-Album der Rad-Welt 1903, Berlin 1904, S. 2-52.
- /17/ Sport-Album der Rad-Welt 1904, Berlin 1905, S. 17-48.
- /18/ Das Training des Rennfahrers für Rennbahn und Landstraße, S. 7.
- /19/ a.a.O., S. 10f.
- /20/ a.a.O., S. 241
- /21/ <http://graz.radln.net/cms/beitrag/10827763/25359419/>
- /22/ Das Training des Rennfahrers für Rennbahn und Landstraße, S. 240.
- /23/ <http://graz.radln.net/cms/beitrag/10827763/25359419/>
- /24/ a.a.O.
- /25/ Mitteilungen des Österreichischen Touring-Clubs. Nr. 1/1911. S. 4
- /26/ <http://www.imdb.com/name/nm1802938/>
- /27/ Vom Wege den ich ging. S. 9.
- /28/ Wolfgang Wehap: Michelangelo von Zois, Manuskript
- /29/ Theodor Brückler: Franz Ferdinand als Denkmalpfleger. Die „Kunstakten“ der Militärkanzlei im Österreichischen Staatsarchiv (Kriegsarchiv), Wien, Köln, Weimar 2009, S. 21.
- /30/ Brückler, a.a.O., S. 370; Theodor Brückler/Ulrike Nimeth: Personenlexikon zu österreichischen Denkmalpflege. Wien 2001, S. 307f.
- /31/ Kärntener Volksblatt, 20. September 1984, S. 12.
- /32/ Eva Frodl-Kraft: Gefährdetes Erbe. Österreichs Denkmalschutz und Denkmalpflege. Wien-Köln-Weimar 1998. S. 81
- /33/ Theodor Brückler: Franz Ferdinand als Denkmalpfleger. Die „Kunstakten“ der Militärkanzlei im Österreichischen Staatsarchiv (Kriegsarchiv), Wien, Köln, Weimar 2009, S. 232.
- /34/ http://www.zeit.de/2005/50/oe_artgenossen „Wer schützt uns vor den Denkmalschützern?“ auf zeit.de
- /35/ http://www.egotrip.de/bucher/07/0712_scoglio_pomo.html
- /36/ Kärntener Volksblatt, 20. September 1984, S. 12.
- /37/ <http://gutenberg.spiegel.de/buch/4688/5>
- /38/ Theodor Brückler/Ulrike Nimeth: Personenlexikon zur österreichischen Denkmalpflege. Wien 2001, S. 307f.
- /39/ http://aleph20-prod-acc.obvsg.at/F?local_base=nlv&func=find-c&ccl_term=npz=zois+michelangelo
- /40/ Evelyn Webernig: „Nachlaesse im Kaerntner Landesarchiv“, in Carinthia I, 2004, S. 107

Doch nun genug der Theorie, nachfolgend lassen wir Bilder, sprich Marken, sprechen. Übrigens: Es gibt ein Buch, das sich mit diesem Thema beschäftigt. Das englischsprachige Werk wurde in den USA verlegt und ist nur noch antiquarisch zu bekommen. Hier die Daten: Dan Gindling „Bicycle Stamps“, 1997, ISBN 0-933201-78-8.







Post aus England und Amerika

Es sind zwar diesmal wieder vier Hefte, aber untypischerweise zwei Bicycle Quarterly (Herbst und Winter 2012) aus Seattle und nur eine News & Views (352) und ein Boneshaker (190) aus England. Ans Werk.

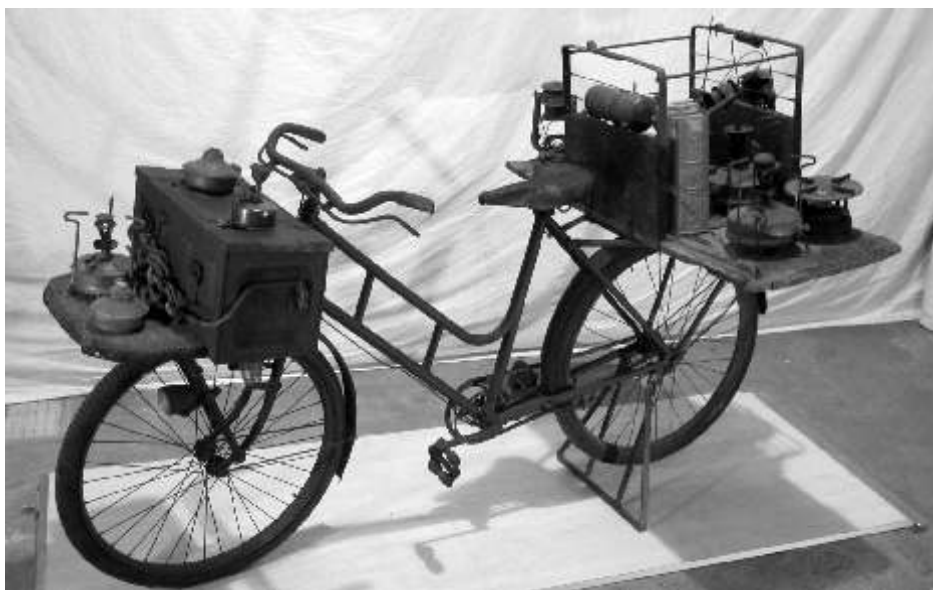
Zunächst gibt es etwas Trauriges, zu berichten: Tommy Godwin, einer der bekanntesten britischen Olympioniken (nicht der Langstrecken-Rekordler gleichen Namens), ist am 3. November 2012 mit 91 Jahren gestorben. Godwin, der schon bei den ausgefallenen 1940er Spielen in Tokio hätte an den Start gehen sollen, gewann zahlreiche Rennen in über 30 Jahren Leistungssport, beispielsweise sicherte er sich den Muratti-Cup dreimal in Folge gegen Reg Harris und durfte die Auszeichnung danach behalten. Er nahm zu Zeiten an Olympischen Spielen teil (1948), zu denen Olympioniken Urlaub einreichen mussten, um Ruhm für ihr Land einzuheimsen. Zuletzt trug Godwin im vergangenen Sommer die Olympische Flamme durch seine Heimatstadt Solihull.

Geht Euch das auch so? Man sitzt mitten im Winter am Schreibtisch und blättert in den N&V, sieht Fotos von Leuten im leichten Trikot auf ihren Rädern, die diverse Treffen im schönsten Sonnenschein besuchen; man liest von Orten, die man mit Sommerurlaubs verbindet oder, noch besser, mit seinem längeren Aufenthalt in England, und denkt, man ist auf einem fremden Planeten. Ausfahrten in Cheshire, im Norden Londons, Cambridge, Oxford, was es nicht alles gibt auf der Insel. Allein in dieser Ausgabe der N&V sind 32 Treffenberichte mit zusammen mehreren hundert Teilnehmern abgedruckt. Ein lebendiges Clubleben haben die Leute, das ist mal klar.

Der Boneshaker. Diese Ausgabe ist derart interessant, dass ich gar nicht weiß, womit beginnen. Also halte ich mich ans Bewährte: Ich fange vorn an.

Gunnar Svartengren, der auch in unserem Verein Mitglied ist, beschreibt die Stockholmer Olympischen Spiele von 1912. Was war das doch für eine Minivanveranstaltung! 2.380 Teilnehmer kamen aus 27 Ländern. In London 2012 waren es 10.960 Teilnehmer aus 205 Ländern, in Peking 2008 starteten sogar noch etwa 1.000 Sportler mehr.

Auch die Organisation war recht hemdsärmelig: Die Mitglieder des schwe-



dischen Olympischen Komitees standen persönlich für die Finanzen gerade, und einige Regeln wurden geändert, damit die Schweden auch eine Chance auf eine Medaille haben würden.

Gunnar berichtet hauptsächlich vom Straßenrennen, das um den Mälaren-See führte und für den Gewinner fast zehn und dreiviertel Stunden dauerte. Der Zweitplatzierte war der später auch als Fahrradersteller bekannt gewordene Engländer Freddie Grubb. Wie der Zufall

es will, liegt auf meinem Schreibtisch eins seiner Steuerkopfschildchen aus den Fünzigern; es ist mit stilisiertem Lorbeer umkränzt, eine Anspielung auf eine distinguierte Sportkarriere. Bahnrennen fanden in Stockholm nicht statt, und es scheint so, als ob sie in Schweden nie so populär gewesen sind, dass es längere Zeit eine große Bahn gegeben hätte.

Im nächsten Artikel spielen Rennbahnen aber eine umso größere Rolle. Chris Watts schreibt über William Hanson,



Arbeitsfahrräder der 40er und 50er Jahre aus der Sammlung Nello Sandrinelli in Italien: Oben das Rad eines Lampenverkäufers, unten das eines Feuerwerkers. Rechte Seite: Rad eines Krücken- und Spazierstockverkäufers. Abbildungen aus: The Boneshaker 190, S. 24 u. 25.

einen der wenigen guten Steher, die es in Großbritannien gab. Hanson war Olympiateilnehmer in Paris 1924, und im Familienarchiv findet sich neben seinen vielen Auszeichnungen und Fotos auch der Teilnehmerschein aus Frankreich. Hanson hatte vor, sich in Deutschland, dem Paradies der Steher, zu versuchen, warf aber schnell das Handtuch, da ihm Profisteherren zu gefährlich waren. Da er außerdem eine Familie zu ernähren hatte, gab Hanson Ende der Zwanziger den Radsport auf.

Obwohl heutzutage viele Leute, die es gut wissen, begeistert von französischen oder japanischen Edelstahlschutzblechen sind, gibt es immer noch eine Menge Radfahrer, mich eingeschlossen, die eher von britischen Blumels oder ihren deutschen Nachfolgern schwärmen. Es heißt immer, der Abstand Reifen-Schutzblech würde mit Stahlblechen konstanter, und dass sie besser zu befestigen seien, aber mit meinen Blumels Club Specials hatte ich noch nie Probleme. Sie kriegen jedenfalls keine Beulen.

Das denkt wohl auch Steve Griffith, der die Geschichte von Blumels darstellt. Die drei Brüder Charles, Frank und Ernest Blumels gründeten ihre Fabrik für Kunststoffzubehör für Autos, Motorräder und Fahrräder im Jahre 1902. Für Fahrräder produzierten sie hauptsächlich Kotschützer, Pumpen, Lenkergriffe und Reflektoren. Weil insbesondere ihre Schutzbleche und Pumpen schwerere Metallaufbauten anderer Hersteller ersetzten, ersannen die Brüder das „B“ mit der Feder, die im unteren Trumm des „B“ steckt, das ihr Markenzeichen bleiben sollte. Bei Schutzblechen gab es Auswahl: In der Reihenfolge der Wertigkeit Featherweight, Noweight, Lightweight und Popular. Die heute noch bekannten Club Special kamen später.

Weiter geht es mit genau dem Gegenteil von leichtgewichtigen Kunststoffschutzblechen: Arbeitsfahrräder aus Italien. Scotford Lawrence und Nello Sandrinelli beschreiben Räder aus Sandrinellis Sammlung, mit denen man nicht nur fahren, sondern auch Pflaster reparieren, Wurst transportieren, Metall polieren und Feuerwerk abbrennen kann.

Dass es auch ein Lampenverkaufsfahrrad gibt, ist da schon fast selbstverständlich.

Gordon Blaikie aus Manchester beschreibt kurz, aber knackig, wie es sein kann, dass in seiner Sammlung von Rädern, die vom britischen Equivalent des Coop gebaut wurden, eins steht, das von 1946 stammt, aber unbenutzt ist: Es wurde einfach 60 Jahre lang im Expressfrachtlager einer britischen Bahnstation vergessen, offensichtlich, weil jemand den Adressanhänger verschlürft hatte. Keep calm and carry on.

Kaspar Hanenbergh erörtert einige Thesen, wie es dazu hat kommen können, dass die Niederlande das Weltmeisterland in der Radbenutzung geworden sind. Er gibt einige Thesen wieder, die sich



zunächst plausibel anhören, die er aber anhand des reichlichen Zahlenmaterials leicht widerlegen kann. Sein Fazit: Es ist so, und es ist gut, dass es so ist.

Peter Fuller fand ein Notizbuch, das die Geschäftstätigkeit eines kleinen englischen Landfahrradhändlers im Jahr 1913 dokumentiert, und David Hibberd, der sich schon sehr um die Produktion der N&V verdient macht, fand die Zeit, einen Artikel über Freddie Folds zu schreiben, der schon 1935 eine Methode beschrieb, den Radstand bei Rennmaschinen zu verkürzen.

Kurz unterhalb der Sattelmuffe gabelt sich das Sattelrohr in zwei dünnere Rohre, die zum Tretlager führen, und zwischen denen sich das Schutzblech oder

sogar das Hinterrad befindet. Diese Rahmenform wurde zwei Jahre später von Saxon aufgegriffen und bis zum Zweiten Weltkrieg als „Saxon Twin Tube“ (Doppelrohr) vermarktet.

Danach wurde der Rahmen noch kurze Zeit von Claud Butler weitergebaut, wenn auch leicht erkennbar als Claud Butler-Saxon, da das Stück Sattelrohr, in dem die Sattelstütze steckt, länger ist als bei echten Saxons. Ein echtes Saxon Twin Tube ist also einer der heiligen Grale unter den britischen Lightweights, und jetzt kommt David und sagt, das habe alles jemand Anderes und schon viel früher erfunden. Ich stand schon kurz vor einer Verzweiflungstat, aber habe mich doch entschlossen mein 1938er Saxon trotz allem zu behalten.

Nun hat Freddie Folds aber nicht nur das Saxon Twin Tube erfunden, sondern auch noch eine sehr spannende Dreirad-Hinterachse, und das ist dann auch das hintere Ende des Boneshakers.

Das Herbstheft der Bicycle Quarterly ist die zehnjährige Jubiläumsausgabe, man glaubt es kaum. Zum Jubiläum ist auch Jan Heines neues Buch über René Herse erschienen, ich muss mich unbedingt um ein Exemplar kümmern. Sonst gibt es im Heft eine schöne Tourenbeschreibung und einen programmatischen Artikel zu den Rädern, die die Redaktion gut findet, aber der einzige Artikel, der unser Thema behandelt, ist

die Beschreibung der Fahrt und des Rades von Lionel Brans, der sich knapp nach dem Zweiten Weltkrieg aufmachte, um von Paris nach Saigon, damals noch französisch, zu radeln. Brans war auch Rahmenbauer und baute sich sein Rad von Grund auf selbst. Es befindet sich heute in der Sammlung von Raymond Henry.

Jans Winterausgabe enthält wiederum sehr viel Modernes, aber auch zwei Artikel über Speedwell-Titanrahmen. Im ersten wird die Firma in ihrer Entwicklung beschrieben, im zweiten ein tatsächlich noch vorhandenes Speedwell in zahlreichen Fotos vorgestellt.

Und das war's dann wieder,
Euer Toni

Fischers rätselhafte Trekkurbel

Von Jost Pietsch, München

Im KS 54 berichtet Walter Euhus über den Tüftler Hermann Popp und dessen Nachforschungen in Sachen Trekkurbelveloziped des Schweinfurter Instrumentenmachers Philipp Moriz Fischer (1811-1890). Strittig ist, wann Fischer seine erste Trekkurbel an einem Zweirad angebracht hat und damit, ob er als deren Erfinder gelten könnte. Popp hat nun ein durchaus interessantes Experiment unternommen, indem er eine nachgebaute Laufmaschine nachträglich mit Trekkurbeln am Vorderrad versah.

Dieses Experiment beweist die grundsätzliche Brauchbarkeit der Idee, sagt aber nichts aus über den Zeitpunkt ihrer erstmaligen Anwendung. Popp stützt sich wie angegeben auf eine Firmenchronik der Schweinfurter Kugellagerfabrik FAG von 1900, in der es heißt, schon Anfang der 1850er Jahre habe Fischer solche Trekkurbeln an einer Laufmaschine angebracht. Diese Behauptung, Jahrzehnte nach der angeblichen Aktion, ist kein Beweis. Spätere Angaben bergen immer die Gefahr absichtlicher oder unabsichtlicher Fehldatierung. Nur eine zeitgenössische Quelle oder zusätzliche Indizien wären aussagekräftig.

und erbaute und zu seinen Geschäftsreisen vielfach benutzte.“ (Anm.: zweifelhaft Buchstaben in Klammern gesetzt).

Hier wird also die Entstehung des Fischer-Velozipeds rückwirkend auf Anfang der 1860er Jahre datiert, ohne jegliche zeitgenössische Bestätigung. Man sollte meinen, der damals 72jährige Fischer hätte das Baujahr seiner Maschine präzise benennen können. Doch in der bloßen Erinnerung sind ein paar Jahre hin oder her nicht verwunderlich, zumal die angegebene grobe Zeitspanne eine gewisse Unsicherheit verrät. Womöglich aber hat der Berichterstatter wohlwol-

Bemerkenswert ist, was nicht in dem Artikel steht, und zwar ein Hinweis auf die bahnbrechende Innovation der Trekkurbel. Wäre Fischer ihr Erfinder gewesen, hätte sich bei dieser Gelegenheit eine Würdigung seiner Pioniertat dringend geboten. Rätselhaft bleibt auch, wie er ohne Vorbild und ohne praktische Erfahrung mit einem Vorgängermodell gleich auf den passenden großen Vorderraddurchmesser gekommen sein soll. Als Vorstufe wäre hier zweifellos ein Experiment wie von Hermann Popp nötig gewesen. Im Übrigen war hiezulande Ende der 1860er Jahre die Konstruktion von Michaux bestens bekannt und wurde bereits von einheimischen Herstellern nachgeahmt. Die Illustrierte Zeitung aus Leipzig weist in ihrem Jahrgang 1869 schon Anzeigen von rund einem Dutzend Zweiradproduzenten auf, zum Beispiel von C.F. Müller in Stuttgart und Heinrich Büssing in Braunschweig.

Entsprechend dieser Entwicklung hat sich Fischer allem Anschein nach ein Veloziped für den Eigenbedarf gebaut, und zwar mit seinen Fertigkeiten als gelernter Schreiner – also in Holz. Dies mag später zu der Fehleinschätzung geführt haben, seine Maschine in die Ära älterer Holzvehikel einzuordnen.

Der KS-Text verweist auch auf Wikipedia und die sogenannte Enderlein-Chronik./3/ Sie beschreibt für das Jahr 1869: „Ein in weiteren Kreisen grassierender Schwindel fand auch hieher seinen Weg, die Velocipedesreiterei. Einem älteren Herrn zog ein Sturz ein langwieriges Leiden zu.“ Langwierig bedeutet, dass der neue Sport schon vor einigen Wochen oder Monaten in Gang gekommen sein muß. Möglicherweise war der ältere Herr sogar Fischer, mit Bestimmtheit lässt sich das aber nicht sagen.

Erst fünf Jahre nach seinem Tod wurde er vom Schweinfurter Magistratssekretär Adolf Zorn (1864-1951) zum Erfinder des Trekkurbelvelozipeds erklärt. In einem Schreiben an das Fachblatt Radfahr-Humor /4/ behauptete er 1895 ohne jeden Nachweis, Fischer habe „zu Anfang der 1850er Jahre – spätestens 1855... sich ein Zweirad, das er schon mit Trittkurbeln versah, gebaut und zu seinen Geschäftstouren gebraucht. Dieses Zweirad befindet sich zur Zeit... in dem städtischen Museum zu Schweinfurt.“

Zorn nimmt Bezug auf das zuvor in Bar-le-Duc errichtete Denkmal für Vater und Sohn, Pierre und Ernest Michaux, als Erfinder und Propagierer des Pedalvelozipeds („INVENTEURS ET PROPAGATEURS“).



Nachbau frei nach Michaux, Anzeige in der Illustrierten Zeitung vom 3. Januar 1869. „Von deutschen Fabrikanten haben wir die Stuttgarter zu nennen, welche sich viel angelegen sein lässt, etwas Gutes zu liefern.“ Hippolyt de Wesez, Wien./7/

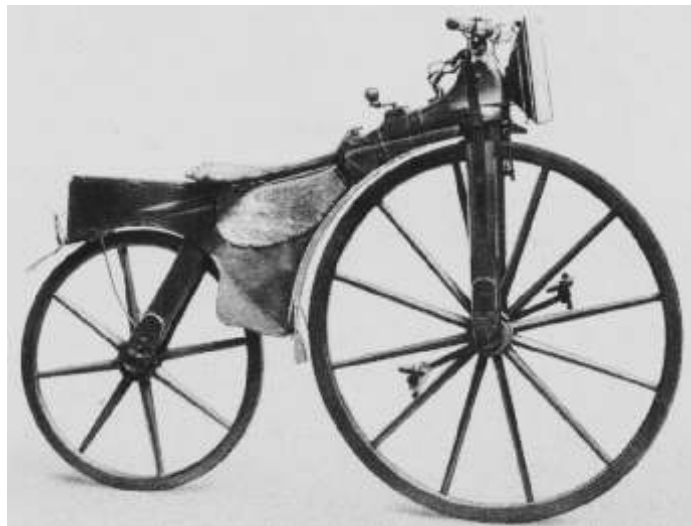
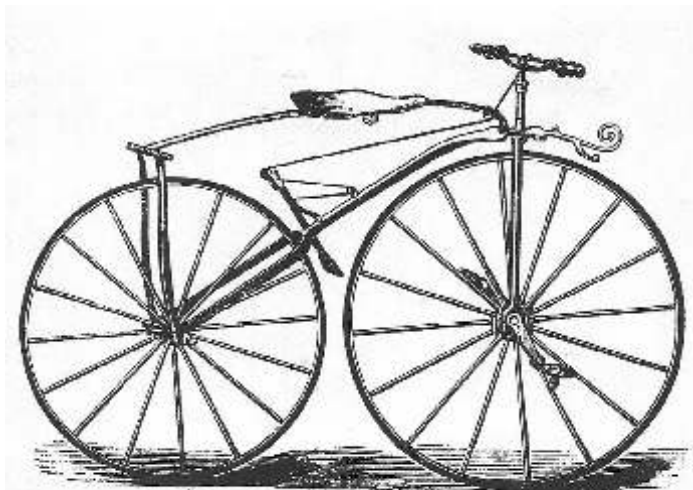
Desweiteren beruft sich Popp auf den Technikhistoriker Hans Erhard Lessing. Eine Nachfrage hat ergeben, dass es sich hierbei um ein Missverständnis handeln muss. Lessing hat seine umfangreichen Recherchen zu diesem Thema bei der 2. Internationalen Fahrradgeschichtskonferenz 1991 in Saint-Etienne vorgestellt./1/ Sie sind Grundlage der hier vorliegenden Nachbetrachtung.

Besonders interessant ist ein Bericht im Schweinfurter Tagblatt von 1884, dort selbst 100 Jahre später nachgedruckt./2/ Geschildert wird das einjährige Stiftungsfest des Velociped-Clubs Schweinfurt: „Das Festlocal war mit Rädern und sonstigen Emblemen des Velociped-Sports entsprechend der Feier geschmückt, darunter das Velociped mit Laterne(n) und Schirm, welches Herr Privatier Mori(t)z Fischer vor mehr als zwanzig Jahren konstruierte

lend von sich aus ein paar Jahre aufgerundet. Dies ist mangels Fakten ein Erklärungsversuch aus heutiger Sicht.

Ein Fakt steht allen einstigen Datierungsbemühungen entgegen: Das Fischer-Veloziped zeigt den allgemeinen Entwicklungsstand der späten 1860er Jahre, nämlich Trekkurbeln am vergrößerten Vorderrad. Und nichts weist darauf hin, dass der Instrumentenmacher hierbei seiner Zeit längst voraus gewesen sein könnte.

Weiter im Schweinfurter Tagblatt: „Herr Mori(t)z Fischer, sich noch seltener Rüstigkeit erfreuend, befand sich selbst unter den Gästen und wurde von dem Vorstande als erster und ältester Sportsmann auf das Herzlichste begrüßt, sowie von der ganzen Festversammlung besonders geehrt und gefeiert.“



Ein deutsch-französischer Vergleich: Michaux-Velociped /7/ von 1869 (links, Abbildung s. 42 in Hippolyt de Wesez) und Fischer-Velociped aus dem Städtischen Museum in Schweinfurt mit umstrittenem Baujahr. Beide mit gefedertem Sattel,/4/ vergrößertem Vorderrad und kleinen Gewichten unterhalb der Pedale, die für eine stets waagrechte Trittlfläche sorgen. Letzteres hatte sich Pierre Michaux 1868 patentieren lassen./5/ Seine Maschine ist aus Schmiedeeisen und hat eine Hinterradbremse, deren Seilzug mittels der geraden Lenkstange aufgewickelt wird und nach Art des Flaschenzugs mit doppelter Kraft einwirkt. Als Extra bietet er eine Beinablage über dem Vorderrad, damit der Fahrer mangels Freilauf nicht ständig mittreten muss. Fischers Maschine ist aus Holz und hat eine Verkleidung, in der sich ein wenig Gepäck verstauen lässt. Sie verfügt ebenfalls über eine Hinterradbremse, deren Seilzug mit einer Kurbel – wie man sie von alten Kaffeemaschinen kennt – aufgerollt wird. Das Hinterrad ist relativ klein und die Anzahl seiner Speichen recht sparsam. Als Extra zieht eine Laterne das Gerät. „Der Radfahrersport in Bild und Wort“/6/ verzichtete 1897 auf eine Abbildung des weit bekannteren Michaux-Velocipeds, womit jegliche Vergleichsmöglichkeit unterblieb.

CATEURS DU VELOCIPEDE A PEDALE“)./5/ Dies sei geschehen, um nach französischer Ansicht an die erste Ausstattung einer Draisine mit Tretkurbeln durch die beiden im Jahr 1859 zu erinnern. Damit wäre also Fischer nach der unbewiesenen Behauptung von Zorn den Franzosen um mindesten vier Jahre voraus gewesen: „So steht außer Zweifel, dass...die Erfindung des Zweirades mit Trittkurbeln demnach einem Deutschen zukommt.“ Hintergrund ist offensichtlich die nationale Eifersüchtelei nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71.

In dem Buch „Der Radfahrersport in Bild und Wort“/6/ von 1897 wird Zorns Aussage übernommen, allerdings mutiert danach Fischers Eigenbauvelociped aus dem Museum in Schweinfurt zu einer Draisine, an der der Instrumentenmacher schon vor 1855 Tretkurbeln angebracht habe – und jetzt kurbelt es: „falls diese Behauptung zutrifft“. Zorn hatte jene Jahreszahl behauptet, nicht aber diesen Umbau. Walter Euhus schreibt zu Recht: „sind hier zwei verschiedene Sachverhalte angesprochen, der Anbau von Trekkurbeln an eine Laufmaschine und das von Fischer gebaute Velociped“.

Die chaotische Verquickung beider Modelle geht also auf den „Radfahrersport in Bild und Wort“ zurück und hat drei Jahre später durch eine weitere Mutation zur Falschaussage in der FAG-Chronik geführt, wonach Fischer vor seinem Eigenbau einen Draisinenumbau vorgenommen habe. Es gibt somit keinerlei

Indiz, dass Fischers Trekkurbelvelociped früher als auf Ende der 1860er Jahre datiert. Bauart und Enderlein-Chronik sprechen für das Jahr 1869.

Quellennachweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben

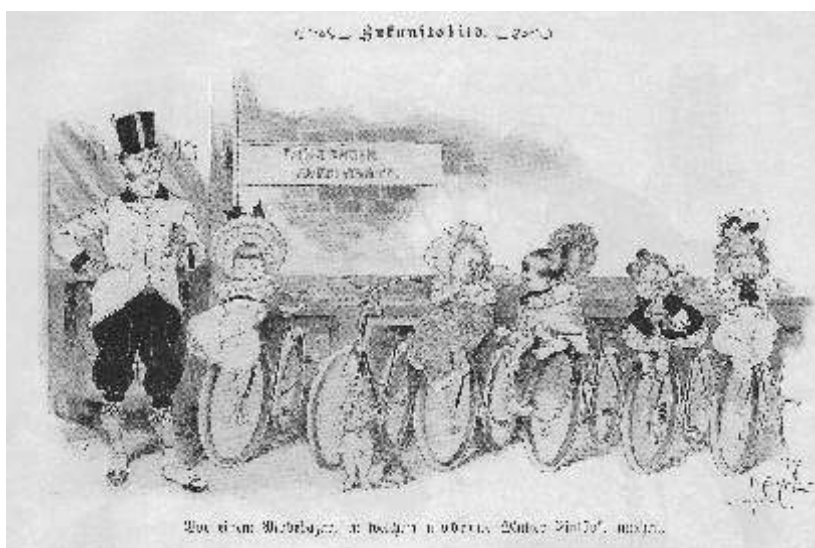
- /1/ Proceedings of the 2nd International Cycle History Conference, Saint-Etienne, France/1991
- /2/ Schweinfurter Tagblatt, 7. Februar 1984
- /3/ Friedrich Enderlein: Ein Menschenalter in Schweinfurt, handschriftliche Chronik von 1836-1869, S.305/306

- /4/ Radfahr-Humor, VIII. Jahrgang 1895, S.1787
- /5/ Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte, AT-Verlag 1979, S.37
- /6/ Der Radfahrersport in Bild und Wort, 1897 – Reprint: Olms Presse 1980, S.15; der Beitrag stammt von Dr. Karl Biesendahl
- /7/ Andeutungen über das Vélocipède von Hippolyt de Wesez, Wien/1869, S. 11 und 68, Reprint-Edition in der Edition libri rari (Verlag Th. Schäfer)

Zur vielleicht verwirrenden Schreibweise von Velociped: im Zitat mit „c“ wie vorgefunden, sonst dagegen mit „z“.

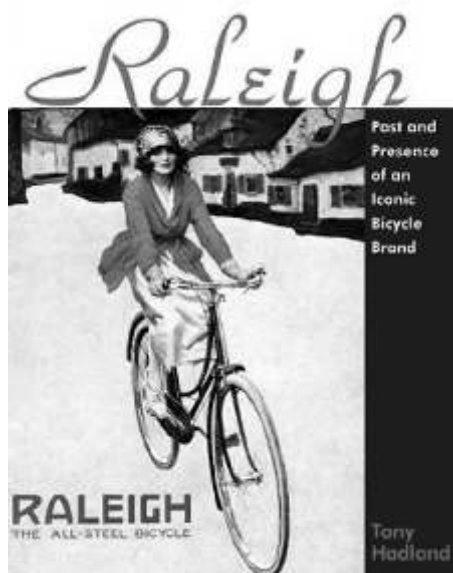
Humor aus den „Fliegenden Blättern“

„Vision“ aus einer Ausgabe der Wochenzeitschrift „Fliegende Blätter“ von 1898.



Raleigh – Saga einer Weltfirma

Das Steuerkopfschild mit dem Fischreier-Kopf schmückt seit 1926 die enorme Fahrradpalette des traditionsreichen Werks von 1889 an der Raleigh Street in Nottingham, das zeitweise die größte Fahrradfabrik der Welt war, jetzt aber still liegt und von der Universität Nottingham umgewandelt wird. Die Marke gehört heute zur holländischen Accell-Gruppe. Tony Hadland hat nach zehnjährigen Recherchen nun die definitive Firmengeschichte vorgelegt, die der Bedeutung dieser Ikone der Fahrradwelt vollauf gerecht wird. Es gelingt ihm, auf 368 Seiten von nahezu A4-Format alles unterzubringen, was man von dieser Firmengeschichte erwartet: die Fahrräder, die Motorräder und Motorradmotoren, die Autos, die Transporter, die Munitionsproduktion in den Kriegen und die Schaltungen für die Fahrräder oder Motorräder.



Dabei entstand keine bilderlose Bleiwüste wie in anderen akademischen Firmengeschichten, sondern ein überaus lesbarer, bestens strukturierter Text mit über 600 Abbildungen aus den Archiven. Es gibt ja soviel Aspekte neben der reinen Produktgeschichte: die Firmenführer, angefangen mit Investor Frank A. Bowden (nicht der Erfinder des Bowdenzugs), und ihre Kämpfe, Arbeitskämpfe der zeitweise über 13.000 Angestellten und Arbeiter weltweit, der Wandel der Fertigungstechniken, Vertriebsfragen und Marketing/Werbung, sowie die gesponserten Rennen.

Ein eigenes Kapitel ist dem Intermezzo der Moulton-Unisexräder und den danach folgenden kleinrädigen Raleigh-Modellen gewidmet, ferner den nach und

nach erworbenen Teilfirmen der Brooks-Sättel, Sturmey-Archer-Schaltungen und Reynolds-Rohre – Aspekte, über einige von denen Hadland schon früher Bücher verfasst hat. An alles denkt er, so auch an die Aussprache: Die Fahrradmarke Raleigh wird wie Rallye ausgesprochen, der Seeheld Sir Walter Raleigh, nach dem die Straße und dann das Werk daran benannt wurden, dagegen eher wie Rolle. Kurzum: Wer an der ehemaligen Fahrradweltmacht England interessiert ist, muss dieses Buch griffbereit haben.

Hans-Erhard Lessing, Karlsruhe

Tony Hadland: Raleigh – Past and Presence of an Iconic Bicycle Brand. San Francisco: Cycle Publishing/Van der Plas Publications 2012; über Amazon-Händler aus England ab € 30 plus 3 € Porto, portofrei ab deutschem Amazon-Lager € 42

Ein Wessi geht auf Friedensfahrt

Die letzte Friedensfahrt – oder Course de la Paix, wie sie zum Schluss hieß – liegt zwar nur sieben Jahre zurück, dennoch wirkt das frühere Ost-Pendant zur Tour de France heute schon wie ein Relikt aus längst verflossenen Tagen. Rainer Sprehe hat das Abenteuer auf sich genommen und ist die Route des Etappenrennens von 1952 nachgefahren. Sie führte ihn binnen zwei Wochen von Warschau über Berlin bis nach Prag. Seine Eindrücke hat er in einem Buch zusammengefasst, das vieles gleichzeitig bietet: Reiseberichte, historische Rückblicke auf die frühen 50er Jahre, liebevoll-ironische Selbstreflexionen und einen aufmerksamen Blick auf die Menschen, die ihm unterwegs begegneten.

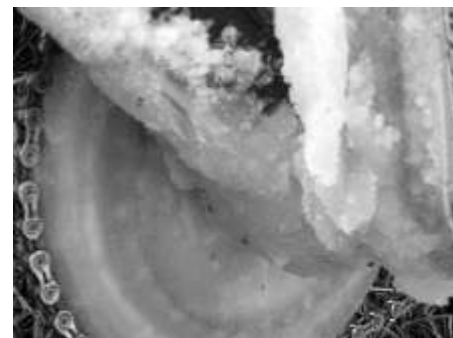
1952 führte die Friedensfahrt erstmals auch durch das Gebiet der DDR. Nur sieben Jahre nach Ende des 2. Weltkriegs war dies für die Menschen im sich konstituierenden Ostblock ein durchaus bedeutsames Ereignis, das Täter und Opfer, Sieger und Besiegte zusammenführen und versöhnen sollte. Das Rennen mobilisierte die Massen wie kaum ein anderes.

Während sich damals insgesamt 94 Fahrer aus 16 Ländern zum Start der ersten Etappe in Warschau einfanden, war Sprehe bei seiner Tour auf sich allein gestellt. Eingedenk der zu erwartenden Straßenverhältnisse (teilweise denen von 1952 nicht unähnlich) und weil er das komplette Reisegepäck mit sich führen musste, radelte Sprehe auf einem Cyclocrosser, den er treffend auf den Namen „Legohr“ getauft hatte. In Analogie zu der Eselsfigur eines Kinderbuches aus DDR-Zeiten und zugleich eine Anspielung auf das

Zusatzgewicht in den Packtaschen an Hinterrad und Lenker.

Sprehe pflegt einen eigenwilligen Stil. Seine Sätze sind so dicht, dass man oft das Gefühl hat, sich im Dickicht der Informationen und Wortspiele zu verheddern. Doch schon mit dem nächsten Satz surft man auf einer überschäumenden Wortkaskade weiter und steuert ungebremst auf das nächste Bonmot zu.

Das Buch lebt nicht nur von Beschreibungen und Reiseeindrücken sondern auch von den vielen Rückblenden, die an einzelnen Etappenorten, an markanten Wegmarken oder auch zur Illustration



Eisrätsel: Wer erkennt, was es ist? Aus: Ein Wessi auf Friedensfahrt, Seite IV.

der Befindlichkeiten des radelnden Wessis eingestreut sind. Das schafft eine besondere Atmosphäre, Gegenwart und Vergangenheit sind eng verwoben. Man merkt, dass Sprehe sich intensiv mit der Friedensfahrt beschäftigt hat. Er war im Friedensfahrtmuseum in Kleinmühlingen, sprach ausführlich mit Radsportidol Tüve Schur, der 1952 als 19-jähriger sein Debüt gab, und hat zeitgenössische Quellen gebüffelt – ein rundum lohnender Aufwand, von dem der Leser nun profitiert.

Natürlich werden wir auch mit dem Seelenleben des Friedensfahrers anno 2011 konfrontiert. Mit Hoffnungen und Ängsten, mit schmerzenden Körperteilen aller Art, mit Hochgefühlen nach vollbrachter Tat am Abend und mit Verzweiflung, etwa angesichts eines unvermittelten Wintereinbruchs Anfang Mai in Niederschlesien oder des ewigen Auf und Ab im Erzgebirge. Man leidet mit. Sprehe hat es übrigens geschafft, die Gesamtstrecke in der gleichen Zeitspanne zurückzulegen wie seinerzeit das Peloton. Das war 1952 nicht allen Fahrern vergönnt. Von 94 Fahrern erreichten 65 das Ziel in Prag.

Thomas Busch, Bonn

Rainer Sprehe: Alles Rower? Ein Wessi auf Friedensfahrt. Covadonga Verlag Bielefeld, 2012, Paperback, 384 Seiten, ISBN 978-3-936973-70-9, 16,80 Euro.

Ein Sommertraum: Velocipediade im Freilichtmuseum Detmold

Schon die kleine Karikatur auf dem Flyer zum Jahrestreffen 2012 in Detmold war vielversprechend: Der 26,57 m messende Cheruskerfürst Hermann, der 9 n. Chr. drei römische Legionen samt Hilfstruppen unter Quintilius Varus vernichtend schlug, war von seinem ca. 27 m hohen Denkmalsockel im Teutoburger Wald gestiegen und hatte sich eines historischen Fahrrads bemächtigt. Statt des Schwertes trug er einen Wimpel „Velo 2012“. Es ist daraus zu schließen, dass er auf dem Weg zum LWL Freilichtmuseum Detmold war, dem zentralen Veranstaltungsort der Velo. Nun, Hermann trat dort auch in Erscheinung. Nicht auf dem Fahrrad, aber später in Form kleiner Statuen als besonderes Präsent für Sieger einzelner Wettkämpfe und Leute, die sich um die Veranstaltung verdient gemacht haben.

Freitag, 17. August 2012

Wer sich die Lots der anstehenden Auktion ansehen wollte, musste sich beeilen, musste seine Einkaufstour auf dem Teilemarkt unterbrechen und in den Veranstaltungsraum des „Weißen Rosses“ eilen. 109 Lots waren von Helge Schultz zusammengetragen und wie gewohnt fachmännisch im Katalog beschrieben und bebildert worden.

14.00 Uhr. Dirk Breiholz aus Hamburg schwang schon mal probeweise den Hammer, und nach einer kurzen Begrüßung durch Kurt Niemeyer begann die immer wieder interessante Eröffnungsveranstaltung, die Auktion mit Steuerkopfschildern, Firmenabzeichen, Schutzblechfiguren und Flickzeugschachteln. Erzielte schon der Bosch-Wimpel mit 45 Euro einen guten Preis, so wurde es Augenblicke später spannend, Ölkännchen der Firma Opel, in mäßigem Zustand. Ausgerufen waren 20, erzielt wurden 125 Euro. Heiß her ging es auch beim Luftpumpenständer, der es von 20 Euro auf 210 Euro brachte. Bemerkenswert: Das Riemann-Doppellicht erzielte 860, die Sirene 150, die Schokoladenform 520, der Radfahrergrütel 320 und die Adler-Acetylenlaterne 1.500 Euro. Mit dem Ausruf von insgesamt zehn Nachlieferungen endete die gut bestückte und unterhaltsame Auktion.

Samstag, 18. August 2012

Der Tag war zweigeteilt in Tag des Radfahrens und Tag des Feierns. Offiziell ab 6.00 Uhr öffnete der Teilemarkt, der aber

tatsächlich während der gesamten Veranstaltung aktiv war. Wie sollte es auch anders funktionieren?

Um 9.30 Uhr begann die Ausfahrt. Eingeteilt in Gruppen, begleitet von ADFC-Leuten und der Polizei, fuhren die meisten der 180 Veranstaltungsteilnehmer durch das wunderschöne, hügelige Lipperland

restreffen saßen wir im Freien und genossen den angenehm kühleren Abend. Unser Vorsitzender hatte zuvor Gäste und Teilnehmer begrüßt, die Museumsleiterin sprach einige Freundlichkeiten aus, die Siegerehrung und die Danksagung an die Ausrichter, allen voran an Wolfgang Görmann-Siemeling und Günter Erber erfolgten und die Ausrichter



Der Markt – idyllisch zwischen Viehkoppeln, Feldern und Obstwiesen am Dorfrand im Freilichtmuseum gelegen.
Alle Fotos: Walter Euhus

zu den Externsteinen, diesem einzigartigen Naturdenkmal. Für historische Fahrräder war die Strecke etwas anspruchsvoll. Für Touren- oder Sportrad-Besitzer war sie ein Traum. Alle hatten einen Mordsspaß, und alle kehrten heil wieder ins Freilichtmuseum zurück, die nicht „behüteten“ leicht sonnenverbrannt. Nun wurden das Hochradrennen um den Rothgiesser-Pokal, das Bergrennen für Niederräder und ein „Kinderfahren“ ausgetragen.

Wer anschließend Zeit fand, sah sich das „Haus der Gefühle“, die Bäckerei, die Bockwindmühle, das Pastorat, die Schmiede, das Lauschhaus und was es sonst noch an schönen Häusern im Paderborner Dorf gab an. Freundlicherweise hatte die Museumsleitung erlaubt, unsere historischen Fahrräder im Freilichtmuseum zu benutzen, obwohl das Radfahren dort sonst verboten ist.

Letzter und besonders erfreulicher Höhepunkt des Tages war der Festabend mit Preisverleihung und Buffet. Das wartete mit einigen regionalen Besonderheiten auf (oder kennt man den Pumpnickel auch in Bayern?) und fand den Beifall der Gäste. Erstmals bei unserem Jah-

der Velo 2013 kamen zu Wort. 2013 sehen wir uns in Tübingen, Austragungsort ist das „Boxenstop Auto- und Spielzeugmuseum“, eines der ältesten deutschen Privatmuseen, und wohl auch eines der interessantesten.

Sonntag, 19. August 2012

Schon wieder Sonntag, schon wieder der letzte Tag der Velocipediade? Nun, wie bei allen Treffen verging die Zeit wie im Flug. Es war ein Treffen in einer ganz anderen Art als die bisherigen, und es war erneut eine Spitzenveranstaltung. Zuvor fand allerdings die obligatorische Mitgliederversammlung statt. Die Themen, wie man sie kennt: Bericht des Vorsitzenden, der Schatzmeisterin, der Kassenprüfer, Entlastung, Neuwahlen. Der 1. stellvertretende Vorsitzende Andreas Karcher trat zurück, die Position wurde mit Georg Schmitz aus Friedrichshafen neu und sicher auch gut besetzt.

Kurt Niemeyer kündigte dann zwei sehr wichtige Veränderungen an: 1. Er wird sein Amt als 1. Vorsitzender 2013 abgeben (10 Jahre sind genug) und sucht einen Nachfolger (dringender Appell an



Eile...

eine/einen der über 550 Vereinsmitglieder, diese Aufgabe zu übernehmen). Und Helge Schultz wird 2013 nicht mehr als Organisator der Auktion zur Verfügung

stehen. Diese Veränderungen sind sicher für uns alle nachvollziehbar. Helge Schultz an dieser Stelle ein großes Dankeschön für seine jahrelange hervorragende Arbeit. Kurt werden wir dann im Sommer danken.

Anträge zur Mitgliederversammlung lagen nicht vor. Der Vorstand berichtete, dass die Absicht besteht, künftig eine beitragsfreie Ehrenmitgliedschaft für besondere Verdienste um den Verein zu vergeben. Hierüber wurde diskutiert, schließlich der Vorschlag mit großer Mehrheit angenommen.

Noch erwähnenswert: Ivan Sojc und der Autor dieser Zeilen wurden in einer Live-Hörfunksendung zur Velocipediade und zum Thema historische Fahrräder interviewt und letzterer präsentierte in der Abschlussveranstaltung Teilnehmern und Besuchern interessante historische Fahrräder.

Fazit: Es war erneut eine rundherum gelungene Velocipediade. Meckereien? Nichts gehört. Es gab dazu wohl auch überhaupt keinen Grund. Ein dickes Dan-



...mit Weile

keschön an den Vorstand, Organisatoren und Museum.

Walter Euhus, Langenhagen

Gastkommentar: Ein Fashion-Weekend im Lipper-Land

Meine erste Velocipediade liegt gefühlt über zehn Jahre zurück und ich kann mich nicht einmal mehr daran erinnern, in welcher Stadt und vor welcher Kulisse sie stattfand. Das einzige was ich behalten habe, sind nicht enden wollende Gespräche von Menschen höheren Semesters, die sich den lieben langen Tag über Dinge unterhielten, die sich für mich damals unter dem eher langweiligen Begriff „Fahrrad“ summieren ließen. Viel Interessantes und Ungewohntes gab es auch auf dieser Veranstaltung schon zu sehen, jedoch konnte mich all das zu jener Zeit nur ansatzweise packen.

Ganz anders im Jahr 2012 in Detmold. Die drei Tage im August, die dort im Lipper Land für alle Beteiligten auf die Beine gestellt wurden, sollten meinen Blick auf den Velokult nachhaltig beeinflussen. Das Freilichtmuseum Detmold war mit der eigentümlichen Aura einer längst vergangenen Zeit die perfekte Kulisse für ein nostalgisches Treffen von Liebhaberinnen und Liebhabern alter Fahrräder.

Die Organisation, die sich direkt am Freitag an der „Rezeption“ des

Museums von ihrer besten Seite zeigte, machte gleich Lust auf mehr. Die Nacht- ausfahrt, in der wir uns im lockeren Kollektiv in die Dämmerung aufmachten, war ein schöner Einstieg und wurde am darauffolgenden Tag von der großen Ausfahrt getoppt. Das gute Wetter und die Stimmung der Radbegeisterten machten diese zu einem tollen Erlebnis. Spätestens danach war ich angekommen. In dieser Szene, die sich bis ins kleinste Detail mit dem für viele so selbstverständlichen Vehikel Fahrrad befasst und an diesem Wochenende zusammenkam, um diese gemeinsame Leidenschaft zu zelebrieren.

Als Student der Materiellen Kultur, sprich Kulturwissenschaft der Bekleidung, die sich u. a. mit Modetheorie und -geschichte befasst, fiel mein Augenmerk besonders auf die Bekleidung der Teilnehmer/-innen. Die Faszination, Mode aus der Vergangenheit aufleben zu lassen, und das noch in Kombination mit geschichtsträchtigen Fahrrädern, ist in vielerlei Hinsicht eine beachtenswerte Mischung für mich als Kulturwissenschaftler. Das Alter der Räder selbst gab bei den meisten der Fahrerinnen und Fahrern das Outfit vor, sodass sich mir ein breites Spektrum unterschiedlichster Kleidung bot. Mir fiel

auch auf, dass die eine oder der andere ganz in ihrem oder seinem gewählten Stil aufging.

Offensichtlich hat jede Fahrradepoche ihren eigenen Modestil, lässt aber doch dem Dress der Fahrerinnen und Fahrer Spielraum. An vielen Stellen erhielt ich Einblicke in die Sozialgeschichte des Fahrrades, die sich über die Kleidung ausdrückte. So fuhr die Dame mit wehendem Sommerkleid, feschem Hütchen und hochgeschnürten Schuhen stolz auf einem edlen Drahtesel an mir vorbei, freudig gefolgt von einem einfach gekleideten Mann, mit Schlagermütze, Lodenrucksack und Woldecke auf dem Gepäckträger. Die vielen selbst geschaffenen Verkleidungen, angeregt durch das Studieren historischer (Vor)Bilder, verschafften jedem, der sein individuelles Kostüm passend zum Rad zusammengestellt hatte, wenigstens für ein Wochenende eine erfrischende Zeitreise.

So hoffe ich, beim nächsten Mal noch tiefere Einblicke in die Fahrrad- und Modegeschichte gewinnen zu können!

Claudius Mertins, Oldenburg

300 historische Hoch- und Niederräder bei der 2. RETROPEDAL

Zum zweiten Mal richtete der Rüsselsheimer Radsportverein das Treffen für historische Fahrräder aus, dessen Start und Ziel sich an der Helen-Keller-Schule im Stadtteil Königstädten befand.

Die Wettervorhersage für den Veranstaltungstag verhieß nichts Gutes, und alle Hoffnungen, bei dem Wetterbericht möge es sich doch um einen Irrtum handeln, waren vergebens: Schon am frühen Morgen regnete es wie aus Eimern, und es gab den ganzen Tag nur wenige kurze Unterbrechungen. Dennoch: Die Hochrad-Fahrer des RV Opel saßen am Sonntagmorgen bei der „RETROPEDAL“ mit Zylinder und Gehrock im Sattel, mochte es auch in Strömen gießen.

Zu RTF und RETROPEDAL starteten rund 300 Radler. Es standen Etappen von 41, 78, 111 und 152 Kilometer Länge zur Auswahl. Zugelassen für den historischen Wettbewerb waren klassische Rennräder bis Baujahr 1982. Mit dabei, zahlreiche der legendären Opel ZR3-Rennräder aus den 20er Jahren.

Auch Klaus Peter Thaler, in den 1970er und 1980 Jahren Idol einer ganzen Radsport-Generation, ging an den Start. Der mehrfache Querfeldein-Weltmeister und Etappensieger der Tour de France nahm mit seinem ZR3 Rennrad von 1927 eine



Vom Regen gezeichnet und doppelt beleuchtet: Schweizer Militärrad auf der Retro pedal.

Foto: Jürgen Nöll

der Etappen durch Ried und Odenwald unter die Räder.

Der zweite Teil der historischen Veranstaltung bestand aus einer geführten Tour für Fahrräder bis Baujahr 1952. Vom Rüsselsheimer Oberbürgermeister Patrick Burghardt auf die Reise geschickt, wur-

den sie in Groß-Gerau von Bürgermeister und Landrat empfangen. Hier fanden sich klassische Tourenräder ebenso ein wie diverse Nachbauten von Hochrädern. Das faszinierende Feld von zumeist authentisch gekleideten Fahrern und Fahrerinnen zog trotz anhaltenden Regens die Neugier vieler Passanten auf sich.

Mit der RETROPEDAL erinnert der RV Opel 1888 auch an die einstige Bedeutung der Marke, die seit 1927 weltweit größter Fahrradhersteller war. Seinerzeit wurden Rüsselsheimer Zweiräder in mehr als 50 Länder exportiert. Technisch hat sich seither viel verändert. So hat sich beispielsweise das Gewicht eines Rennrades von 1927 bis heute um rund die Hälfte reduziert. Andererseits waren grundlegende Faktoren wie Rahmengeometrie und die Anordnung wichtiger Bedienelemente bereits vor 100 Jahren auskonstruiert. Auf den ersten Blick lassen sich deshalb historische Tourenräder nicht immer als Oldtimer erkennen. Umso begeisterter zeigten sich die Betrachter, wenn sie von den Besitzern die historischen Details erläutert bekamen – von den Markenzeichen an Schutzblech, Steuerkopf und Werkzeugtasche bis zu den ins Kettenblatt gefrästen Wappen der Herstellerfirmen.

Jürgen Nöll, Rüsselsheim

Der Kaiser kommt in den Zoo – ich auch!

Historische Fahrräder beim „Drei-Kaiser-Treffen“ im Berliner Zoo und 2. Fahrrad-Klassik-Markt bei Uli in Berlin-Spandau.

Im September 2012 jährten sich zum 140. Mal die Tage, an denen sich drei der mächtigsten gekrönten Häupter ihrer Zeit, Kaiser Franz Joseph I, Kaiser Wilhelm I und Zar Alexander I, zur Demonstration des politischen Zusammenhalts der Kaisermächte (Dreikaiserverhältnis) im Berliner Zoo trafen. Diesen Anlass nutzend organisierte der Förderverein des Zoologischen Gartens am Samstag, 8. September 2012, eine Jubiläumsveranstaltung im Berliner Zoo, an der sich Vereine aus ganz Deutschland beteiligten, wobei natürlich die Freunde Historischer Fahrräder aus Berlin nicht fehlen durften.

Da ich über Uli Feick von dieser interessanten Sache gehört hatte, beschloss ich

einen Kurzurlaub in der Hauptstadt zu verbringen und den Berliner Verein bei seiner Präsentation zu unterstützen. Toll war natürlich, dass am Tag nach der Veranstaltung im Zoo auch der 2. Fahrrad-Klassik-Markt in Berlin-Spandau stattfinden sollte, was die Reise aus meiner Sicht noch schöner machte.

Am Samstag trafen sich bereits morgens einige Fahrradfreunde zur Abfahrt in Richtung Zoo vor Ulis Fahrradladen. Nieselregen im Wechsel mit Regen und trockenen Abschnitten konnten der guten Laune bei unserer kleinen Ausfahrt nichts anhaben. Im Zoo angekommen, staunte ich nicht schlecht angesichts der bunten Schar von bereits anwesenden Darstellern. Frauen in wunderschönen Kleidern im Stil der Kaiserepoche, Männer in zackigen Uniformen, und auch der „Hauptmann von Köpenick“ war zur Stelle. Wir drehten auf unseren

Rädern aus der Kaiserzeit mehrere Runden. Der artenreichste Zoo der Welt bot dazu eine tolle Kulisse mit historischen Gebäuden wie dem 1871 eingeweihten Antilopenhaus, in dem man damals den gekrönten Häuptern ein festliches Frühstück darbot. Auch 2012 ein toller Rahmen für die Fotos mit „Kaisern“ und historischem Fahrradspalier. Ab Mittag hatte der Wettergott ein Einsehen und die Sonne blinzelte ein wenig durch die Wolken, setzte die Teilnehmer schön in Szene und erheiterte die zahlreichen Zoobesucher. Beim Abschlussgruppenfoto vor dem Zoo-Hauptportal freuten sich alle über einen einmalig gelungenen Tag.

Der Sonntag begann dann mit Kaiserwetter für die zweite Auflage des noch neuen Termins im jährlichen „Speichenspaßkalender“. Der Fahrrad-Klassik-Markt in Berlin-Spandau. Es entwickelte



Im Look und Stil der Kaiserzeit. Berliner Fahrradenthusiasten zum „Dreikaisertreffen“ im Zoo.

Foto: K. Bröseke

sich ein reges Treiben von Gästen aus nah und fern. Uli hatte das Museum zum Tag des Offenen Denkmals geöffnet, was regen Zuspruch fand. 50 Standmeter wurden in einem großen, berlintypischen Hinterhof gegenüber Uli's Museums-Laden

aufgebaut. Man begegnete bekannten Gesichtern aus unserem Verein für Historische Fahrräder, Berliner Fahrrad-Enthusiasten – und der Senior der Berliner Rahmenbauer, Heinz Paupitz, wurde auch gesehen. Von vielen Gästen wurde

die familiäre Atmosphäre gelobt. Am Abend waren sich alle einig, dass es ein wirklich gelungener Tag war und man sicher wieder kommt.....Icke och!

Georg Schmitz, Friedrichshafen

Endlich wieder Stallhoftreffen in Dresden

2012 hieß es nach vier Jahren Baustelle endlich wieder: „Historische Fahrräder im Stallhof“.

Der Dresdner Stallhof ist ein befriedeter großer Innenhof im historischen Herzen von Dresden. Er liegt im Rücken des Verkehrsmuseums zwischen dem Dresdner Schloss und der berühmten Frauenkirche. Kein anderer Platz in der Innenstadt eignet sich besser für eine Freiluftausstellung und Vorführfahrten.

Unser mittlerweile 21. Sammlertreffen bot mit über 60 Exponaten einen umfassenden Querschnitt durch die gesamte Fahrradhistorie, ergänzt durch eine Sonderschau zur Marke „Diamant“. Die historischen Renn- und Sportfahräder dieser Marke sind momentan bei Sammlern sehr angesagt. Kuriositäten, wie ein 2,05m großes „BigBike“ (ein ungewöhnlicher Einrad-Prototyp aus Karbon), ein Kunststoff-Liegerad, ein Kleinautomobil mit Fahrrad Antrieb Sinclair C5, ein Fahrrad mit Bambusrahmen, einige Schautafeln, Vitrinen und ein Radfahrerstammtisch rundeten das Bild ab.

Das Besondere an der Stallhofausstellung ist die Möglichkeit, dass Sammler



Fahrrad-Freund Thomas Klitzsch vor dem Fürstentzug in Dresden.

Foto: F. Papperitz

und Besucher einige Fahrradkonstruktionen unter fachkundiger Aufsicht und in Ruhe ausprobieren können. Wo sonst können Hochräder, Dreiräder, Starrläufer, Schaltgetrieberäder usw. bei herrlicher Kulisse getestet und fotografiert werden? Für Kinder standen ebenfalls zahlreiche Fahrzeuge zum Losfahren bereit.

Am Radfahrerstammtisch traf man sich zum Schwatz oder um sich am Buffet zu stärken. Während der Ausstellung gab

es ein kleines Rahmenprogramm für ange-reiste Sammlerfreunde. So führte am Sonn-abend eine Ausfahrt durch die Dresdner Neu- und Altstadt, sonntags ging es auf eine 4-stündige Tour entlang der Elbe zur 1.000jährigen Kaditzer Linde. Bei schönem Herbstwetter sind diese Ausfahrten immer ein besonderes Ereignis.

Ohne fremde Hilfe ist die Stallhofausstellung für unseren Verein nicht machbar. Deshalb danken wir für die freundliche Unterstützung durch den Hausherrn, die „Staatlichen Schlösser und Gärten Dresden“ und dem „Verkehrsmuseum Dresden“, das uns wieder Biertischgarnituren und Vitrinen zur Verfügung stellte.

Im Gegensatz zur „Velocipediade“ hat das Stallhoftreffen der Fahrrad-Veteranen-Freunde einen eher familiären Charakter und spricht vorwiegend regionale Fahrradfreunde an. Großen Dank deshalb allen angereisten auswärtigen Sammlerfreunden aus ganz Deutschland und Polen, welche das Stallhoftreffen durch ihre Teilnahme, mit interessanten Gesprächen und Fahrrädern bereicherten.

Frank Papperitz, Pirna

Mein Rad

Aus der Sammlung Frank Winkler, Eichenbühl

Das vorgestellte Rad...

...ist ein Sociable oder auch Compagnonrad genannt. Gebaut wurde es wahrscheinlich kurz vor 1900, leider kenne ich den Hersteller nicht, vermutlich ist es ein englisches Rad.

Seit wann befindet es sich in Deiner Sammlung?

Ich wurde auf das Rad 2008 bei der IVCA-Rallye in Beaulieu/England aufmerksam. Dort bot es ein älterer Herr zum Kauf an, hatte es aber nicht dabei. Zurück in Deutschland und nach längerem Zögern entschloss ich mich doch noch zum Erwerb, da ich mittlerweile einige Bilder des Rades erhalten hatte. Den Transport und Kauf vor Ort in England übernahmen zwei nette Vereinskollegen für mich. Nochmals vielen Dank dafür.



In welchem Zustand war das Rad?

Das Sociable hatte eine ältere Restauration hinter sich, dadurch brauchte ich an dem Rad nichts mehr zu machen.

Was magst du daran besonders?

Es lässt sich leichter fahren als man denkt, selbst bei größeren Gewichtsunterschieden der „Compagnons“.

Was magst Du nicht an ihm?

Die Verzögerung der Vorderradbremse ist eher als bescheiden einzustufen und da es ein Starrläufer ist, ist die Bremsleistung hinten nur unwesentlich besser.

Was war Dein bisher schönstes Erlebnis mit dem Rad?

Bei der Velocipediade 2012 in Detmold fuhren mein ältester Sohn und ich das Rad zum ersten Mal bei einer Ausfahrt und das ohne Probleme.



Lenkt jeder der Piloten? Was passiert, wenn die Fahrer sich nicht einig sind?

Ja – bei der Lenkung kann jeder der Fahrer lenken! Man muss sich schon grundsätzlich darüber einig sein, in welche Richtung man fahren will, aber mit ein bisschen Übung und

Abprache ist das eigentlich kein Problem.

Kann man das Rad auch allein fahren?

Als Einzelfahrer kann man das Sociable nicht fahren. Ich kann es jedenfalls nicht.

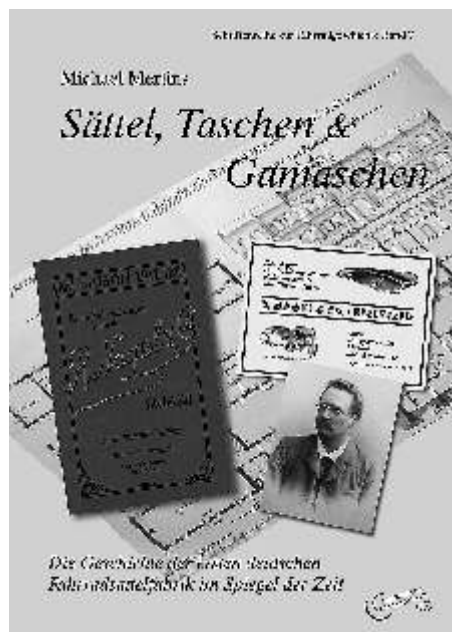


Foto ganz oben: Frank Winkler mit seinem Sociable. Darunter: Frontansicht mit doppelter Steuerung (links) und verlängerte Hinterradachse für die Kettenaufnahme auf beiden Seiten. Ganz links: Vater und Sohn in Aktion. Fotos: Familie Winkler

Neues Buch in der Schriftenreihe

Bald ist es soweit – der Band 7 der Schriftenreihe zur Fahrradgeschichte geht in die Endphase der Produktion. Hinter dem Titel „Sättel, Taschen und Gamaschen“ verbirgt sich der Werdegang der ersten deutschen Fahrradsattelfabrik Richard Nagel & Co in Bielefeld von 1883 bis 1934.

Das Besondere dieses Buches ist eine Einbettung dieser Firmenhistorie in die großen Ereignisse der Zeit, in das Auf und Ab der Wirtschaftsgeschichte und in den Wandel Bielefelds von der beschaulichen Handelsstadt zur industriellen Großstadt. Dazu kommt eine ausführliche Darstellung der beiden Unternehmerfamilien Richard und Walter Nagel. Aber auch viele technische Informationen zur Sattelproduktion und Fahrradindustrie finden sich in diesem umfassenden Werk.



Kostenlos für Mitglieder: Das Buch von Michael Mertins aus der Schriftenreihe.

Der Autor Michael Mertins hat versucht, diese vielschichtige Betrachtungsweise mit etlichen bisher unveröffentlichten Fotos, Tabellen und Zeichnungen zu illustrieren und allgemein verständlich darzustellen. Das Buch teilt sich in einen Textteil von über 80 Seiten, der, aufgeteilt in fünf Kapitel, allein 140 Abbildungen enthält, und in einen dokumentarischen Teil mit fast 90 Seiten, der mit technischen Zeichnungen, Patentschriften, DIN-Normen, Fotos, Werbeanzeigen, Geschäftsbriefen usw. gefüllt ist.

Anlässlich des 15-jährigen Bestehens des Vereins hat der Vorstand beschlossen, das Buch allen Vollmitgliedern des Vereins, die mit Stichtag 1.7.2013 Mitglieder sind, kostenlos zur Verfügung zu stellen. Der Versand wird als Büchersendung voraussichtlich im Sommer an alle Mitglieder erfolgen. Deshalb an alle die Bitte, eventuelle Adressänderungen für die Mitgliederdatei an unsere Schatzmeisterin Petra Wallerstein-Zielasko zu melden. Der Vorstand weist darauf hin, dass es sich hierbei um eine einmalige Sonderaktion handelt.

Vereinsauktion: Danke Helge Schultz!

Helge Schultz hat vor 15 Jahren die Vereinsauktion mitbegründet und all die Jahre ein tolles Angebot von Sammlern für Sammler zusammengetragen. Die Auktion ist von Anfang an wichtiger Bestandteil unseres Jahrestreffens gewesen und ein Highlight im Veranstaltungskalender für Fahrradliebhaber.

Lieber Helge, wir, der Vorstand und alle Mitglieder, danken dir für dein Engagement und die viele Zeit, die du investiert hast! Nach so vielen Jahren ist es verständlich, dass du diese Aufgabe abgegeben hast.

Ivan wird ab jetzt interessante Lots zusammentragen, damit für jeden Sammler (und jeden Geldbeutel) im August 2013 in Tübingen was dabei ist. Mona unterstützt ihn bei den Büroarbeiten. Die Kataloggestaltung übernehmen Martin und Monika Grundmeyer. Die vier sind gespannt und neugierig auf die Aufgabe und freuen sich über interessante Angebote: Ivan ist am besten mobil erreichbar unter 0171 8394800, oder im Büro des Museums unter 09741 938255. Auch gerne per Email: museum@deutsches-fahrradmuseum.de. Bis spätestens Ende Mai müssen die Lots feststehen, also am besten gleich anrufen!

Eine Neuerung ist zu vermelden: Aus organisatorischen Gründen wird es diesmal nicht die Möglichkeit geben, ein schriftliches Gebot einzureichen. Das langwierige Prozedere nach der Auktion bleibt somit allen Beteiligten erspart. Wir hoffen, dass das Angebot so gut sein wird, dass es sich für Interessenten lohnt, nach Tübingen zu fahren, und vor Ort zu bieten. Diese Neuerung ist für Tübingen in der Testphase. Wir sind gespannt auf die Reaktionen aller Beteiligten.

† Jürgen Römer †



Jürgen Römer.

Foto: T. Wagenknecht

Begegnet uns die Marke Stricker, denken viele an Jürgen Römer, unseren Markenreferenten, frühes Vereinsmitglied. Jürgen Römer lebt nicht mehr. Er starb am 9. Oktober 2012.

Mit ihm verliert „Historische Fahrräder“ ein engagiertes Mitglied. Er knüpfte zahlreiche Kontakte zu anderen Sammlern, nahm an den Velocipedien – zuletzt in Detmold – sowie an Wintertreffen teil und schrieb mehrfach für den „Knochenschüttler“ (Heft 37, 2/2206: „Datensicherung für Sammlerstücke“, Heft 44, 3/2208: „Fahrraddienst – Dienstfahrrad“). In Heft 35, 3/2005 verfasste Jürgen den Text für „Die Feder“. Er berichtete über sein Stricker-Rad, mit dem er als Lehrling zur Arbeit fuhr, über seinen Beitritt in einen Radsportverein (Stahlrad Laatzen), den Beginn seiner Sammlerleidenschaft, verstärkt durch den Besuch des Fahrradmuseums in Einbeck, der Ausstellung „Fahrrad“ in Wien, des Stallhof-Treffens und der Fahrradhistorischen Tagung in Bielefeld.

Jürgen war vor seiner Pensionierung im Druckgewerbe tätig, u.a. in einem Schulbuchverlag. Die Arbeiten, die durch seine Hände liefen, erfreuten tausende Schulkinder – oder auch nicht. Mit ihm verlässt uns ein leidenschaftlicher Sammler, ein außerordentlich aktives Mitglied, ein Freund. Wir werden ihn nicht vergessen.

Walter Euhus, Langenhagen

Die Feder

Von Heiko Petrich, Lehmkuhlen

Zuerst einmal vielen Dank an den Bodensee zu Georg Schmitz für die netten Worte und die Feder. Neben meinem Interesse für alte Zweiräder kann ich mich auch sehr für Sport, Geschichte und Reisen begeistern. Was liegt also näher, als mit einem alten Rad auf Reisen zu gehen und sich dabei Geschichte anzusehen?!

Vor rund 25 Jahren bekam ich Heinz Helfgens „Ich radle um die Welt“ in die Hände. Von der ersten Seite an war ich begeistert vom Wagemut und Selbstvertrauen des Autors. Nachdem ich kurze Zeit später dann Thor Heyerdahls „Kon Tiki“ gelesen hatte, stand mein Entschluss fest, mit Opas 1951er Görücke-Rad nach Oslo zu radeln, um mir dort das Floß mit eigenen Augen anzusehen. Nach zwölf Tagen stand ich dann tatsächlich davor. Ein bisschen fühlte ich mich wie Heinz Helfgen. In den folgenden Jahren habe ich Europa vom Fahrradsattel aus erkundet, allerdings auf modernen Reiserädern. Das alte

Görücke wurde aber immer gern für Radtouren in die Umgebung genutzt.

Ende der 90er Jahre habe ich mir dann ein Hercules-Tourenrad im Originalzustand gekauft und war begeistert von der türkisfarbenen Lackierung und den schönen Zierlinien. Ich begann nun, mich gezielt auf Hercules Fahrzeuge zu konzentrieren. So besaß ich bald Mopeds, Mokicks, und Motorräder der Nürnberger Marke. Aber auch Fahrräder kamen neu dazu. Von den meisten motorisierten Zweirädern trennte ich mich wieder, nur die Räder blieben. Irgendwann habe ich mich dann fast völlig auf die Fahrräder und auf die Geschichte der Fahrradproduktion festgelegt.

In der Zeitung Fahrrad & Moped entdeckte ich einen Bericht über die Fahrradgruppe „Rückenwind“ in Elmshorn und nahm Kontakt auf. Bei der ersten gemeinsamen Ausfahrt mit Gleichgesinnten war ich begeistert von der Aufgeschlossenheit der Leute. Hier drehte sich nicht alles um Uralt-Räder, sondern auch um die 50er, 60er und 70er Jahre. Das war genau mein Ding. Hier erfuhr ich auch

von der Existenz des Vereins Historische Fahrräder und bin auch bald eingetreten.

Heute muss ich sagen, dass es mir vor allem die Räder der frühen 70er Jahre angetan haben. Die schrillen Farben und die verschiedenen technischen Lösungen bei Klapp-, Steck- oder Schieberädern mag ich besonders. Auch wenn die Qualität dieser Räder nicht immer überzeugen konnte, sind sie doch ein fester Bestandteil der Fahrradgeschichte. Außerdem hätte ohne den Klapppradboom der 60er und 70er Jahre so manche Fabrik schon früher ihre Pforten schließen müssen. Und die Gespräche bei Veranstaltungen (Velocipediade, Treffen in Berlin) haben mir gezeigt, dass ich mit meiner Vorliebe nicht allein stehe. Ich denke, wenn der Verein in Zukunft auch dieses Feld beackert, werden auch jüngere Menschen sich für eine Mitgliedschaft interessieren.

So, nun schicke ich die Feder nach Barmstedt zu Werner Bies, der auch ein Freund von bunten Fahrrädern ist.

Eine dringende Bitte an alle Mitglieder

Der Vorstand hat folgende dringende Bitte: Adressänderungen und Änderungen bei der Bankverbindung mögen bitte umgehend mitgeteilt werden. Entweder direkt an Petra Zielasko unter peter.zielasko@ewetel.net oder auch über das Kontaktformular auf der Homepage. Übrigens: Nicht eingelöste Lastschriften kosten den Verein bis zu 8,66 Euro an Gebühren und müssen daher dem betreffenden Mitglied in Rechnung gestellt werden. Der nächste Mitgliedsbeitrag ist am 31. März fällig.

TERMINE 2013

24. März: Stalen Ros, Rennradbörse in Neerkant, Niederlande. Infos und Kontakt: <http://stalenrosklassikeracefietsen.blogspot.com/>

4. Mai: Treffen und Ausfahrt mit historischen Miele-Fahrrädern im Innenhof des Stadtmuseums Gütersloh. Kontakt: Eva.Willenborg@guetersloh-marketing.de

11. Mai: Frühjahrsausfahrt der Fahrrad-

Veteranen-Freunde-Dresden 1990 e.V. Kontakt: frank@fahrradsammler.de

15.-17. Mai: ICHC, International Cycling History Conference in Lissabon/Portugal. Alle Infos und Kontakt: <http://www.cycling-history.org/>

23.-24. Mai: IVCA-Rallye in Veseli nad Moravou/Südmähren. Alle Infos und Kontakt: <http://www.ivcarally2013.cz/de/>

2. Juni: 3. Retropedal - Klassiker Ausfahrt und RTF des RV Opel für Historische Fahrräder in Rüsselsheim. Alle Infos: www.rv-opel-1888.de/retropedal.php

2. Juni: Tag des Fahrrads im Freilichtmuseum Hessenpark mit alten Fahrrädern und Ausfahrt. Infos: www.hessenpark.de

15.-16. Juni: Ausfahrt mit klassischen Rennrädern und Deutsche Rennradbörse in Rommerskirchen. Kontakt: t.busch61@t-online.de

29. Juni: Teilemarkt im Deutschen Fahrradmuseum Bad Brückenau. Infos: www.deutsches-fahrradmuseum.de/index.php?id=veranstaltungen

16.-18. August: Velocipediade des Vereins für historische Fahrräder im „Boxenstop Auto- und Spielzeugmuseum“, in Tübingen. Kontakt: boxenstop@boxenstop-tuebingen.de, Infos: <http://historische-fahrraeder.de/veranstaltungen/velocipediade/announcement.html>

VERKAUFE

28" Diamant-HR. Rennsportrad, Bj. 1954, RH: 58cm, komplett, Rahmen u. Gabel neu lackiert, sehr guter Zustand, seltene Zubehörteile, 250,00 €.

28" WKC-DR, Bj. 1925, teilrestauriert, zum Aufbauen, sehr gut erhaltene Teile, 450,00 €.

28" Argus -DR, Bj. ca. 1907-1923 Berlin, restauriert, sehr guter Zustand, Nickel original, 900,00 €.

28" Rambler -DR, Bj. 1898 Chicago, sehr gut erhaltene Teile, mit Katalogkopie, Korkgriffe neu, zum Restaurieren, 800,00 €.

28" Diamant-DR, Modell 83, Bj. 1939, guter Zustand, alles original, 850,00 €. **28" Diamant-DR, Bj. 1956,** alles original, guter Zustand, Lack rotbraun, 180,00 €.

28" Brennabor-DR, komplett, Bj. 1938, Rahmen, Gabel und SB neue lackiert. 900,00 €.

28" HR Wanderer-Rahmen und -Gabel, Bj. 1935, SKS, neu grundiert, 70,00 €.

Gabel für 26" HR- Wanderer-Sportrad, original, 25,00 €. **Dürkopp-SBZ, SKS und Glocke** 50er Jahre, 70,00 €. **Lederrennsattel Möve,** Bj. 1989, neuwertig, 40 €. **NSU-SKS** (zwei Stück), und **SBZ,** 30er Jahre, 60,00 €. **Dynamos:** **MELAS-Standard,** 30er Jahre, 10,00 €; **HELLA,** 30er Jahre, 8,00 €; **LOHMANN,** 30er Jahre, 15,00 €; **RECORD,** 30er Jahre, 8,00 €. **2 Con-**

ti.-Reifen 28x1,75 in graublau, neuwertig, 50,00 €. 2 **Barum-Reifen 26x2,00**, schw., neuwertig, 40,00 €. **Linienziehgerät** 30er-50er Jahre, verschiedene Stärken, neuwertig, 60,00 €. 7 **F&S-Freilaufnaben** mit Rücktritt, 50er-60er Jahre, Topzustand, 15,00 € pro Stück. 1 **Diamant-Rennrad-Kettenblatt** und **Pedalar-me** und Kette (notfalls auch komplettes Tretlager), 50er Jahre, neuwertig, 50,00 €. Alle Anzeigen bis hierhin: Dirk Andresen. Telefonisch mehr Details, 03867-8822 (ab 20:00 Uhr).

28" Anker-Sichel-Herrenrad Bj. 1940, Preis VB, Gunter Bünecke, 0211 395204.

Köthke Bahnrad aus den 30er Jahren. Nach 1950 professionell aufgearbeitet, neu lackiert und aufgebaut. Laufräder: Scheeren/Weinmann, mit FB Hochflanschnaben. Hinterbau mit interessantem Profil, schöner Gabelkopf, 650,- €. Thomas Busch, t.busch61@t-online.de



Vaterland Klapprad, sehr selten, Bj. Mitte 50er Jahre, Farbe Grau, Original, nach kurzer Überholung fahrbereit, möglichst an Selbstabholer, Fotos gerne per Mail, 100,00 €. a.brabender@arcor.de, :0212-652563.

Rabeneick Herrenrad, Bj. Ende 40er, Anfang 50er Jahre, muss restauriert werden, viele Teile original, selbst der Schriftzug ist noch relativ gut erhalten. Der Kettenschutz und die Beleuchtung sind leider nicht original, Farbe: Schwarz, möglichst an Selbstabholer, Fotos gerne per Mail, Preis: 200,00 €. a.brabender@arcor.de, :0212-652563.

Victoria Herrenrad Modell V36B Bj. Ende 50er/Anfang 60er Jahre, Original, nach kurzer Überholung fahrbereit, Torpedo 3Gang-Nabenschaltung, möglichst an Selbstabholer, Fotos gerne per Mail, 220,00 €. a.brabender@arcor.de, :0212-652563.

SUCHE

28" Herrenrad oder Damenrad der Firma **Hahn** aus Backnang. Gunter Bünecke, 0211 395204.

Gut erhaltene **Brennabor-Werkzeugtasche** für ein 28"DR.20er Jahre. Tausche auch gern ein SKS aus dieser Zeit. Dirk Andresen, 03867-8822 (ab 20:00 Uhr).

Griffe für 22er Lenker mit Anker Motiv oder guten Lenker mit Griffen, **Kettenschutz für Victoria Fahrrad** mit Victoria Schriftzug möglichst in grau, 1 Satz **Schutzbleche Alu für fran-**

zösisches Automoto Größe 650B, "**Bulli**" **Batteriekasten für Fahrradbeleuchtung**, Rücklicht **ULO LTIK 030** rund aus den 50er Jahren für Vicky I sowie **Bremskonus für Nabe 07** (tausche auch gegen ebensolchen im Neuzustand von Nabe 05). Peter Zielasko, peter.zielasko@ewetel.net.

NSU Herrenrad von vor 1920, möglichst komplett, zum selbst restaurieren. Desweiteren jegliche **Literatur zu NSU-Fahrrädern** zwischen 1886 und 1963 in Kopie (Unkosten werden selbstverständlich erstattet) oder im Original, **NSU-spezifische Teile** (Naben, Schutzbleche, Klingeln, Schutzblechreiter oder Steuerkopfschilder). Bitte alles anbieten. Daniel Schmitt, daniel.scordio@web.de, 07522 - 912030.

Miele-Sportrad oder Rahmen, Zustand fast egal, gern unkomplett, solange Rahmen und Gabel gerade sind (soll sportlich gefahren werden), höher als 55cm RH wäre schön. Tausch möglich. toni.theilmeier@t-online.de, 05406-3826.

Alles zu den beiden Unternehmen bzw. Marken **Wittler** und **Schlüsselrad**, jeweils aus Bielefeld. Wolfgang Görmann-Siemeling, goermann@web.de

Jegliche Information zu dem Rad unten. Es hat Vollgummibereifung und Felgenreife 74 x 4 cm (Durchmesser x Felgenreife). Ketten-gliedlänge beträgt 27 mm. Weiterhin suche ich einen **passende Sattelstütze** 22 mm und einen **fahrbaren Sattel bzw. Gestell**. Wolfgang Görmann-Siemeling, goermann@web.de.



Impressum

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

Herausgeber

Historische Fahrräder e. V.
Deisterweg 15B
30851 Langenhagen
Fon 0511-731474
Fax 0511-7261769
www.historischefahrraeder.de
info@historischefahrraeder.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@knochenschuettler.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@knochenschuettler.de

Kostenlose Kleinanzeigen
anzeigen@knochenschuettler.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



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

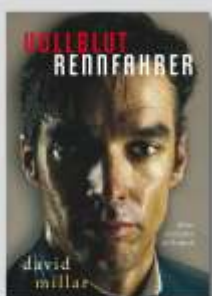
www.velo-classic.de

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

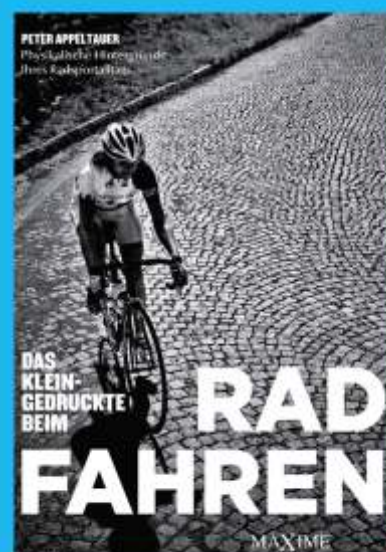
Spindelstr. 58 – 33604 Bielefeld – Fax: 0521/5221796

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

Neuerscheinung

Peter Appeltauer

Das Kleingedruckte beim Radfahren



Physikalische
Hintergründe Ihres
Radsportalltags

...was Sie
schon immer
wissen wollten,
aber nie
zu fragen
wagten...

MAXIME Verlag Leipzig; 2013; Softcover, 696 Seiten
durchgängig in Farbe, Großformat 20,4cm x 28,9cm,
Rückenstärke 42 mm. Mit 633 farbigen Abbildungen
(Diagramme, Zeichnungen, Fotos und Tabellen), 46 €
ISBN 978-3-931965-41-9

Le vélocipède des origines à nos jours



TRANSPORT IN IRELAND - CYCLES

