

Knochenhüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

56



Rappa – Schweiz

Bahnvierer 1968

Mein(es Vaters) Rad

Hermann Markoff

In dieser Ausgabe:



Blick auf das Lenkkopfschild am Steuerrohr, dahinter befindet sich die Schaltbox. Foto: Fritz Heinze

Weil die Schweiz keine Autos baut: Rappa Tretlager-Getriebe für Fahrräder

Getriebebeschaltungen im Tretlager waren in den 30er Jahren nicht ungewöhnlich, auch nicht in der Schweiz. Daniel Bartholdi und Jürgen Kronenberg beschreiben, wie aus einer Entwicklung des Tüftlers Albert Hofer in Rapperswil ein Exportprodukt wurde, das durch die Kooperation mit der Fa. Wippermann europäische Abnehmer fand. Rappa-Getriebe gab es sogar in Getreidemühlen.

Unbedachtes Handeln oder sportpolitischer Racheakt? 1968 verlor der Bahnvierer Gold.

Renate Franz arbeitet ein Sportereignis auf, das 1968 die westdeutschen Gemüter erregte. Im Endlauf der Olympischen Spiele in Mexiko wurde der klar in Führung liegende Bahnvierer des BDR disqualifiziert. Jürgen Kißner soll seinen Teamkollegen Karlheinz Henrichs unerlaubt angestoßen haben, so das Kampfgericht. Ein Mitglied: DDR-Radsportfunktionär Jürgen Gallinge.



Jürgen Kißner: Pechvogel, Sündenbock oder Opfer eines Sportpolitdramas? Foto: Privatbesitz Jürgen Kißner



Markoff-Schriftzug auf einer Vesta-Nähmaschine. Foto: Stefan Müller

Fahrradhändler aus Grimma mit eigener Radmarke: Hermann Markoff

Händlermarken und Konfektionsmarken hat es viele gegeben, es ist nahezu unmöglich, den kompletten Überblick zu wahren. Vereinsmitglied Stefan Müller ist in der eigenen Verwandtschaft fündig geworden. Sein Ururgroßvater, Hermann Markoff, betrieb ein Fahrradgeschäft in Grimma, verkaufte dort Nähmaschinen und Räder unter eigenem Namen. Eine Annäherung.

Liebe Leserinnen und Leser,

eine Aufgabe oder einen Posten zu übernehmen, ist oft gar nicht so einfach. In unserem Falle standen die Bewerber nicht gerade Schlange, und so musste erst eine Findungskommission gebildet werden, um Kandidaten für den Vereinsvorsitz zu finden. Bei der Wahl gab es dann keine Gegenstimme und auch keine Enthaltung, was mich zum einen erstaunt und zum anderen in der Annahme bestätigt, dass es in unserem Verein keinerlei Konflikte mit dem noch vielfach auftretenden Problem zwischen Ost und West gibt.

Ich stamme aus Leipzig, bin 2001 in Bielefeld in den Verein eingetreten, und es hat mich immer begeistert, dass dieses Thema hier absolut keine Rolle spielt, und dass es völlig egal ist, woher jemand kommt. Hier sind alle Fahrradsammler oder an der Fahrradhistorie Interessierte – und nur das zählt. Ich habe da nach der Wende ganz andere Erfahrungen machen müssen, und auch heute noch, nach so langer Zeit, ist das Thema zumindest hier im Osten keinesfalls begraben. Daher hätte ich bei der Wahl die eine oder andere Gegenstimme erwartet. Vielleicht ist man aber auch nur froh, jemanden für den Posten des Vorsitzenden gefunden zu haben, der die Arbeit macht. So erhielt ich nicht nur Glückwünsche zur Wahl, auch Beileidsbekundungen wurden ausgesprochen und ich wurde gefragt, ob ich mir das wirklich antun wolle.

Ja, ich will es mir antun. Es reizt mich ungemein, für den Verein tätig zu sein. Ich will mich mit meiner ganzen Kraft, meinem Wissen und Können dieser Aufgabe stellen. Wer mich kennt, weiß, dass ich mit viel Energie und Ausdauer daran arbeite. Zudem habe ich einige Erfahrung in Vereinsarbeit, bin mir also genau klar darüber, worauf ich mich einlasse. Es erschreckt mich immer wieder zu sehen, wie Vereine zerfallen oder dahinsiechen, nur weil niemand gefunden werden kann, der die Arbeit übernimmt und den Verein erhält. Denn wenn es konkret wird, eine Aufgabe zu übernehmen, ist dazu oft keiner mehr bereit.

Dabei sind es vor allem unsere Veranstaltungen, die vielen Mitgliedern sehr wichtig sind. Neben Entspannung, Spaß und Freude an der Gemeinsamkeit, bringen sie uns Sammlern immer wieder neue Erkenntnisse, interessante Kontakte und



auch manches Objekt unserer Begierde. Für mich ist dabei der Kontakt mit anderen Sammlern, Vereinsmitgliedern oder Interessierten, vor allem wenn man sie schon länger kennt, sehr wichtig, und das entschädigt mich für teilweise lange Anreisewege. Das Fahrrad als die schönste Nebensache der Welt steht dabei nicht immer im Mittelpunkt.

Die vielen angenehmen Stunden, die ich bei diesen Veranstaltungen erleben durfte, sind der eigentliche Grund, die Aufgabe im Vorstand zu übernehmen. Ich möchte damit etwas zurückgeben. Dabei werde ich ganz sicher nicht alle Erwartungen und Wünsche erfüllen können. Kurt Niemeyer hat einmal vor längerer Zeit das Sprichwort vom neuen Besen benutzt. Als solchen sehe ich mich nicht. Ich möchte jedoch die Arbeit meiner Vorgänger fortsetzen und den Verein mit Leben erfüllen. Das ist eine Aufgabe, die wir im Vorstand nur gemeinsam mit den Mitgliedern bewältigen können.

Ich wünsche Euch allen ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest, einen angenehmen Jahreswechsel und bin guten Mutes, dass wir uns im neuen Jahr wieder sehen.

Euer neuer Vorsitzender

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Daniel Bartholdi und Jürgen Kronenberg: Rappa – Ein Meilenstein Schweizer Fahrradgeschichte	4
- Renate Franz: Wie der Bahnvierer bei Olympia 1968 Gold verlor	10
Post aus ...	
- England und Amerika	15
Historisches Dokument	
- Radsportimpressionen – zusammengestellt aus einem Album von Axel Bollinger	16
Literatur	
- Rezensionen	18
Autorenforum	
- Walter Euhus: Arbeitsmaschine Fahrrad und Sonderkonstruk- tionen – Ein Nachtrag	22
- Maarten Bokslag: Adler-Safety oder nicht?	23
- Hinrich Böer: Mein(es Vaters) Rad	24
- Stefan Müller: Hermann Markoff, Grimma	26
Veranstaltungen	
- Velocipediade in Tübingen	28
- Besuch bei Radheroen: IHC in Lissabon, Portugal	29
- Wintertreffen in Erfurt	29
Nachruf	
- Jürgen Voigts	27
- Heinz Paupitz	31
Mein Rad	32
Die Feder	33
Vereinsnachrichten / Termine	33
Kleinanzeigen / Impressum	34

Titelbild:
Sieger des Jugendpremienfahrens vom
14. Juni 1953 auf der gerade eröffneten
Radrennbahn Bielefeld; Foto aus der
Sammlg. Helmut Neumann

Rappa – Ein Meilenstein Schweizer Fahrradgeschichte

von Daniel Bartholdi, Rehetobel (CH) und Jürgen Kronenberg, Nürtingen (D)

Ein Fahrrad mit Gangschaltung war in den 1930er Jahren sicher für viele purer Luxus – für manchen jedoch schon ein bezahlbarer Komfort. Radler, die über ein größeres Budget verfügten, stießen im Angebot des Schweizer Rappa-Werks auf einen besonderen technischen Leckerbissen: Eine 4-Gang-Tretlagerschaltung. Der ausgesprochen breite Übersetzungsbereich dieses Getriebes stellte alles in den Schatten, was seinerzeit auf dem Markt verfügbar war.

Zwar hatte man bereits seit der Jahrhundertwende in Großbritannien die Entwicklung der 2- und 3-Gang-Nabenschaltungen vorangetrieben. Und in Deutschland waren Fichtel & Sachs ab 1907 mit der 2-Gang-Torpedo gut im Geschäft. Finanziell interessant waren diese technischen Fortschritte jedoch zunächst nur für die Zulieferindustrie, kaum jedoch für die Fahrradfabrikanten.

Ende der 1920er Jahre erkannten wohl einige Radhersteller, dass sie sich vom Wettbewerb abgrenzen mussten, wollten sie am Verkauf von Fahrrädern weiterhin verdienen. Oder Marktanteile hinzugewinnen. Die Räder aus eigener Produktion mit einer selbstentwickelten Gangschaltung auszustatten, erwies sich hier als eine Möglichkeit. So konnte die eigene technische Kompetenz unterstrichen und gleichzeitig dem Kunden ein realer Mehrwert verkauft werden. Besonders hohe Ansprüche sollten die Tretlagerschaltungen aus Deutschland, vor allem aber aus der Schweiz, erfüllen.

Vielversprechender Produktionsbeginn

In Rapperswil, im Kanton St. Gallen gelegen, arbeitet in den frühen 1930er Jah-

ren Albert Hofer an der Entwicklung eines 2- und 4-Gang-Tretlagergetriebes. Die Konstruktion wird später unter dem Namen Rappa weit über die Schweizer Grenzen hinaus bekannt werden (siehe Werbeblatt S. 5 und 6). Der gelernte Mechaniker und Tüftler Hofer findet in Carl Mayer, ebenfalls aus Rapperswil, einen Geldgeber, der ihm finanziell den Rücken freihält. Am 15. Oktober 1934 meldet Hofer seine Neuentwicklung zum Patent an, das ihm am 29. Februar 1936 vom „Eidgen. Amt für geistiges Eigentum“ erteilt wird.^{1/} Nachdem die Produktion angelaufen ist, kann Firma Hofer im Zeitraum April bis Oktober 1936 rund 1.500 Rappa-Getriebe verkaufen.^{2/} Dass die „Stirnäderwech-

selgetriebe“^{3/} auch im Ausland (von Norwegen bis Jugoslawien, von Frankreich bis Ungarn, USA und Deutschland) urheberrechtlich geschützt sind, soll hier ebenfalls erwähnt werden (Abb. 1).

Gut zugängliches Getriebe

Das mit dünnflüssigem Fett gefüllte, und ab Werk verplombte Rappa-Getriebe (Abb. 2) verfügt über eine außen liegende Schmierstelle. ⁴ u. ⁵ Es ist in einem staub- und schmutzdichten Stahlgussgehäuse untergebracht, das über Muffen mit dem Fahrradrahmen starr verbunden ist. Nach Lösen von fünf Schraubverbindungen lässt sich der untere Deckel abnehmen. Damit ist das Getriebe für Reinigungs- und Wartungsarbeiten frei zugänglich. Das Schalten der vier Gänge erfolgt in der frühen Produk-



Abb. 2 Rappa-Tretlager mit mehrteiligem Schaltgestänge. Foto: F. Heinze

„Rappa“ 4-Gang-Wechselgetriebe

Steilgang

Berggang

Normalgang

Schnellgang

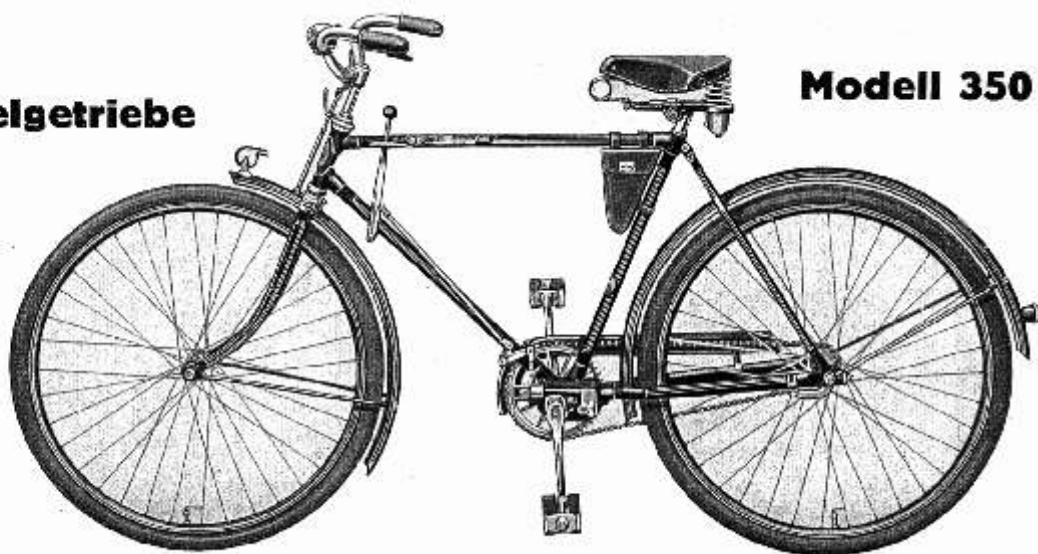


Abb. 1 Wittler-Fahrrad mit Rappa-Schaltung, um 1938.

Repro: M. Mertins

RAPPA

4 GANG

Das im Tretlager des Fahrrades eingebaute
4 - GANG - WECHSEL - GETRIEBE
SYSTEM RAPPA

hat einen anwärtenden technischen Fortschritt für die Fahrrad-
industrie, für den Fahrer aber eine nie geahnte Bequemlichkeit
bewirkt. Gegenüber ähnlich aussehenden Fabrikaten weist das
Rappa-4-Gang-Getriebe ganz bedeutende Vorteile auf.
Bis vor kurzem glaubte man, daß drei Übersetzungen genügen
sollten. Die Praxis hat jedoch gelehrt, daß damit das Gelände
nicht vollständig ausgenützt werden kann. Es fehlte entweder
ein kleinster Gang für sehr steile Steigungen oder ein Schnellgang
zur bestmöglichen Ausnützung von Gefälle oder Rückenwind.
Mit dem Rappa-Getriebe sind diese Erfordernisse gewährleistet.

Herrliche Fahrt!

die einzelnen Zahnradnuten gezogen. Er muss zwischen den einzelnen Rädern einen Ring überspringen (...). Somit ist die gleichzeitige Schaltung zweier Räder während der Übergangsstellung von einem zum anderen Rade völlig sicher unterbunden. Geschaltet wird im Freilauf bei etwas pendelnden Pedalen. Das Gehäuse ist waagrecht geteilt. Das Getriebe ist nach Lösen der Schrauben leicht zugänglich. Die vier Übersetzungen betragen bei einer Bereifung von 26" und 48/19 Zähnen der Kettenräder 88, 69, 50 und 40", die Entfaltungen 70,5 [Anmerkung d. Redaktion: Hier wurde das Komma falsch gesetzt, es muss heißen: 7,05], 5,50, 4,05 und 3,25 m. Sie können durch andere Wahl der Ketten- und Laufräder verkleinert oder vergrößert werden. /6/

Damit verfügte also die Rappa-4-Gangschaltung über eine Abstufung von -41%, -27%, Direktgang, +26%, was einem Übersetzungsverhältnis von 217% entsprach. Zum Vergleich: Die 1987 von Fichtel & Sachs eingeführte Pentasport 5-Gangnabe erreichte mit 225% nur eine geringfügig größere Spreizung (Abb.6).

Lizenzfertigung und Export

Für Produktion und Vertrieb in Deutschland und in einigen anderen europäischen Ländern schließt die A. Hofer & Cie. Getriebebau Rapperswil bereits am 3. August 1936 einen Lizenzvertrag mit der Wippermann jr. A.-G. in Hagedelstern (Westfalen) ab. Diese Vereinbarung regelt das alleinige Herstellungs- und Verkaufsrecht der Rappa-Schaltung in Deutschland, Holland, Dänemark, Schweden und Norwegen. Beide Unternehmen haben offensichtlich hohe Erwartungen, was die Absatzzahlen betrifft. So ist als Lizenzgebühr festgelegt, dass Fa. Wippermann für jedes bei ihnen hergestellte Rappa-Getriebe 1,80 Schweizer Franken an Fa. Hofer zu zahlen hat. Diese Stücklizenz bezieht sich auf die ersten 20.000 Getriebe eines jeden Rechnungsjahrs. Werden mehr Einheiten produziert, reduziert sich die Lizenzgebühr. /7/

Die Wippermann Werke sind zu dieser Zeit alles andere als eine „kleine Bude“ – mit über 1.500 Mitarbeitern fertigen sie Teile für die Fahrrad- und Autoindustrie wie Präzisions-Kettengetriebe und verfügen u.a. über eigene Press-, Stanz-, Zieh- und Kaltwalzwerke. /8/ Dass bei Wippermann auch eine gut aufgestellte Vertriebsorganisation arbeitet, die mit Anzeigen und PR-Beiträgen in der Fachpresse Flagge zeigt, wird an anderer Stelle

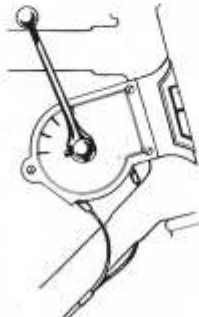
tionsphase zunächst über ein mehrteiliges Gestänge und einen Schalthebel, der in einer Kulissee am Rahmen-Oberrohr geführt wird (Abb. 3). Einige Jahre nach Markteinführung übernimmt ein doppelter Bowdenzug (Abb. 4) den Gangwechsel, der in einem speziellen Gehäuse am Gabelkopf sein Widerlager findet (Abb. 5). Beide Versionen sind in 2- und 4-Gang-Ausführung erhältlich, und von beiden Typen gibt es ein Damen- und ein Herrenmodell.

Konkurrenzlos weiter Übersetzungsbereich

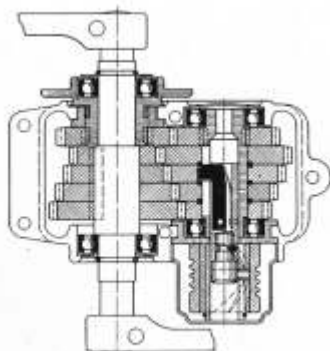
Sichtlich beeindruckt vom Aufbau und der robusten Konstruktion der Rappa-Schaltung zeigen sich die Autoren des Lehrbuchs „Der Fahrrad Mechaniker“.

Der entsprechende Absatz sei hier leicht gekürzt wiedergegeben: „Das Rappa-Vierganggetriebe ist für den Gebrauch in stark gebirgigen Gegenden gebaut, bei dem vier Gänge als notwendig erachtet werden... Zwischen Tretachse und Mitnehmerachse, die in Kugel-Querlagern laufen, sind fünf Zahnradpaare ständig im Eingriff (...). Vier Zahnräder sind auf der Tretachse fest verkeilt. Die in diese eingreifenden vier Zahnräder laufen auf der Mitnehmerachse lose, sind aber wahlweise einzeln durch einen Ziehkeil mit ihrer Achse zu verbinden (...). Das fünfte Zahnradpaar (...) überträgt die vier Geschwindigkeiten der Mitnehmerachse über eine Büchse auf das Kettenrad. Über Schalthebel (am Oberrohr), Gestänge, Zahnstange, Zahnrad wird der Keilstift in einem Schraubenschlitz und so der Ziehkeil in

RAPPA



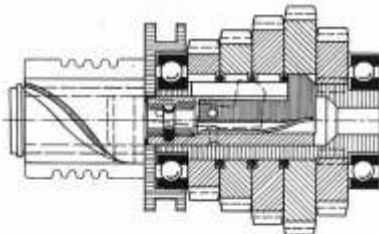
Schaltung
(1/2 natürl. Größe)



Horizontal-Schnitt durch das Rappa-Getriebe
auf halber Höhe (1/2 natürl. Größe).



Abbildung des Rappa-Getriebes im unteren
Gehäuseteil liegend (1/2 natürl. Größe).



(1/2 natürl. Größe).

RAPPA



Das Rappa-Getriebe leistet bei einem Kettenrad von 48 Zähnen, einem Zahnkranz von 19 Zähnen und einer Pedal-(Tretlager-Achse)-Umdrehung:

im 1. Gang (Steilgang) . . . 3,50 m Weg im 3. Gang (Normalgang) 6,00 m Weg
im 2. Gang (Berggang) . . . 4,40 m Weg im 4. Gang (Schnellgang) 7,60 m Weg

Durch Aenderung der Zähne am Kettenrad oder Zahnkranz können diese Uebersetzungsverhältnisse der Kraft eines jeden Fahrers angepaßt werden (siehe untensteh. Tabelle).



RAPPA

Wer mit Rappa-Getriebe fährt, kennt trotz Steigungen und Gegenwind keine Ermüdung. Die Betätigung der an und für sich bekannten Rücktrittbremse ist in jedem Gang gewährleistet. Bei sehr steilen Gefällen bietet sie aber noch den Vorteil, daß bei Wahl der kleinen Uebersetzungen der kleinste Druck auf das Pedal schon sehr gute Bremswirkungen auslöst.



RAPPA

Die Schaltung der Gänge wird durch einen Bowdenzug vermittelt. Die Betätigung des Zuges erfolgt durch einen bequem gelegenen Hebel, der an der Schaltdose am Steuerrohr befestigt ist. Der Zug wirkt auf eine Rolle am Getriebe. Durch Drehung dieser Rolle und mit ihr einer schneckenförmigen Nute, wird der Keil im Getriebe von Gang zu Gang verschoben. Der Gang ist gekuppelt, wenn die Schaltfeder hörbar in die Raste an der Schaltdose einklinkt. Geschaltet wird im Freilauf. Nach dem Schalten soll zweckmäßig die Einklinkung des Keiles abgewartet werden. (Rücktrittbewegung.)



RAPPA

Die Anordnung für die Keilverschiebung ist konstruktiv derart sinnreich gelöst, daß sie nicht allein spielend leicht läuft, sondern es ist auch ausgeschlossen, daß bei mangelhafter Schaltung gleichzeitig zwei der losen Zahnräder auf der Mitnehmerachse (Vorgelegewelle) kuppeln. – Die Lagerung des Getriebes im Gehäuse ist durch vier leicht laufende Kugellager bewerkstelligt, diejenige der Kettenradnabe durch ein Rollenlager.



RAPPA

Das ganze Getriebe ist in einem Weichguß-Gehäuse absolut staub- und schmutzsicher untergebracht, dieses ist mit dem Fahrradgestell starr vermußt. Der untere Deckel ist durch Lösung von fünf Mutterschrauben abnehmbar. Bei seiner Wegnahme liegt das Getriebe vollständig frei und gestattet eine einwandfreie Reinigung und Schmierung. Im oberen Gehäuse ist für die Schmierung eine Schmierstelle vorgesehen (Druckschmierung). – Getriebe und Gehäuse sind aus bestem Material hergestellt. Bewährte Schweizer Qualitätsarbeit schafft das Ganze.



RAPPA

Jedem Rad wird eine schriftliche Garantieverpflichtung mitgegeben. Die Garantiezeit beträgt ein Jahr. Entfernung der Plombe am Getriebe entbindet die Fabrikanten von event. Garantieleistung.

Uebersetzungs-Verhältnisse für das Rappa-Getriebe

Kettenrad: 48 Zähne

In Metern bei einer Kurbeldrehung

Hinterrad: 28" = 70 cm ϕ					Hinterrad: 26" = 65 cm ϕ				
Anzahl Zähne auf Zahnkranz	1. Gang Steilgang	2. Gang Berggang	3. Gang Normalgang	4. Gang Schnellgang	Anzahl Zähne auf Zahnkranz	1. Gang Steilgang	2. Gang Berggang	3. Gang Normalgang	4. Gang Schnellgang
14	4,75	5,95	8,15	10,35	14	4,40	5,50	7,50	9,60
15	4,45	5,55	7,60	9,65	15	4,10	5,15	7,10	9,00
16	4,15	5,20	7,15	9,05	16	3,85	4,85	6,70	8,45
17	3,90	4,90	6,70	8,50	17	3,75	4,65	6,25	7,95
18	3,70	4,60	6,30	8,00	18	3,40	4,30	5,90	7,50
19	3,50	4,40	6,00	7,60	19	3,25	4,05	5,50	7,05
20	3,35	4,20	5,70	7,25	20	3,10	3,90	5,30	6,70
21	3,20	4,00	5,45	6,90	21	2,95	3,70	5,00	6,35
22	3,00	3,80	5,20	6,60	22	2,80	3,50	4,80	6,10
23	2,90	3,65	4,95	6,30	23	2,70	3,35	4,60	5,80

PATENT-INHABER UND FABRIKANTEN DER GETRIEBE:

A. HOFER & Co., Getriebebau, SIRMACH (Thurgau, Schweiz) Tel. 6 52 24

RAHMENFABRIKATION:

ALPA-WERKE A.-G., SIRMACH (Thurgau)

Telephon 6 52 10

Maschinen- u. Apparatebau

RAPPA-Service

Emil Huber, Sirmach

Telephon 4 53 06

Druck C. Meyer, Rapperswil



Abb. 3 Solide Einheit: Ein auf der linken Fahrradseite angebrachter Rappa-Schalthebel mit Kulisenföhrung und angelenktem Gestänge.



Abb. 4 Blick auf den im Tretlagerbereich fein einstellbaren doppelten Bowdenzug, mit dem die Rappa-Schaltung exakt betätigt wurde.



Abb. 5 Schaltbox am Gabelkopf eines Damenrads (spätere Seilzugausführung).

Fotos: F. Heinze

deutlich. So bezieht sich ein Geschäftsmann aus Istanbul („*Meine Firma importiert jährlich 3,000 Stk Fahrräder ...*“) auf eine Veröffentlichung in der Zeitschrift RADMARKT und REICHSMCHANIKER und bittet am 15.6.1938 um nähere Unterlagen über die Rappa 4-Gangschaltung (Abb. 7). Bei der Gelegenheit lässt er durchblicken, dass er auch gern den Alleinvertrieb in der Türkei übernehmen möchte./9/

Auch die „Ideal-Werke F. Schembra“, ein rumänischer Fahrradhersteller aus Madias, werden durch eine Annonce in der gleichen Zeitschrift auf die Rappa-Produkte aufmerksam. Mit Schreiben vom 18.6.1938 bitten sie das Unternehmen in Hagen um Angabe des Lieferpreises für die 4-Gang-Tretlagerschaltung sowie um Zusendung einiger Getriebemuster. Und fragen an, ob Rappa nicht auch 3-Ganggetriebe liefern könne./10/ Als seriöser Partner (vielleicht ist man auch nur genervt) reicht Wippermann diese Briefe an den Schweizer Lizenzgeber weiter, verbunden mit der Bitte um Zusendung von „...300 Staubdeckel für die Getriebe T 2“. /11/ Die sind vermutlich für die Produktion der Rappa 2-Gangschaltung bestimmt gewesen.

In Dänemark bietet die Hamlet Cyklefabrik aus Kopenhagen ihre Räder mit Rappa-Getriebe an. Im schwedischen Uppsala verbaut der Hersteller Hermes Aktienbolaget Nyman Verkstäd der Schweizer Präzisionsschaltung.

Von einem ungarischen Fahrradhersteller ist bekannt, dass er seine Tandems mit 2-Gang-Rappaschaltung ausstattete, zumindest ein Exemplar hat bis heute überlebt.

In Deutschland wird der im Radrennsport erfolgreiche Hersteller Diamant auf das Rappa-Getriebe aufmerksam. Über Fa. Wippermann beziehen die Chemnitzer zu Testzwecken 41 Getriebeschaltungen für das Diamant-Modell 82.

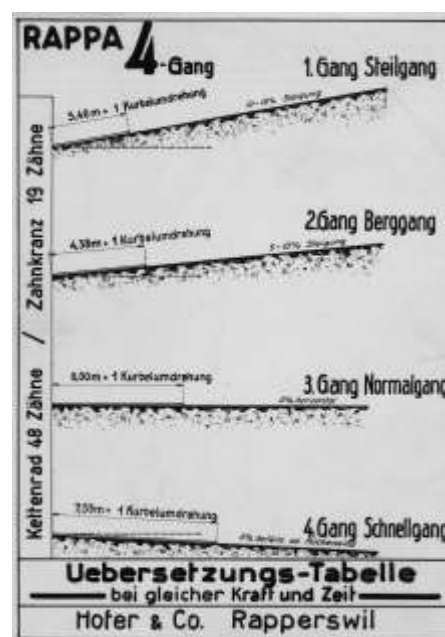


Abb. 6 Entfaltung der Rappa 4-Gangschaltung bei einer typischen Fahrradübersetzung.

Auf der Auktion im Rahmen des Jahrestreffens unseres Vereins in Leipzig wechselte 2011 eines dieser Diamant-Räder mit Rappa-Schaltung den Besitzer.

Kein billiges Vergnügen

Mit ihren Modellen 340 (Damen) und 350 (Herren) führt auch die Gebr. Wittler GmbH, Bielefeld, Räder mit Rappa 4-Gangschaltung im Programm. Der „Laden-Verkaufsliste 1938/39“ ist zu entnehmen, dass die so ausgestatteten Fahrräder ziemlich genau 50 Prozent teurer sind als die hochwertigsten Damen- und Herrenräder (Modell „Sport u. Sieg“) aus der Wittler-Produktion./12/

Eine weitere Rappa-Variante

An einem Wittler-Herrenrad sieht man übrigens eine weitere Version der Rappa 4-Gangschaltung: Zwar wird das Schaltgestänge wie gewohnt am Unterrohr geführt. Etwa 15 cm vor dem Tretlagerbereich jedoch endet das Gestänge und ist mit einem gekröpften Flachstahl verschraubt. Der Flachstahl übernimmt dann offensichtlich die Kraftübertragung ins Getriebe. Das Getriebegehäuse dieser vermutlich späteren Version hat zum einen Ähnlichkeit mit der über Bowdenzug betätigten Rappa-Schaltung. Zum andern aber eine auffällige Hülse, die in Verlängerung der Gestänge-/Flachstahl-Achse unterhalb der Gehäuseausbuchtung für den Ziehkeil verläuft (Abb. 8, 9 und 10).

Umzug nach Sirmach

1937 siedelt Albert Hofer mit seiner Firma von Rapperswil nach Sirmach (Kanton Thurgau) um. Hier kann er mit finanzieller Unterstützung durch Carl Mayer eine mechanische Werkstatt übernehmen, in der er jetzt mit einigen wenigen Mitarbeitern die Rappa-Getriebe fertigt. Die Fahrradrahmen bezieht er von den ebenfalls im Ort ansässigen Alfa-Werken (siehe Umschlag hinten). Heute kommen von diesem Hersteller die hochwertigen Cresta-Fahrräder. Das Gießen des Druckstahlgehäuses zur Aufnahme des Getriebes übernimmt die Aktiengesellschaft Eisen- und Stahlwerke (vormals Georg Fischer, Schaffhausen).

Rappa-Getriebe laufen auch in Getreidemühlen

Ebenfalls im Jahr 1937 stellt die A. Hofer & Co. Getriebebau Sirmach – so jetzt die korrekte Firmenbezeichnung – den Mechaniker Emil Huber ein. Er kann 1946 einen Teil des Lagers und die Rechte am Rappa-Patent übernehmen. Das letzte Rappa-Velo wird 1956 produziert. Ab 1982 führen die beiden Söhne Roman

und Herbert Huber den Betrieb. Aus ihrem Besitz stammt auch das schöne Damenrad, abgebildet auf dem Umschlag hinten, das sie dem Velomuseum Rehetobel geschenkt haben.

Übrigens – das Rappa-Getriebe wurde nicht nur in Fahrrädern, sondern in den Jahren 1946 bis 2000 auch in den weltweit verkauften Getreidemühlen der Firma Bühler (Uzwil) verbaut.

Andere Hersteller von Tretlagerschaltungen

Allein in Deutschland gab es in den 1930er Jahren mehrere renommierte Hersteller, die zusätzlich zu ihrem Standardprogramm auch Fahrräder mit selbst entwickelten Schaltungssystemen anboten. Zum Beispiel brachten die Adler-Werke bereits 1934 eine 3-Gang-Tretlagerschaltung heraus. Um 1936 war das Bismarck 2-Gang-Getriebe „Berg wie Tal“ verfügbar. Brennabor und Wanderer hatten ebenfalls eigene 2-Gang-Tretlagerschaltungen entwickelt. Auch in der Schweiz führten Hersteller wie Condor, Cosmos und Mutaped 3-Gang-Tretlagerschaltungen im Programm. So unterschiedlich ihr Aufbau war – zwei Aspekte hatten diese variablen Übersetzungen gemeinsam: Sie waren alle umständlich zu warten bzw. zu reparieren und boten nur einen bescheidenen Übersetzungsbereich.



Abb. 7 Anfrage aus Istanbul an Fa. Wippermann 1938.

Mit der Schaltung die Kräfte schonen

Um beim Radfahren die Geschwindigkeit an wechselnde Geländeprofile und Windverhältnisse – also an die vorhandene Kraft – besser anpassen zu können, haben findige Tüftler schon früh an Schaltungssystemen für Fahrräder gearbeitet. Von ersten Patentanmeldungen für Schaltungen mit Planetengetriebe wird aus dem Jahr 1878 berichtet. /13/ Es sollte noch etwa 15 Jahre dauern, bis sie schließlich ausgereift waren.

Etwa ab der Jahrhundertwende trieben von England aus Reilly, Archer, Sturmey, Jay und Bowden die Entwicklung der 2- und 3-Gang-Nabenschaltungen voran. In Deutschland ließen sich die Wanderer-Werke 1902 die erste Nabenschaltung patentieren, es folgte dann Fichtel & Sachs mit der 2-Gang-Torpedo (1907) und der 4-Gang Universal-Torpedo (1912), die wiederum auf einem Wanderer-Patent

basierte. Sie sollte allerdings kein Verkaufserfolg werden und ihre Produktion wurde vermutlich 1916 eingestellt. Es dauerte noch einige Jahre bis zur Serienreife der 3-Gang Torpedo mit Rücktrittsbremse von Fichtel & Sachs (ab 1924).

Beim Retrodirect aus Frankreich wurde das Problem der wechselbaren Übersetzung in den 1920er und 1930er Jahren ganz anders gelöst: Das Fahrrad verfügte im normalen Pedalbetrieb über eine Entfaltung, die eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit erlaubte. Trat der Fahrer am Berg jedoch die Pedalen rückwärts, so fuhr er mit geringerer Übersetzung. Funktionieren konnte diese Konstruktion aufgrund von zwei parallelen Freilaufritzeln und einer eigenwilligen Kettenführung. Dabei wurde die Kette mit Hilfe eines vor der Nabe am rechten Ausfallende angebrachten Zahnkranzes („Umlenker“) über beide hintere Ritzel geleitet. Das hörte sich nicht nur damals

kompliziert an. Auch die Beinmuskulatur bereitete den Fahrern auf Dauer Probleme /14/, sodass sich diese Bauweise nicht weiter durchsetzte.

Etwa zur gleichen Zeit nutzten gewiefte Radrennfahrer zwar bereits die Vorteile unterschiedlicher Übersetzungen, verzichteten jedoch auf anfällige Schaltungen. Stattdessen waren auf beiden Seiten der Hinterradnabe Zahnkränze mit unterschiedlicher Ritzelzahl montiert. Am Berg hielt der Fahrer kurz an, löste ohne Werkzeug die großen Flügelmutter der Achse, drehte das Hinterrad um 180°, legte die Kette wieder auf und fuhr mit leichter Übersetzung weiter. Da viele Radprofis während der Rennen nach dieser Methode „schalteten“, fiel der Zeitverlust kaum ins Gewicht. Die heute weit verbreitete Kettenschaltung gewann erst in den späten 1930er und 1940er Jahren an Bedeutung.



Abb. 8 und 9 Wittler-Herrenrad mit einer späteren, modifizierten Rappa-Tretlagerschaltung. Man erkennt die Schaltgestänge-Verlängerung durch einen gekröpften Flachstahl und die Hülse unter dem Tretlagerbereich.
Fotos auf dieser Seite: D. Bartholdi

Wie kommt man an diese Informationen?

Wie so oft im Leben eines (Fahrrad-) Sammlers müssen mehrere Dinge zusammenfinden: Hartnäckigkeit, Zufall und das Glück, im richtigen Moment die Personen zu treffen, die weiterhelfen können. Auf diese Konstellation traf auch Co-Autor Daniel Bartholdi. „Bei meinen Versuchen, mehr über die Geschichte des Rappa-Velos zu erfahren, bin ich wiederholt auf widersprüchliche Informationen gestoßen. Dann erhielt ich von unserem Vereinsmitglied François Cauderay einen Rappa-Prospekt mit der Ortsangabe Sirnach, einem Dorf, das etwa 50 km von meinem Wohnort entfernt liegt. Über einen dort ansässigen Kollegen und google maps

konnte ich dann telefonischen Kontakt zu einer jungen Dame herstellen. Wie sich herausstellte, war ihre Großmutter mit den Nachfahren von Erwin Huber verwandt. Durch Herbert Huber erhielt ich schließlich Zugang zu den vielen originalen Patentschriften, Maßzeichnungen, Fotos und Prospekten. Er war es auch, der viele meiner Fragen zur Rappa-Firmengeschichte bereitwillig beantwortete. Dafür möchte ich mich herzlich bedanken!“

Viele andere im Beitrag genannten Informationen basieren auf Aussagen und Dokumenten befreundeter Sammler und Zeitzeugen, die glaubhaft sind, aber nicht in jedem Fall von den Autoren überprüft wurden.

Literaturnachweis:

- /1/ Eidgenössisches Amt für geistiges Eigentum, Patentschrift Nr. 182 861, Klasse 126i, veröffentlicht am 16.5.1936
- /2/ Siehe „Rad-Sport“ Nr. 39 vom 22.10.1936
- /3/ Vergl. Reichspatentamt, Patenturkunde Nr. 657 570, ausgestellt am 2.10.1935
- /4/ Infoblatt der Gebr. Wittler G.m.b.H., Maschinenfabrik, Bielefeld (o. Datumsangabe)
- /5/ Siehe Prospekt „RAPPA 4 Gang“ (o. Datumsangabe)
- /6/ Der Fahrrad Mechaniker, Walter Sattig und Bernhard Kneuert, Verlag E. Gundlach, Bielefeld, 3. und 4. Auflage März 1942 und Oktober 1950, S. 5. Der gleiche Text findet sich übrigens auch auf einem Merkblatt, das dem Besitzer eines Rappa-Getrieberades beim Kauf mitgegeben wurde.
- /7/ Lizenz-Vertrag zwischen A. Hofer & Cie. (Rapperswil) und Wippermann jr. A.-G. (Hagen) vom 3.8.1936
- /8/ Vergl. Briefkopf der Wippermann jr. A.-G. mit Schreiben an Firma A. Hofer & Co. vom 20.6.1938
- /9/ Brief von Salamon Juda Levy (Istanbul) an Fa. Wippermann jr. A.-G. (Hagen) vom 15.6.1938
- /10/ Brief der Ideal-Werke F. Schembra (Medias) an Fa. Wippermann jr. A.-G. (Hagen) vom 18.6.1938
- /11/ Brief der Wippermann jr. A.-G. (Hagen) an Firma A. Hofer & Co. (Sirnach) vom 20.6.1938
- /12/ Siehe Preisliste 1938/39 der Gebr. Wittler G.m.b.H. Fahrrad- u. Maschinenfabrik, Bielefeld
- /13/ The Sturmey-Archer Story, Tony Hadland, 1987, S.11f
- /14/ Siehe Wikipedia („Retrodirect“)

Fotos der Rappa-Fahrräder:
© Fritze Heinze, Steinach (CH)

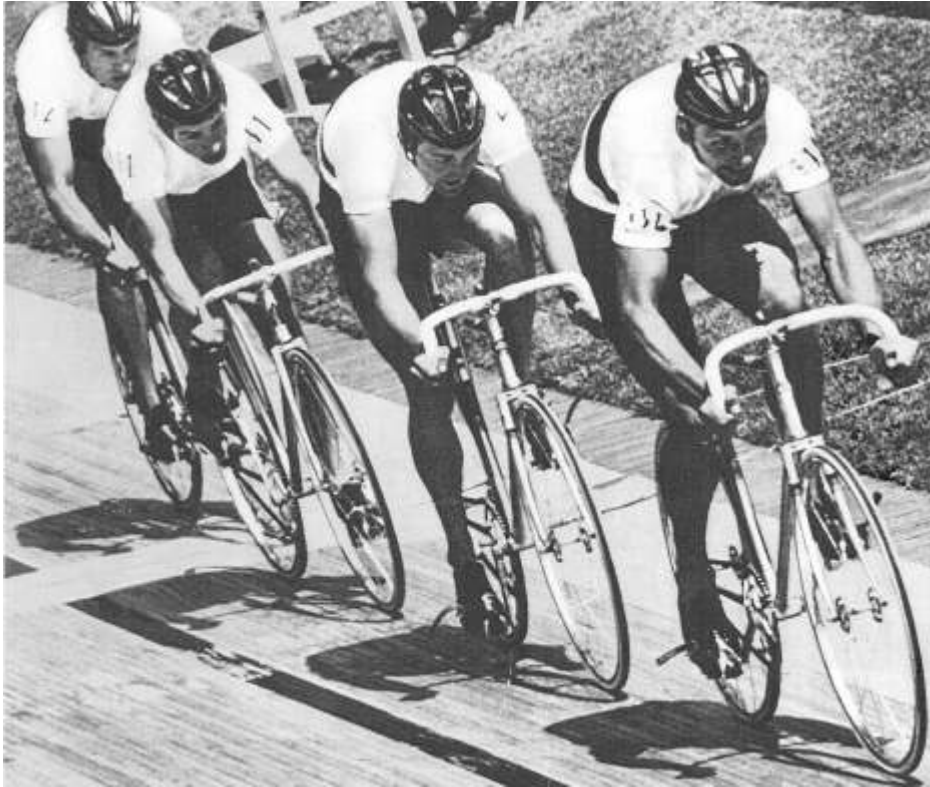
Sonstige Abbildungen:
Rappa-Werksunterlagen und andere Druckschriften



Abb. 10 Rappa 4-Gang-Schaltkulis am Oberrohr.

Wie der Bahnvierer bei Olympia 1968 in Mexiko Gold verlor

Von Renate Franz, Köln



Der Westdeutsche Bahnvierer 1968 in Mexiko: Karlheinz Henrichs, Karl Link, Udo Hempel, Jürgen Kißner (v. l.).

Am 21. Oktober 1968 ereignete sich in Mexiko-Stadt ein Vorfall, der damals die Gemüter der halben deutschen Nation, namentlich der „BRD“, erregte. Während sich die Medien in der westlichen Welt hauptsächlich mit dem „Black Power“-Protest der Leichtathleten Tommie Smith und John Carlos beschäftigten sowie sich über den Fosbury-Flop und Bob Beamons weiten Sprung wunderten, waren die bundesdeutschen Medien mit diesem – in ihren Augen – „Skandal“ beschäftigt: Der westdeutsche Bahnvierer, Favorit für die Goldmedaille, war im Finale disqualifiziert worden und sollte nicht einmal die Silbermedaille erhalten. Der Vorgang war ein sportpolitisches Ereignis aus der Zeit des Kalten Krieges.

Nachdem deutsche Sportler seit 1952 wieder an Olympischen Spielen teilnehmen durften, gab es jahrelang Streit zwischen Westdeutschland, der Bundesrepublik Deutschland, und Ostdeutschland, der DDR – in der Bundesrepublik damals üblicherweise in Anführungszeichen geschrieben oder auch „Sowjetische Besatzungszone“ oder kurz „Zone“ genannt –, wer denn nun seine Sportler

entsenden durfte. 1955 wurde das NOK der DDR vom IOC als Ostdeutsches NOK provisorisch anerkannt unter der Bedingung, dass beide deutschen NOKs ab den Olympischen Sommerspielen in Melbourne, im Jahr 1956, eine gesamtdeutsche Mannschaft aufstellten.



Jürgen Kißner

„Querelles allemandes“

In den folgenden Jahren gab es immer wieder Streit um die Form der Ausscheidungskämpfe sowie um Hymne und später auch um die Fahne, hinter der diese Mannschaft in das jeweilige Stadion einmarschieren sollte, was von den genervten internationalen Funktionären als „querelles allemandes“ bezeichnet wurde: Die Deutschen galten als Störenfriede der olympischen Bewegung, die durch sie stark politisiert wurde.^{1/} Nach dem Bau der Mauer im August 1961 kam es zu den „Düsseldorfer Beschlüssen“, in denen es hieß: „Solange ein normaler Verkehr zwischen der SBZ und Berlin sowie der Bundesrepublik nicht möglich ist, können die Spitzenverbände Genehmigungen zur Durchführung von Sportveranstaltungen in der SBZ und mit Sportgruppen der SBZ in der Bundesrepublik nicht mehr erteilen.“^{2/} Die Olympiamannschaften sollten von diesen Beschlüssen allerdings ausgenommen sein. Erst 1965 wurde der DDR zugestanden, eine eigene Mannschaft zu den nächsten Olympischen Spielen zu entsenden. Beide deutsche Mannschaften sollten jedoch unter einer schwarz-rot-goldenen Flagge mit den Olympischen Ringen firmieren, und als ihre Hymne war die „Ode an die Freude“ von Beethoven festgelegt.

1964 mussten dann ein letztes Mal deutsch-deutsche Ausscheidungswettkämpfe darüber entscheiden, aus welchem Teil Deutschlands Sportler zu den Olympischen Spielen in Tokio entsandt werden sollten. Einer dieser Wettkämpfe fand in Köln statt, und unter den DDR-Radsportlern befand sich auch der 22-jährige Jürgen Kißner aus Luckau. Aufgrund seiner „bürgerlichen“ Herkunft war ihm in der DDR die freie Berufswahl, vor allem eine Ausbildung zum Sportlehrer an der Deutschen Hochschule für Körperkultur in Leipzig, verwehrt. Er ergriff die Chance zur Flucht, und am 15. September 1964 verließ er das Hotel über den Lastenaufzug, um in Westdeutschland zu bleiben.

Die DDR stellte die Flucht als Entführung dar. Seine Mutter wurde von der Staatssicherheit und der ostdeutschen Sportführung nach Köln entsandt, um ihn zur Rückkehr zu überreden – doch riet sie ihm zum Verbleib im Westen. Kißner: „Nach meiner Flucht hat die Stasi nachts meine Eltern zu Hause abgefangen. Sie wurden sofort getrennt, und meinem Vater wurde mitgeteilt: ‚Mit Ihrem Sohn ist etwas Fürchterliches passiert. Ja, was denn, ist er tot? Nein, es ist schlimmer, er ist abgehauen.‘“^{3/} In der ostdeutschen



Da konnten Sie noch lachen: Karlheinz Henrichs, Karl Link, Udo Hempel, Jürgen Kißner (v.r.) vor dem Finallauf bei den Olympischen Spielen in Mexiko 1968.

Zeitung „Der Radsportler“ wurde geargert, dass Kißner mit Absicht abgeworben worden sei: „Und sie kamen zu Dutzen: Abwerber und Menschenräuber. [...] Schließlich gelang den Leuten, die die schmutzigsten Geschäfte betreiben, ihr Plan: Jürgen Kißner wurde ihr Opfer – ‚Der Ostzonen-Vierer wurde zum Platzen gebracht‘, wie sie ungeschminkt ihre geglückte Absicht in Revolverblättern feierten.“^{4/}

Das Team

1966 wurde Kißner bundesdeutscher Meister in der Einerverfolgung und startete auch regelmäßig im bundesdeutschen Vierer, mit dem zusammen er 1966 Vize-Weltmeister wurde und 1967 die Bronzemedaille errang. 1968 wurde er Mitglied der bundesdeutschen Mannschaft für die Olympischen Spiele in Mexiko, um dort ebenfalls in der Mannschaftsverfolgung zu starten. Von den Kölner Medien wurde er vor den Olympischen Spielen in zahlreichen Artikeln porträtiert und gefeiert.

Bei der Mannschaftsverfolgung kommt es besonders auf das präzise Zusammenspiel aller vier Fahrer an, sie

gilt deshalb als Königsdisziplin: „Was hier an Gleichklang der Bewegungen, an kraftvoll und rhythmisch vollzogener Bein- und Tretarbeit demonstriert wird, ist einsame Klasse.“^{5/} Der Bahnvierer unter Trainer Gustav Kilian, der in jungen Jahren erfolgreich Sechstagerennen in den USA fuhr, war das Flaggschiff des deutschen Radsports und dessen ganzer Stolz. Kilian wurde wegen seiner Erfolge mit dem Vierer als Trainer verehrt. Der „Gold-Vierer“ war 1962 und 1964 Weltmeister geworden und hatte ebenfalls 1964 die Goldmedaille bei den Olympischen Spielen in Tokio gewonnen. Jetzt war die Erwartung in der deutschen Öffentlichkeit groß, dass der deutsche Vierer erneut die Goldmedaille gewinnen müsse.

Jürgen Kißner: „Eigentlich hatten wir uns als Team eingeschworen.“ Sein Mannschaftskamerad Karl Link sieht das anders: „Wir waren nicht ‚eingeschworen‘, wir wollten gewinnen. Jürgen wollte das nie akzeptieren.“ So fehlte es dem deutschen Vierer am „präzisen Zusammenspiel“ schon im Vorfeld: Die Mannschaft hatte zunächst aus Karl Link, Karlheinz Henrichs, Rainer Podlesch und Jürgen Kißner bestanden; in dieser Beset-

zung waren viele Länderkämpfe gemeinsam bestritten worden. Bei internen Ausscheidungen vor Ort in Mexiko (auf einer für das Straßenrennen abgesperrten Autobahn) stellte sich heraus, dass Kißner nicht in Bestform war, da er die Monate zuvor vor allem dem Abschluss seiner Ausbildung zum Sportlehrer und Trainer gewidmet hatte. Daher wurde für ihn von Trainer Kilian der schnellere Fahrer Udo Hempel in das Quartett aufgenommen. Mit Hempel auf der ersten Position fuhr der Vierer im Training Jahresweltbestzeit.

Kißners Frau Karin berichtete später, ihr Mann habe ihr aus Mexiko geschrieben, dass seine Mannschaftskollegen ihn als „einen von drüben“ behandelten und dass es Spannungen gebe, unter denen ihr Mann sehr leide. Udo Hempel: „Nach meinen Erinnerungen bestanden die Spannungen hauptsächlich zwischen Henrichs und Kißner.“ Seine Mannschaftskameraden würden kaum mit ihm sprechen und auch nicht mit ihm gemeinsam essen; mit Henrichs gab es lautstarke Auseinandersetzungen.

Rainer Podlesch verletzte sich im Viertelfinale bei einem Sturz schwer (er hatte einen dicken Holzspan im Bein), so dass

Kißner wieder in die Mannschaft rückte. Da er aber eben nicht in Bestform war, wurde abgesprochen, dass er in der vorletzten Runde aus dem Rennen ausscheiden sollte – in der Mannschaftsverfolgung müssen nur drei Fahrer ins Ziel kommen. Diese Taktik verfolgte das Team wie abgesprochen im Halbfinale gegen Italien, das als „vorgezogenes Finale“ galt; der deutsche Vierer fuhr dennoch einen neuen Weltrekord mit 4:15,75 Minuten.

Der Finallauf

Im Finallauf um die Goldmedaille fuhr die deutsche Mannschaft gegen das Team von Dänemark. Jürgen Kißner: „Das war die sicherste Goldmedaille, die wir haben konnten, wir fuhren wie im Wahn.“ Der deutsche Vierer führte zu Beginn der letzten Runde, und die deutschen Fahrer konnten den dänischen Vierer schon vor sich sehen. Kissner erinnert sich: „Henrichs fuhr vorne. Aber anstatt wie abgesprochen Anfang der Kurve abzulösen, fuhr er weiter bis zur Glocke der letzten Runde und fuhr dann erst hoch. Ich stand voll im Wind und war total kaputt.“ Henrichs war länger vorne gefahren als abgesprochen und zudem extrem schnell, dann hatte er sich verausgabt und wollte ausscheiden. Hempel: „Henrichs war egoistisch, er wollte immer zeigen, dass er der Beste sei.“ Als Hempel und Link jedoch merkten, dass auch Kißner nicht mehr konnte, überholten sie ihn, ein ungewöhnlicher Vorgang. Kißner: „Ich habe versucht am Hinterrad zu bleiben. Link brüllte zu Henrichs: ‚Komm runter.‘ Was er dann tat, er kam von oben runter und ich hielt im Reflex die Hand raus, weil ich dachte, der fährt in mich rein.“ Der deutsche Vierer beendete den Lauf mit rund vier Sekunden Vorsprung auf den dänischen.

Der bekannte Sportjournalist Jo Viellvoye schrieb damals in der westdeutschen „Sport-Illustrierten“: „Am Bahnrand standen die Rennkommissare, ahndeten diesen Klaps als Stoßen und zogen das Reglement herbei, wo geschrieben steht: ‚Das Abstoßen unter den Fahrern der

Mannschaft ist bei Strafe der Disqualifikation strikt untersagt.‘ Die Tatsache, dass der deutsche Vierer uneinholbar vorne lag, zählte da nicht./6/

Rad-Vierer um Sieg geprellt!



„Das ist der größte Betrug“
aus Mexico City
— Riesenflut in
Mexiko: Nach einem
traumatischen Rennen,
bei dem das gegen-
wärtige dänische Team
nicht zu bestehen
hatte, wurde der
deutsche Rad-Vierer
um seine Gold-
medaille geprellt!
Weil der Kölner Jürgen
Kissner angeblich
seinen Teamkollegen
Udo Hempel ange-
schoben hat, was
nach dem Reglement
verboten ist, wurde
die deutsche Mann-
schaft disqualifiziert.



Schlagzeile und Bericht im Kölner „Express“.

der Siegerehrung unter Pfiffen des Publikums die deutsche Mannschaft auf dem Podium fehlte.

Hintergründe und Berichterstattung

Mitglied im dreiköpfigen Schiedsgericht war Jürgen Gallinge. Die Entscheidung für die Disqualifikation fiel mit 2:1 Stimmen, Gallinge votierte gemeinsam mit dem italienischen Vertreter gegen den der Schweiz. Der italienische Bahntrainer Guido Costa berichtete später, er sei dabei gewesen, als Gallinge gesagt habe: „Die Deutschen müssen disqualifiziert werden“, er sei der entscheidende Mann gewesen./8/ Es wurden Vermutungen laut, der italienische Schiedsrichter habe für die Disqualifikation gestimmt, um seiner eigenen Mannschaft die Silbermedaille zuzuschauen.

Die Jury d'Appell, die nächste Instanz, bestand aus fünf Männern, darunter wiederum ein Ostdeutscher und ein Italiener, sowie ein Pole, ein Franzose und ein Belgier. Der Ostdeutsche war Heinz Dietrich, Generalsekretär des DDR-Radsportverbandes, und er war Leiter der Mannschaft gewesen, aus der Kißner sich 1964 entfernt hatte. Da lag aus Sicht der Westdeutschen der Verdacht ganz



Halbleeres Podium bei der Siegerehrung.

„Radsport“, 25.10.1968

nahe, dass es sich bei dieser Entscheidung um einen Racheakt handelte. Hinzu kam, dass bei den UCI-Bahn-Weltmeisterschaften in Amsterdam im Jahr zuvor der DDR-Vierer seinerseits disqualifiziert worden war, weil ein Fahrer aus der Mannschaft einen Kollegen angeschoben hatte. Auf diese Entscheidung hatte sich Gallinge berufen. Die endgültige Entscheidung über die Vergabe der Medaille wurde allerdings verschoben, da der Schweizer Schiedsrichter Claude Jacquat darauf bestand.

Es schien als seltsamer Umstand, dass die DDR bei ihrer ersten offiziellen Teilnahme an Olympischen Spielen zwei Funktionäre in den Schiedsgerichten entsenden durfte, während die Westdeutschen in diesen Gremien überhaupt nicht vertreten waren. Hintergrund war, dass die Gremien im Radsport bei den Olympischen Spielen vom Internationalen Amateur-Radsportverband (FIAC), einem damaligen Unterverband des Welt-Radsportverbandes UCI, gestellt wurden, in dem die DDR-Funktionäre generell stark vertreten waren. „So entschieden Ost-Berliner Richter über das sportliche Schicksal eines Mannes, den sie Verräter schimpften“, schrieb die NRZ./9/

Mannschaftsführer Heinz Ewert war der Meinung: „Es war überhaupt kein Regelverstoß, Kißner hat nur den von oben kommenden Henrichs in einer Reflexreaktion berührt, weil er einen Zusammenstoß fürchtete. Das Reglement aber stellt nur eine ‚Poussette‘ unter Disqualifikationsstrafe, das heißt, eine Tempo fördernde Beschleunigung.“/10/ Trainer Gustav Kilian nannte die Entscheidung der Jury „den größten Betrug aller Zeiten“. Auch er betonte, Kißner habe die Hand zum Schutz vor einem Zusammenstoß erhoben./11/

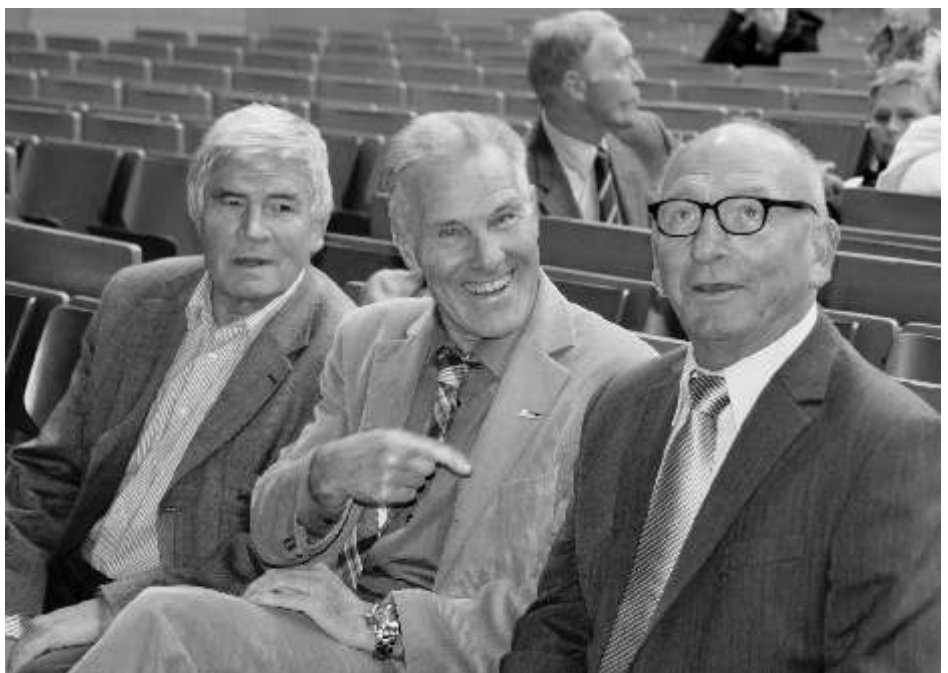
Der Sportjournalist Jo Viellvoye kritisierte die westdeutsche Mannschaftsleitung scharf: „Ein Königreich jetzt für einen souveränen, sachkundigen, geschickten Funktionär. [...] Nur von ‚poussette‘ ist hier die Rede, nicht von ‚touchement‘. Dieser entscheidende Unterschied ist die einzige Chance der Deutschen. Doch sie nutzen sie nicht. Es fehlt ihnen an Persönlichkeit, an Sprachbegabung, an Überzeugungskraft.“/12/

Der französische Journalist Jacques Marchand schrieb in „L'Equipe“: „Das war keine sportliche, sondern eine politische Entscheidung. Kissner hat Henrichs nicht abgestoßen, sondern ihm lediglich einen Klaps gegeben, als wolle er sagen: ‚Allez, du bist dran. Mach's gut.‘ Aber



Der Vierer in Aktion.

Kissner ist vor vier Jahren aus Ostdeutschland geflohen, und der zuständige Kommissär stammte wohl ebenfalls aus Ostdeutschland. Sowohl diese Entscheidung und noch viel mehr der Jurybeschuß, den Deutschen nicht einmal die Silbermedaille zu geben, obwohl sie regulär gewonnen hatten, verdeutlicht wieder einmal die Unfähigkeit der UCI-Funktionäre. Wenn ich dänischer Radsport-Präsident wäre, dann hätte ich die Goldmedaillen nicht angenommen, weil sie mir nicht gehören.“/13/



Karl Link, Udo Hempel, Jürgen Kißner (v. l.) in der Sporthochschule Köln anlässlich der Veranstaltung „Radsport früher und heute“ – 45 Jahre Radsport an der DSHS, zum 70. Geburtstag von Jürgen Kißner. Foto: Renate Franz

Der dänische Journalist, dessen Landsleute ja immerhin von der Entscheidung profitiert hatten, schrieb: „Die korruptesten Funktionäre, die es in irgendeinem Fachverband gibt, haben zum erstenmal einem kleinen Land zum Olympiasieg verholfen.“/14/

Ein deutscher Berichterstatter war der Meinung, die Ostberliner Funktionäre hätten nur darauf gewartet, „bei guter oder auch unguter Gelegenheit ein Exempel zu Lasten der Bundesdeutschen zu statuieren“./19/

Bei einer Pressekonferenz wurde Mannschaftsleiter Ewert von den Journalisten heftig kritisiert, weil er im Vorfeld nicht gegen die Zusammensetzung von Kampfgericht und Jury mit jeweils einem DDR-Vertreter protestiert habe. Ausschlaggebend sei schließlich die Entscheidung von Gallinge gewesen, hinter Kißners Handbewegung nicht eine „belanglose Berührung“ zu sehen, sondern eine „Poussette“, also ein Anschieben. In einem Kommentar war zu lesen: „Wo es jedoch der internationalen Föderation an Fingerspitzengefühl fehlte, gebrach es der Führung des Bundes Deutscher Radfahrer an Sorgfaltspflicht. In Kontaktgesprächen und notfalls eben durch einen offiziellen Protest vor Beginn des Finales hätte der Bund Deutscher Radfahrer alles nur Erdenkliche tun müssen, um zu verhindern, daß Ostberliner Funktionäre das sportliche Schicksal eines Mannes entscheiden, den sie Verräter und Schlimme-

res schimpfen. Die Oberflächlichkeit, mit der bundesdeutsche Sportführer aber meist sportpolitische Hintergründe betrachten, ließ den Gedanken an den vorsorglichen Schutz des Jürgen Kissner und seiner Kameraden gar nicht erst aufkommen.“/20/

Bei der Frau von Jürgen Kißner, Karin Kißner, stand anschließend das Telefon nicht still, sie wurde bedroht und beschimpft. Kißner sei ein Spion, der die Goldmedaille absichtlich „verschachert“ habe, ein Betrüger, ein Verräter, ein Zonenschwein./21/ Kißner selbst war nach der Disqualifikation am Boden zerstört: „Ich bin die Pfeife der Nation.“/22/

Die Schlagzeile der „Bild-Zeitung“ lautete: „Rad-Vierer um Gold betrogen“./23/ Heinz Dietrich, der zweite Schiedsrichter aus der DDR, war immerhin Leiter der Delegation in Köln gewesen, aus der sich Kißner entfernt hatte, und zudem Generalsekretär des DDR-Radsportverbandes. Für die „Bild-Zeitung“ war daher klar: „Das war die Rache für Köln“. Und sie warf den Funktionären der UCI vor, von der DDR-Sportleitung durch Einladungen und Geschenke gefügig gemacht worden zu sein; der UCI-Präsident zeigte in der Tat eine große Vorliebe für die sportlichen Amateur-Aktivitäten der DDR und sah gnädig über den unklaren Status der „Staatsamateure“ hinweg./24/ In der „Kölnischen Rundschau“ wurde von der „ideologisch gezüchteten Eifersucht jedes Ostberliner Funktionärs auf bundesdeutsche Medaillengewinne“ gesprochen.

Im ostdeutschen „Sport-Echo“ moierte man sich über die Reaktion der westdeutschen Funktionäre und der Berichterstattung: „Die alte Dolchstoßlegende in neuem Gewand. Eine zugegebenermaßen bittere Pille verwandelt sich in das Gift des Chauvinismus, das der aggressive deutsche Imperialismus stets in seinem Arsenal hatte.“/25/

Erst im November 1968 entschied die FIAC, dass der westdeutsche Vierer immerhin die Silbermedaille erhalten sollte./26/ Dabei ergab die Abstimmung 9:5 Stimmen, wobei die Sowjetunion und die DDR dagegen stimmten. Die Übergabe erfolgte nachträglich, im Rahmen der Querfeldein-Weltmeisterschaften im Februar 1969 in Magstadt./27/

Was danach geschah

Jürgen Kißner wurde nach den Olympischen Spielen von seinen ehemaligen Kameraden gemieden; der Vierer fuhr in



Olympisches Velodrom 1968. Quelle: unbekannt

dieser Zusammensetzung nie mehr miteinander. Eine öffentliche Aussöhnung der Mannschaft im Fernsehen misslang. Kißner beendete anschließend seine Laufbahn als Leistungssportler. Er arbeitete bis zu seiner Pensionierung als Lehrer für Sport und Biologie an einer Schule in Köln, engagierte sich für den Radsport als Lehrfach an der Deutschen Sporthochschule in Köln und ist bis heute als Betreuer des Bahnrad-Nachwuchses tätig. Den Verlust der sicher geglaubten Goldmedaille, den er angeblich zu verantworten hatte, hat er niemals verwunden. Udo Hempel bekam noch seine Goldmedaille in der Mannschaftsverfolgung mit drei anderen Partnern bei den Olympischen Spielen 1972 in München; einer seiner Betreuer war Karl Link, der inzwischen auch Trainer geworden war. Ironischerweise durfte die DDR bei diesen Olympischen Spielen in Westdeutschland erstmals mit eigener Mannschaft, eigener Hymne und eigener Fahne antreten.



Jürgen Kißner im Rennen, 60er Jahre.

Jürgen Gallinge war auch nach der Wende weiterhin als internationaler Kampfrichter tätig, trotz heftigen Protestes von BDR-Funktionären. Der Sportjournalist Helmer Boelsen traf ihn bei

einer Tour de France: „Gleich ging er in Verteidigungsposition: ‚Ich war das doch gar nicht damals. Das waren der Schweizer und der Holländer, die das Vergehen angezeigt haben.‘ Schwer zu glauben. Und schon gar nicht von Gustav Kilian. Der nannte Gallinge nur den ‚Golddieb!‘“/28/ Er konnte den Verlust dieser Goldmedaille niemals verwinden. In einem Fernsehinterview 30 Jahre später gratulierte ihm der Journalist zu 16 Goldmedaillen bei Olympischen Spielen und Weltmeisterschaften, doch Kilian erwiderte nur grunzig: „Es hätten 17 sein können“.

Quellenangaben

Der Artikel beruht u.a. auf Interviews mit Jürgen Kißner, Karl Link, Udo Hempel und Alexander Donike. Besonderer Dank gilt Friedrich Muggen-burg.

- /1/ Willi Ph. Knecht: Konfliktfeld Olympia. Sport im Bannkreis der Politik. Hrsg. von der Landeszentrale für politische Bildungsarbeit. Berlin 1980. p. 29
- /2/ Zitat nach Knecht (1908), p. 38
- /3/ <http://www.zov-sportverraeter.de/ausstellung/auf-der-flucht/juergen-kissner/>
- /4/ Der Radsportler, 29. September 1964
- /5/ Werner Scharch: Faszination des Bahnradrennsports. Teningen 1977. S. 176
- /6/ Jo Viellvoye: „Die verwünschten 4000 Meter“. In: Sport-Illustrierte. Sonderheft „Das war Mexiko“ v. 29. Oktober 1968
- /7/ Email von Cipriano Cemello. 25. Januar 2013 (Sprache etwas angeglichen)
- /8/ Karl-Hermann Zobel: „Der größte Betrug aller Zeiten“. Kölnische Rundschau., o.D.
- /9/ NRZ, 23. Oktober 1968
- /10/ Kölnische Rundschau, 23. Oktober 1968
- /11/ Kölnische Rundschau, 23. Oktober 1968
- /12/ Willi Ph. Knecht: Verschenkter Lorbeer. Deutsche Sportler zwischen Ost und West. Köln 1969. p. 157
- /13/ Jo Viellvoye: „Die verwünschten 4000 Meter“. In: Sport-Illustrierte. Sonderheft „Das war Mexiko“ v. 29. Oktober 1968
- /14/ NRZ, 23. Oktober 1968
- /15/ Willi Ph. Knecht: Verschenkter Lorbeer. Deutsche Sportler zwischen Ost und West. Köln 1969. p. 157
- /16/ Bild-Zeitung, 25. Oktober 1968
- /17/ Kölnische Rundschau, 23. Oktober 1968
- /18/ Bild-Zeitung, 25. Oktober 1968
- /19/ Deutsches Sportecho, 23. Oktober 1968
- /20/ Hamburger Abendblatt, 22. Oktober 1968
- /21/ Brief des National Olympic Committee. 14. Februar 1969
- /22/ Boelsen, Helmer: Unter Engeln und Kannibalen. Die schönsten Geschichten aus 55 Jahren. Bielefeld 2003. p. 222f.
- /23/ Bild-Zeitung, 25. Oktober 1968
- /24/ Kölnische Rundschau, 23. Oktober 1968
- /24/ Bild-Zeitung, 25. Oktober 1968
- /25/ Deutsches Sportecho, 23. Oktober 1968
- /26/ Hamburger Abendblatt, 22. Oktober 1968
- /27/ Brief des Nationalen Olympischen Komitees v. 14. Februar 1969
- /28/ Boelsen, Helmer: Unter Engeln und Kannibalen. Die schönsten Geschichten aus 55 Jahren. Bielefeld 2003. S. 222f.

Bildnachweis:

Soweit nicht anders vermerkt, stammen alle Bilder aus dem Fundus von Jürgen Kißner.

Post aus England und Amerika

So viel war's noch nie. Ich hab den Takt verpasst, und jetzt liegen News and Views 353-356, Boneshaker 191 und 192 sowie Bicycle Quarterly Frühjahr und Sommer 2013 auf meinem Schreibtisch. Also an's Werk.

In den News and Views gibt es, wie meist, nicht allzu viel, was über das Tagesgeschäft des britischen Klubs hinausgeht. Tonnenweise Treffenberichte mit schönen Fotos machen jedes Heft trotzdem lesenswert. Auch kann man sich als Ebay-Dissident an den Kleinanzeigen gütlich tun. Zwei neue Rubriken, „Museum Matters“ und „Of Historical Interest“, bieten auf ihren Gebieten viel Spannendes, wobei die zweite für historische Kleinigkeiten am Rande gedacht ist. Auktionsberichte sind keine da, Buchrezensionen fehlen fast völlig.

Zwei Boneshakers, jetzt kurz fassen. 191 beginnt mit einem Artikel von John Watts über den Einfluss des Jugendsports in den 1950er Jahren, der sich bis heute bemerkbar macht. Weiter geht es mit einem Artikel über Rollgabelschlüssel. Chris Morris stellt zwei alte Modelle vor.

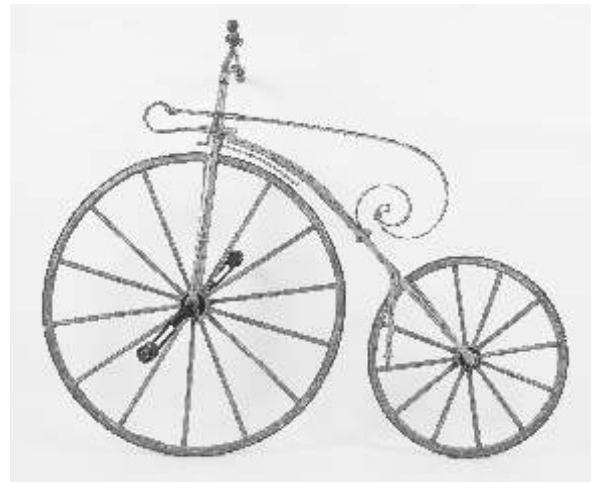
Der Erste Weltkrieg nimmt in diesem Heft einen prominenten Platz ein. Ein erster Artikel über ihn von Tina Meaden und Jim Spriggs beschäftigt sich mit Dayton, dem größten Hersteller von Rollstühlen und handgetriebenen Dreirädern in Großbritannien und dem Schicksal eines ihrer Fahrer, dem beidseitig Beinamputierten Leader Fairbrother (Leader war sein Vorname – eigenartig), der seine Verwundung in der Somme-Schlacht 1916 erhielt. Der andere Artikel behandelt die Erlebnisse eines Lieutenant George Stephenson, der den Schlachtfeldern nicht einmal nahekam, da er große Teile des Kriegs als Besatzungssoldat in Italien verbrachte. Er schrieb lange Berichte an die Zeitung seines Vereins, den Anfield Bicycle Club. Seine köstlich lakonischen und dem Armeebetrieb kritisch gegenüberstehenden Briefe lesen sich auch heute noch frisch.

Der unermüdliche Steve Griffiths, der inzwischen ein äußerst lesenswertes Buch mit seinen gesammelten technischen Artikeln herausgebracht hat, berichtet über Bayliss Wiley, die in den Zwanzigern bis Fünfzigern bekannt waren für innovative Naben und Tretlager.

Roger Langworth schreibt über Pollard-Fahrräder, eine der spannendsten

Marken für maßgemachte Rennräder in den Fünfzigern. Der Radladen Pollards wird in zwei Fotos wiedergegeben – ein Traum aus Chaos und Rennradteilen – genau wie ein Radladen sein sollte.

Während Nummer 191 offensichtlich nicht einfach vollzubekommen war (viele Fotos und kurze Stückchen, die ich nicht erwähnt habe), ist 192 wieder prall gefüllt mit Information. Das Heft macht auf mit



Starleys CMC Coventry Modell vom Frühjahr 1870. Man beachte die schön geschwungene C-Feder. Die hintere Gabel verläuft nur einseitig. Das Velociped steht in der Glynn Stockdale Collection.

Abbildung aus: The Boneshaker 192, S.5

einem achtseitigen Artikel des früheren Herausgebers Nick Clayton über die Coventry Machinist's Company zu ihren Hochrad- und Pedalvelocipedzeiten. Nick erweist sich wieder einmal als der Meister seines Metiers und beschreibt nicht nur die Geschichte der Firma, sondern auch einige erhaltene Fahrräder. Eins hat tatsächlich eine „single sided“-Hinterradgabel. Ich glaube, ich muss den Artikel mal für unseren Radladen am Ort kopieren, dessen Besitzer meint, dass halbe Gabeln der neueste Trend seien. Ich sage zu ihm, Hässlichkeit kennt keine zeitliche Begrenzung. Kapiert er dank des Artikels vielleicht.

Auch Julian Parker taucht in die Tiefe der Fahrradgeschichte ab, und macht sie auf ungewöhnliche Art und Weise erfahrbar: Er beschreibt auf zwölf Seiten die detailgenaue Reproduktion einiger Damen-Hobby Horses nach Denis Johnson mit Verfahren und Materialien, wie sie größtenteils vor knapp 200 Jahren genutzt wurden. Er beschreibt auch die alten Handwerke, wie sie zur Herstellung einer Johnson-Maschine nötig sind. Insgesamt faszinierend, aber hier wünscht man sich die Fotos in Farbe.

Unser eigener Michael Gruetzner (oder doch besser Grütznert?) verfasst einen spannenden Artikel zu Gerätschaften, die – großzügig betrachtet – einem Velocar ähnlich sehen. Keine Überraschung, wie verbreitet diese Art von mit Menschenkraft angetriebenem Fahrzeug früher in Seebädern war. Massen von Fotos lassen erahnen, dass es den Benutzern damals im Urlaub richtig gut ging,

auch wenn die Fahrzeuge nicht immer leicht zu bedienen waren.

Einen wirklich internationalen Artikel schreibt der Südafrikaner Geoff Waters über die Spuren, die europäischer Radsport im literarischen Werk des Amerikaners Ernest Hemingway hinterlassen hat. Waters zitiert und kommentiert die entsprechenden Stellen aus Hemingways Texten mit großer Sachkenntnis.

Bevor das Heft mit Leserbriefen und einem kurzen Stück von Steve Griffiths zu BHC-Naben schließt, erklärt Scotford Lawrence, dass das französische Wort „bicyclette“ wohl von einem Engländer erfunden wurde.

Jetzt noch die beiden Ausgaben Bicycle Quarterly. Beide sind zwar wieder überaus lesenswert, enthalten aber außer einem Artikel über André Marcadier und einem Nachruf auf Alex Moulton nichts, was im Zusammenhang des Knochenschüttlers erwähnenswert wäre.

Und das war's dann wieder,
Euer Toni



Radsportimpressionen

Es ist wohl einem glücklichen Zufall zu verdanken, dass Axel Bollinger einem Berliner Trödler zwei Fotoalben abkaufen konnte. Denn beim näheren Hinsehen stellte sich heraus, dass die Bildersammlungen aus dem Nachlass des Rennfahrers Paul Stöhr stammten, der einige Jahre für die Rennfahrer-Vereinigung „Rennhahn 1929 Berlin“ fuhr. Gut 250 Fotos geben einen ansehnlichen Überblick über das Radsportgeschehen im Berlin der Kriegsjahre. Sie betreffen den Amateursportbereich der Straßen- und Bahnrennen sowohl für Senioren als auch für Jugendliche. Besonders schön ist, dass die meisten der Fotos beschriftet sind. Erstaunlich, dass noch 1943 Rennen in Berlin stattgefunden haben. Bekanntester Name dabei ist sicherlich Harry Saager, der später, im Jahr 1949, die Deutschlandfahrt auf Rabeneick gewinnen konnte. Hier eine kleine Auswahl dieser einmaligen Bilddokumente, die Michael Mertins zusammengestellt hat.





Anmerkungen zu den Fotos

Abb. 1: Vor dem Start der „Rennhahn-Klubmeisterschaft“ 1943

Abb. 2: Die Sieger der Fahrt Berlin-Cottbus-Berlin, links Landstorfer (Altersfahrer), rechts Bartholomäus (A-Fahrer) bei der Ehrenrunde

Abb. 3: Startmoment auf der Bahn im Wannseestadion

Abb. 4: Wintertraining

Abb. 5: Start zum Nadelrennen 1941

Abb. 6: Landstorfer (links) und Winter beim Start zum Fliegerrennen im Wannseestadion

Abb. 7: Unterwegs auf den Kopfsteinstraßen von Berlin-Schöneberg beim Schuler-Gedenkrennen 1943

Abb. 8: Die Fahrer Weiß (links mit Egg-Kettenschaltung) und Klausch beim „Steffan-Preis“ unterwegs

Abb. 9: Harry Saager – der Sieger des Rennens „Rund um die Schillerpromenade“ September 1943

Abb. 10: Start zum 100 Runden Mannschaftsrennen – Rosenberg (links) und Stöhr (rechts) im Wannseestadion



Es ist einiges zusammengekommen an Büchern zum Fahrrad in letzter Zeit, nachfolgend daher eine Auswahl zum Stöbern. Längst nicht alles haben wir besprechen können. So fehlen beispielsweise Michael Mertins' Monographie über die Sattelfabrik R. Nagel & Co oder der Band „Wiener Mechanikerräder 1930-1980“ von Zappe, Schmidl, Strubreiter und Schuster. Das wird daher im nächsten KS nachgeholt. Dennoch ist das hier vorgestellte Angebot an spannender Lektüre reichhaltig.

„Der Fahrrad Mechaniker“: Ein Standardwerk lebt wieder auf

Solche Formulierungen nutze ich eigentlich ungern, doch dieses Buch ist wirklich ein unbedingtes „Muss“ für alle Fahrradsammler und für alle, die ihre Vor- und Nachkriegsschätze selbst technisch in Ordnung halten möchten. Ob der „Bau und (das) Ausbessern von Rahmen und Gabel“, das „Ausbessern der Getriebeteile“ samt Überblick über die in den 30er, 40er und 50er Jahren bekannten und verwendeten Getriebearten; ob „Betrachtungen und Erklärungen über die Laufräder“ oder über die „Federung am Fahrra-

Zielgruppe der Erstausgabe vom März 1933 sowie der Folgeausgaben bis 1950 waren (siehe Titel) Fahrradmechaniker und zwar sowohl Lehrlinge als auch Gesellen und Meister. Entsprechend umfassend ist der Ansatz, den die Verfasser Walter Sattig und Bernhard Kneuert mit ihrem Buch verfolgten. Sie schufen dabei ein Nachschlagewerk von hohem Praxiswert. Sogar eine „Werkstoff- und Arbeitskunde“ enthält der Band und – für schraubende Sammler nicht minder wichtig – einen zeitgenössischen Abriss wichtiger Handwerkzeuge, darunter aus heutiger Sicht Exoten wie den „wechselbaren Achsendmutter Schlüssel“, den „Sattelfederschraubenschlüssel“ oder die „Lenkergriffentfernerzange“.

Eine große Hilfe für die Restauration alter Räder sind auch die „Tafeln für den Fahrradmechaniker“. Sie listen Übersetzungen bei verschiedenen Zollgrößen und die entsprechende Entfaltung auf, beschreiben Reifen-, Felgengrößen sowie Speichenlängen und bringen Sie in Bezug zueinander. Abgerundet wird der hochprozentige Informations-Cocktail durch eine Fülle von Abbildungen und technischen Skizzen, die teils sehr anschaulich aufbereitet sind.

Ich jedenfalls war beim Stöbern begeistert – und der nächste lange Winterabend wird, mit Nadel, Faden und Kleber in der Hand, ganz dem Flickern der Schlauchbeurteilung gewidmet sein. Wie das geht? Das ist nachzulesen auf Seite 85.

Thomas Busch, Bonn

Walter Sattig und Bernhard Kneuert: Der Fahrrad Mechaniker, Reprint der 4. Auflage von 1950, Johann Kleine Vennekate Verlag, Lemgo, 2012, 232 Seiten, über 400 Abbildungen, 25,00 Euro. ISBN 978-3-935517-62-1.

Motor bin ich selbst – 200 Jahre Radfahren in Wien.

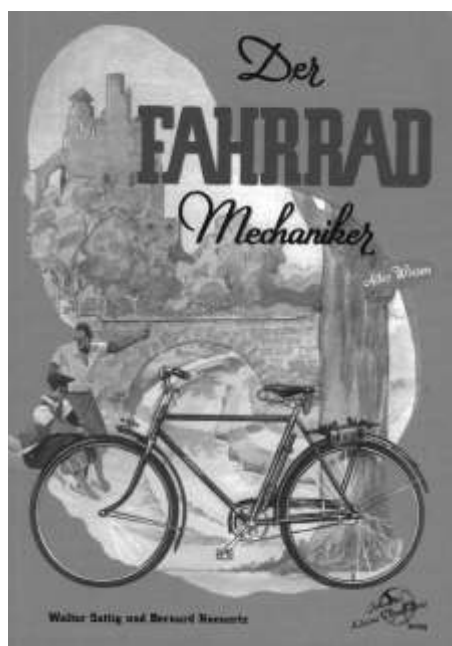
Anlass zur Herausgabe dieses Buches war die Velo-City Konferenz 2013 in Wien unter dem Motto „Sound of Cycling. Urban Cycling Cultures“. In dem reich bebilderten Band werden rund 40 kurze Aufsätze zusammengefasst, die unterschiedlichste Themen rund um das Radfahren in Wien beleuchten, von dessen Entwicklung über die Geschichte des Radfahrens in Wien selbst bis hin zur aktuellen Situation.

Wer wusste schon, dass Kaiserin Sissi „fleißig Bicycle“ fuhr, wie ihr Ehemann, Franz-Josef der Kaiser, berichtete –

pikanterweise in einem Brief an seine Geliebte Katharina Schrratt? Wer hätte gedacht, dass es bisher nur einen einzigen österreichischen Olympiasieger im Radsport namens Alfons Schmal gab, der bei den ersten Spielen 1896 eine Goldmedaille gewann? Und es gab die Rad fahrenden Künstler wie Arthur Schnitzler und Gustav Mahler und sogar eine Gruppe von Burg-Theater-Bicyclisten, zu denen Adele Sandrock gehörte. Lesenswert auch das Porträt eines Fahrradboten im heutigen Wien sowie Überlegungen zu Wiens weitem Weg zur Fahrradstadt. Ein ausgezeichnetes Buch, um sich in einige Themen kurz und unterhaltsam einzulesen und sich dann, wenn man möchte, anhand der zahlreichen Literaturhinweise weiter zu informieren.

Renate Franz, Köln

Bernhard Hachleitner, Matthias Marschik, Rudolf Müllner, Michael Zappe (Hrsg.): Motor bin ich selbst - 200 Jahre Radfahren in Wien. Wienbibliothek im Rathaus, Metroverlag 2013, 192 Seiten, 25,00 Euro, ISBN 978-3-99300-140-7.



de“ – buchstäblich kein Thema bleibt in „Der Fahrrad Mechaniker“ ausgespart. Eigentlich müsste jedes Exemplar dieses wiederauferstandenen Klassikers binnen kurzem zerfleddert, zerlesen und mit schmierigen Ölflecken übersät sein, so aufschlussreich und detailliert werden alle Aspekte rund um das Fahrrad, seine Technik und Reparatur behandelt.



Alles über das Radfahren vor 120 Jahren: „Handbuch des Radfahr-Sport“

Die erste Frage, die sich der Leser bei der Lektüre dieses Handbuches stellt, lautet: Wer war Moritz Band? Doch dies beantwortet das Buch leider nicht. Band selbst beginnt seinen Text mit den Worten: „Wie selten ein Sportzweig ist das Radfahren in alle Kreise der civilisirten Welt, in alle Fasern des modernen Ver-

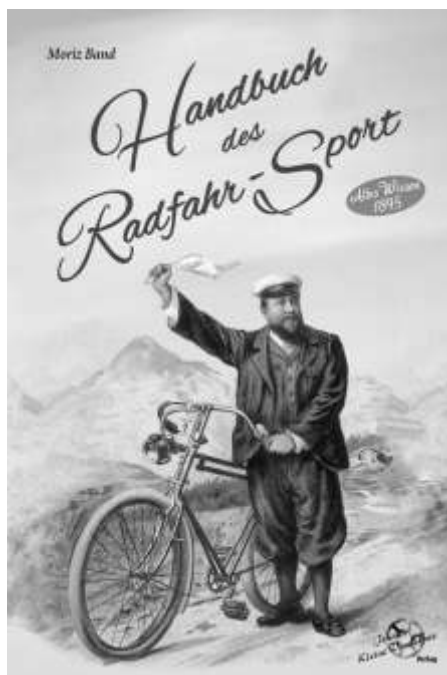
kehrleben eingedrungen und kaum einen Rivalen hat das ‚Stahlrad‘ in der Gunst von Jung und Alt zu fürchten.“

Wenn man auch über den Autor des Buches kaum etwas erfährt, beantwortet er selbst nahezu alle Fragen, die ein Fahrradfahrer vor 120 Jahren gehabt haben könnte: welche Typen von Rädern es gibt, wie man das Fahrrad fahren erlernen kann, was man über den Rennsport auf der Rennbahn wissen muss, welche Utensilien man für das Tourenfahren benötigte und – natürlich immer ein Thema – wie sich die Damen passend beim Fahrrad fahren kleiden. Das Buch beschreibt umfassend das damalige Wissen rund um das Fahrrad, was historisch interessant ist, und zudem ist es amüsant zu lesen, da Band, wie viele seiner Zeitgenossen auch, nicht auf den erhobenen Zeigefinger verzichten kann, was heutzutage eher komisch klingt.

Das Kapitel über das Fahrrad selbst wird sicherlich manchen Freund oder Sammler alter Fahrräder freuen, weil Band detailliert die diversen Einzelteile einer Maschine und ihre Funktionen auch anhand von Illustrationen beschreibt. Bei der Anleitung zum Fahren kommen auch die medizinischen Faktoren zur Sprache. Er berichtet von der neuerdings auftretenden neuen Krankheit, der „Kyphosis Byclistorum“, der kahnförmigen Wirbelsäulenverkrümmung der Fahrer. Den Grund glaubt Band zu kennen: „Wenn sich so ein frischgebackener Radjünger auf die neue Maschine setzt und nach berühmten Rennmustern den Kopf wie eine Schildkröte einzieht und den Rücken kateregleich krümmt, so glaubt er unter allen Umständen zum Renn- und Recordfahrer geboren zu sein [...]“. Sein Buch abschließend, schreibt er: „Das moderne Fahrrad, wie es das Modell 1895 uns vor Augen führt, ist in seiner Gesamtentwicklung auf einer so hohen Stufe, dass man die Technik desselben als abgeschlossen betrachten kann, und die Mission des Rades besteht nur noch darin, in immer weiteren Kreisen Eingang zu finden und schliesslich zu dem Hauptverkehrsmittel der Zukunft zu werden.“ Im ersten Punkt lag Band falsch, am zweiten wird bis heute gearbeitet.

Renate Franz, Köln

Moriz Band: Handbuch des Radfahr-Sport. Technik und Praxis des Fahrrades und des Radfahrens. Reprint der Auflage von 1895, Verlag Johann Kleine Vennekate, Lemgo 2013, Serie „Altes Wissen“, 350 Seiten, 25,00 Euro, ISBN 978-935517-68-3.



Kalender „Klassische Fahrräder“ von Heye Digital

Wem ein Buch zu schwer ist oder wer ein Freund von großformatigen Bildern ist, der kann sich die schönen alten Klassiker unter den Fahrrädern auch an die Wand hängen oder auf den Schreibtisch stellen mit einem Kalender von Heye Digital. Zusammengestellt wurden die Fotos von Hans-Erhard Lessing.

Den Kalender gibt es in drei Größen, als Tischkalender (18,90 Euro), und in den Formaten A4 (19,90 Euro) und A3 (29,90). ISBN 978-3660301625.



KLASSISCHE FAHRRÄDER



The Farren Collection: Opulenter Streifzug durch eine australische Sammlung

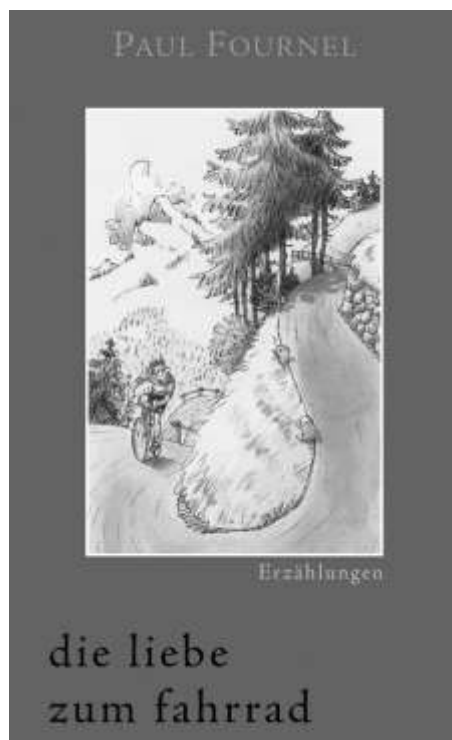
Die Australier Charlie und Paul Farren sind bekannte Persönlichkeiten in der Szene des Radsports und der Historie des Fahrrades. Sie nehmen regelmäßig an den Tagungen der „International Cycling History Conference“ teil, reisen nach längeren Touren mit Klapprädern an, um am Ende der Konferenzen mit ihren Rädern weiterzureisen. Nun stellt Paul Farren seine Sammlung von 200 historischen Fahrrädern in einem prächtigen Bildband vor, für den der Fotograf Peter Horsley die Räder wie Fotomodelle „posieren“ ließ.

Jedes Rad wird aus mehreren Perspektiven gezeigt, interessante Details sind vergrößert, und zu jeder alten Schönheit gibt es einen kleinen Text, der das Rad beschreibt, oder Paul Farren lässt den Leser wissen, auf welchen verschlungenen Wegen es in seinen Besitz kam. Das Buch ist ein wahrer Augenschmaus für den Liebhaber historischer Fahrräder, und die Texte lassen uns die Leidenschaft, mit der dieser Sammler seinen Fuhrpark zusammenstellte, erahnen. Auf den letzten Seiten des Buches zeigt uns Paul Farren zudem historisches Werkzeug und Maschinen, mit deren Hilfe er seine Räder restaurierte. Für dieses Buch gilt Farrens Satz im Vorwort: „I never fail to be thrilled when I enter the door to my collection, filled as it is with treasures and memories – I can get lost in there for hours.“

Paul und Charlie Farren: Bicycling Through Time. The Farren Collection. Mit Fotos von Peter Horsley, Images Pub 2013, 250 Seiten (englisch), 42,80 Euro, ISBN 978-1864705195.

Die Liebe zum Fahrrad: Eine literarische Liebeserklärung

Wenn jemand als Literat zugleich vom Fahrrad begeistert ist und dann über das Radfahren ein Büchlein veröffentlicht, verspricht das viel Lesefreude. Und tatsächlich - wer Paul Fournels Kurzgeschichtensammlung „Die Liebe zum Fahrrad“ aufschlägt, wird dafür schon mit den ersten Zeilen köstlich belohnt. Hier der Einstieg: „Ich erinnere mich sehr gut an den Hund. Er hatte gelbes Fell, ein Boxer. Ich erinnere mich genau, dass ich ihn als letzter lebend gesehen habe, schließlich habe ich ihn überfahren.“



Fournel wurde 1947 in Saint-Etienne als Sohn eines Buchhändlers geboren, beschloss mit fünf Jahren, Schriftsteller zu werden, und hat diesen Entschluss anschließend konsequent umgesetzt. Seine Arbeiten sind mehrfach preisgekrönt, so auch der vorliegende Band. In zahlreichen Kurzgeschichten behandelt er darin das (Renn-)Radfahren in seiner ganzen Vielfalt. Fournel schreibt pointiert und atmosphärisch sehr dicht, ihm reichen wenige Worte, um einen Film im Kopf des Lesers zu starten.

Das Schöne an seinem Buch ist nicht nur die unterhaltsame Art, mit der es die Befindlichkeiten des Radfahrers in unterschiedlichsten Situationen wiedergibt; die Geschichten sind so kurz gehalten, dass man den Band jederzeit beiseite legen und später an einer beliebigen Stelle wieder einsteigen kann. Eine wunderbare

Lektüre für zwischendurch, die sekundenschnell in eine andere Welt entführt.

Thomas Busch, Bonn

Paul Fournel: Die Liebe zum Fahrrad, Erzählungen. Covadonga Verlag, Bielefeld 2012, 184 Seiten, 16,80 Euro, ISBN 978-3-936973-65-5

Unmöglich ist kein französisches Wort

Gerade haben wir die 100. Austragung der Tour de France hinter uns gebracht, da kommt das berühmteste Radrennen der Welt in neuem Gewand daher: So, wie der niederländische Cartoonist Jan Cleijne in seiner „Graphic Novel“ uns die Tour näher bringt, haben wir sie noch nicht sehen: als Cartoon, der zunächst an die Farbe verblichener Fotos erinnert, und mit der Zeit immer farbenfroher wird. Cleijne schafft es, mit seinen sehr eigenwilligen Zeichnungen die Tour und ihre Geschichte zu würdigen und sie gleichzeitig in einen urkomischen und doch rührenden Comic zu verwandeln.

Der Zeichner bringt sie uns näher, die wagemutigen „Helden“, er zeigt uns ihre abgezeigten Gesichter, ihre technischen Probleme und ihre Leiden bei Regen und Schnee; aber es gibt auch solche, die vor lauter Entkräftung in den dunklen Himmel entschweben. Die erste Farbe erscheint wie ein Sonnenstrahl erst im zweiten Kapitel in Form des Gelben Trikots.

Und der Zeichner schafft das schier Unmögliche: In manchen seiner Bilder, die auf den ersten Blick schlicht wirken, vermittelt er dem Betrachter mitunter die Dynamik und die Rasanz des Rennens besser als so manches Profifoto, von denen wir während der Tour unzählige zu sehen bekommen. Und zwischendurch kann das Auge auf einer kleinen Blume oder einem Kirchenraum verweilen – als ob uns der Autor sagen wolle: Es gibt Wichtigeres im Leben als Radsport.

Das Buch ist ohne Zweifel eine Hommage an den Radsport und die „Tour de France“. Was Cleijne jedoch nicht daran gehindert hat, das allgegenwärtige Dopingproblem anzusprechen. So endet das Buch mit der Lautsprecheransage: „Achtung ... wie soll es weitergehen?“ Die Antwort: „Das Publikum gibt sein Bestes ... und wenn man glauben darf ... die Fahrer auch.“ Der Zeichner jedenfalls hat sein Bestes gegeben und ein Buch geschaffen, das eines Gelben Trikots würdig ist.

Renate Franz, Köln

Jan Cleijne: Unmöglich ist kein französisches Wort: Die Geschichte(n) der Tour de France, Graphic Novel, Covadonga Verlag, Bielefeld 2013, 144 Seiten, 19,80 Euro, ISBN 978-3-936973-77-8



Der erste Fahrradreifen?

Es geht mir, wie vielen anderen auch, man geht in den Buchladen, wundert sich über die vielen Biografien, freut sich über schöne Titel, ist begeistert von Kinderbüchern... Dann, Sachbücher und – na toll – ein dtv-Fahrradtaschenbuch: „Ich fahr' so gerne Rad... Geschichten vom Glück auf zwei Rädern.“ Die 9,20 Euro leiste ich mir. Erst zu Hause sehe ich, ein Fahrradexperte hat die Texte zusammengestellt: Hans-Erhard Lessing. Nun, einige Geschichten sind bekannt, andere, naja, geht so, aber viele sind lesenswert und eine war besonders überraschend für mich, behandelt sie doch das Thema Fahrradbereitung.

Wie es begann

Die Geschichte von T. Maxwell Witham ist überschrieben: „Wie ich in den 1860ern den Knochenschüttler meisterte“. Witham, ein Brite, erhielt um das Jahr 1866 einen Brief von seinem in Paris lebenden Vetter, in dem dieser über ein wunderbares neues Veloziped berichtete. Witham konnte sich nicht so recht etwas unter der Beschreibung vorstellen, war aber interessiert, als er 1868 in London einen Freund traf, der sich Velozipede anschauen wollte. Sie waren kürzlich aus Paris importiert worden und in einer Turnhalle

zu besichtigen. Die Turnhalle wurde als Fahrschule benutzt, ein halbes Dutzend Leute lernte dort das Radfahren. Nur die wenigsten Fahrschüler schafften es, auf dem Rad zu bleiben, und besonders das Aufsteigen erwies sich als problematisch, mussten die Fahrer sich doch – weil die frühen Velozipede noch keine Fußrasten hatten – schiebend, den Lenker gefasst, seitlich auf das Fahrzeug schwingen.

Nun, Witham war begeistert und schon ab dem nächsten Tag nahm er an den – besonders für die Zuschauer – amüsanten Übungen teil und nach einer Woche gelang es ihm, mit blauen Flecken übersät und wund in allen Gelenken, hin und wieder im Sattel zu landen und durch den Raum zu schlingern.

Die Begeisterung Withams war so groß, dass er seinen Vetter bat, ihm eine solche Maschine zu beschaffen, und wenig später traf die Michaux-Maschine aus Frankreich ein. Nun galt es, das Tretkurbelvelociped auch zu bewegen, was ihm auch mehr oder weniger gelang. Allerdings lähmte das Rütteln der eisenbereiften Räder auf den schlecht erhaltenen Straßen bald Arme und Körper. Wochenlang kämpfte Witham einen aussichtslosen Kampf gegen die Stöße und Erschütterungen, die dem Fahrrad den Namen „Knochenschüttler“ verliehen.

Ein Gummireif

Eines Tages – mehrere Veloziped-Besitzer, überwiegend solche aus Schlittschuhclubs – hatten sich zu einer Art Amateur-Veloziped-Club zusammengefunden, berichtete ein Mitarbeiter der Firma Smith, Parfrey & Co., Wheel Works in Pimlico, der junge Herr Parfrey habe auf sein Veloziped einen Gummireif montiert. Bei einem Besuch stellte sich heraus, dass der Reif etwa 1,5 Zoll dick und mit Messingschellen befestigt war. Parfrey hatte vor Jahren ein Patent auf solche Reifen für Invalidenstühle erhalten, konnte es wegen des hohen Preises aber nicht nutzen. Der Reif hatte eine mittige Bohrung, durch die ein Draht vom gleichen Durchmesser wie das Rad lief, doch der Vollgummi selbst war etwa ein Fuß länger als der Draht. Diese Extralänge wurde auf dem Draht zusammengeschoben und dieser dann zusammengehängt, wodurch der Vollgummi beträchtlich zusammengestaucht und somit äußerst elastisch und widerstandsfähig gegen Steine usw. wurde.

Witham durfte diese Konstruktion ausprobieren und fühlte sich damit wie im Siebenten Himmel, fuhr sanft, geräuschlos

und entspannt. Sofort bat er, auch seine Maschine umzurüsten, und nach nur einer Woche konnte er sie abholen und das neue Fahrgefühl genießen. Nur einmal fiel er vom Rad, als er nämlich in einer öligverschmierten Kurve ausrutschte. Künftig achtete er auf derartige Gegebenheiten, bewegte nun mit großer Freude sein Veloziped und kehrte ohne die früheren Ermüdungen wieder nach Hause zurück.

Witham berichtete zwei Freunden des Veloziped-Clubs von seinem bereiften Fahrrad, worauf auch diese ihr Veloziped umrüsten ließen und – vermutlich als Erste – von Edinburgh nach London radelten. Sie hatten viel Spaß und erregten mit ihren leise laufenden Maschinen größtes Interesse und Erstaunen.

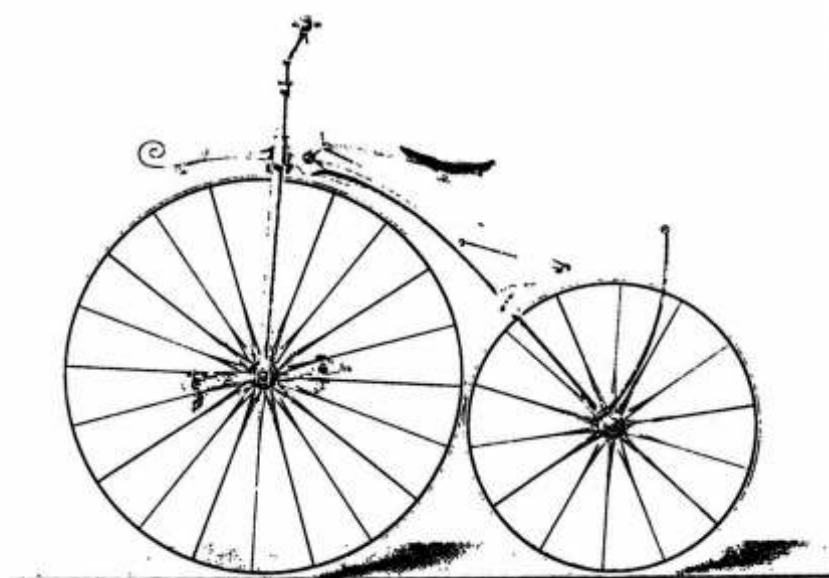
T. Maxwell Witham

Über den Autor konnte ich mir kein richtiges Bild machen. Es wurde aber im Internet ein Buch von ihm zusammen

geschrieben, heißt es: „1865 kam Gummi erneut als Reifenmaterial ins Gespräch. Es handelte sich allerdings nicht um einen Luftreifen. Schon 1845 hatte sich der Brite Robert William Thomsons den ersten Luftreifen patentieren lassen, fand aber kaum Abnehmer dafür, so dass das Patent bald in Vergessenheit geriet. Vielmehr war der Reifen eine Gummibanda-ge oder ein Vollgummiprofil für Holz- oder Eisenfelgen. Auch Thomson entwickelte 1868 solche Vollgummireifen. Ab 1869 gehörten sie zum Stand der Technik und wurden in den 1870er und den 1880er Jahren für Kutschwagen und im Droschkengewerbe eingesetzt. 1871 wurden die ersten Patente für Hochrad-Vollgummireifen erteilt.“

Schlussbemerkung

Erstens würde interessieren, etwas mehr über T. Maxwell Witham zu erfahren. Vielleicht können unsere britischen Freunde weiterhelfen?



Vélocipède Michaux & Co
27 Rue Jean-Goujon
Paris.

Michaux-Anzeige aus Keizo Kobayashi: „Histoire du Vélocipède de Drais à Michaux 1817 - 1870 - Mythes et réalités“.

mit anderen Autoren angeboten, 1892 herausgegeben mit dem Titel: „Skating, Figure-Skating, Curling etc.“ Eine Abbildung des Buches zeigte zwei Schlittschuhlaufende Damen und Herren. Offensichtlich war Witham auch Schlittschuhläufer.

Bereifung

In „Die Geschichte der Fahrradbereifung“, vom Autor dieses Beitrags

Zweitens ist dem Autor durch diesen Text, der ganz offensichtlich über tatsächliche Begebenheiten berichtet, erstmals bekannt geworden, dass in Großbritannien Tretkurbelvelozipede in dieser Form bereift wurden. Frage an die Leser: Hat jemand schon einmal einen anderen Bericht gelesen, der auch über diese Art der Bereifung informierte?

Walter Euhus, Langenhagen

Arbeitsmaschine Fahrrad und Sonderkonstruktionen – Ein Nachtrag

Von Walter Euhus, Langenhagen

Über das Thema „Arbeitsmaschinen“ wurde bereits in KS 39 berichtet. „Sonderkonstruktionen“ wurden in KS 43 behandelt. Nachfolgend nun einige Ergänzungen zu beiden Artikeln.

Klangkoffer Bäckerrad

Die „ADFC Radwelt“ berichtete in Heft 3/11 über den Schweizer Musiker Jürg Bariletti, der seit Ende 2010 mit seinem Klangkoffer auf einem Geschäftsrad (Lastenrad, Bäckerrad) durch die Musikszene tourt. Er nennt sein Fahrzeug „Acoustic-Lab-Mobile“, ein Musikinstrument, mit dem er elektronisch erzeugte Klänge mit akustisch erzeugten Klängen verbinden kann. Bariletti hat sich damit einen Traum erfüllt, hat ungewöhnliche Klänge, Flexibilität und Selbstverwirklichung mit einer kleinen finanziellen Einnahmequelle verbunden. Der in Chur in der Schweiz geborene Autodidakt ist Berufspianist, Musikrichtung Jazz und lebt in Berlin.



Acoustic-Lab-Mobile, aus: ADFC Radwelt 3/2011.



Durch Fahrradantriebe betriebener Schleifstein.

Schleifstein

Die Abbildung unten links stammt aus einem Fotokalender der Novib (NL), eine Organisation für Entwicklungshilfe und ist aufgenommen in Padang, Indonesien.

Startmaschine

Langenhagen bei Hannover, Ortsteil Kaltenweide: Hier gibt es einen Hochgeschwindigkeits-Rennkurs, den „Heidering“. Dass er nicht so bekannt ist, liegt daran, dass hier „nur“ Modellautos, genauer Speedmodellautos fahren. Die Fahrzeuge sind an einem Seil befestigt, das fest mit einer Vorrichtung in der Mitte der runden Rennbahn verbunden ist. So sausen die kleinen Flitzer auf der kreisrunden Betonbahn von 19,9 m Durchmesser bis knapp 350 km/h schnell (10 ccm) und erreichen mit ihren Zweitaktmotoren Drehzahlen über 40.000 pro Minute, bis der Treibstoff ausgegangen ist oder sie über einen Hebel gestoppt werden, der die Treibstoffzufuhr unterbricht.

Der Hannoversche Motor-Sportclub richtete Mitte September den Endlauf zur DM / Endlauf Grand Slam 2012 aus, in den Klassen 1,5 ccm, 2,5 ccm, 3,5 ccm, 5 ccm und 10 ccm. In der 10 ccm Klasse erreichte das Fahrzeug eines Schweizers eine Geschwindigkeit von 337,516 km/h, und ein Schwede stellte einen neuen Weltrekord auf.

Der Verfasser besuchte diese spannende Veranstaltung und staunte nicht schlecht, als er hier einem Fahrrad im Arbeitseinsatz begegnete. Dazu muss man wissen: Der erste und entscheidende



Oben: Starten eines Speedmodellautos, unten: Die Startmaschine. Fotos. Walter Euhus

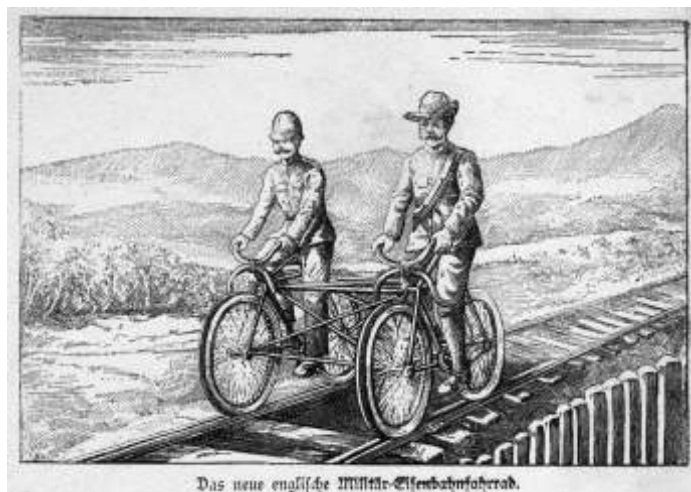
Schritt eines Modellauto-Rennens ist – wie in der Formel 1 – der des Startens. Man kann sich gut vorstellen, dass Modellautos keinen eingebauten Starter besitzen. Also muss man sie „anschmeißen“. Das klappt bei den modernen Hochleistungsmotoren inzwischen meistens durch ein Drehen des Rades mit der Hand. In eher seltenen Fällen „will“ der Motor nicht, dann greift man – wie es noch vor einigen Jahren bei noch nicht so ausgereiften Motoren die Regel war – auf die Startmaschine zurück. Eine Person dreht die Kurbel, die andere hält das Modellauto-Rad an das Laufrad des Fahrrades, und nach wenigen Umdrehungen springt der Motor an.

Telegraphenlinien-Legefahrrad und Eisenbahnfahrrad

Folgende Abbildung steht auf der Seite eines Heftes mit „Schreibblättern“. Bildunterschrift: „Ein Fahrrad zum Legen von Telegraphenlinien“. Ganz augenscheinlich handelt es sich um eine Szene aus dem Militärbereich. Das Fahrrad diente



Ein Telegraphenlinien-Legefahrrad.



Militär-Eisenbahnfahrrad aus dem gleichen Heft.

Repros: Walter Euhus

dazu, Kabel für ein „Feldtelefon“ zu verlegen. Unter der Abbildung sind mehrere Linien gedruckt, auf denen das Kind dann handschriftlich Texte schreiben konnte. Heute spricht man von „Schreibblättern“, die beispielsweise in Grundschulen eingesetzt werden. Aus dem gleichen Heft stammt eine Zeichnung mit einer Fahrradsonderkonstruktion aus dem Militärbereich. Eisenbahnfahräder aus dem

Zivilbereich sind allgemein bekannt. Offensichtlich wurden sie aber auch in der britischen Armee eingesetzt. Bildunterschrift: „Das neue englische Militär-Eisenbahnrad“.

Ein Adler-Safety oder nicht?

Vor einigen Jahren kaufte ich dieses Niederrad. Das Modell wurde mit Sicherheit um 1891-1893 gebaut, aber die Marke konnte ich bisher nicht feststellen. Typisch sind das gebogene Oberrohr und die beiden dünnen Rohre zwischen Sattel und Tretlager. Auch das Lenkerschloss ist typisch, das deutlich nach einem Patent von Singer gebaut wurde. Oben auf der Lenkermuffe steht eine Rahmennummer: 14469.

Zuletzt habe ich gesehen, dass in dem 1893er Katalog von Adler ein sehr ähnliches Rad abgebildet ist. Ich habe mein Rad verglichen mit Bildern eines Adler-Safetys im Fahrradmuseum Bad Brückenaue, und zumindest das charakteristische, horizontal verstellbare Tretlager ist dasselbe.

Aber ich bin mir nicht sicher, ob es ein Adler ist. Besitzt jemand im Verein ein solches Modell? Kennt jemand Rahmennummern alter Adler-Räder? Steht die Nummer oben auf der Lenkermuffe? Gab es Adler-Räder mit diesem Lenkerschloss? Ich würde mich sehr freuen über alle Informationen zu diesem Rad.

Maarten Bokslag, Tilburg, Niederlande
maarten@bokslag.com
00 31 13 467 86 87



Oben links: Abbildung aus dem Adler-Katalog von 1893.
Fotos: Maarten Bokslag.

Mein(es Vaters) Rad

Von Hinrich Böer, Bremen



1950 mit dem selbstgebautes Fahrrad auf großer Tour: Peter Böer, der Vater von Vereinsmitglied Hinrich Böer, unterwegs mit einem Freund quer durch Deutschland.
Fotos: Sammlung Hinrich Böer

Dies ist die Geschichte eines alten Rades, das seine Bedeutung weder einem originalen Erhaltungszustand oder technischen Besonderheiten verdankt, sondern allein den Umständen seiner Entstehung und der Tatsache, dass es sich seit nunmehr 65 Jahren im Besitz der Familie befindet.

Meine Familie war 1946 aus Schlesien vertrieben worden und hatte in der Senne (im Ostwestfälischen) eine neue Heimat gefunden. Da sich mein Großvater bis zum Ende seines Lebens in sowjetischer Kriegsgefangenschaft befand und somit als Ernährer ausfiel, musste meine Großmutter meinen Vater und seine beiden jüngeren Brüder alleine durchbringen und war zunächst auf Sozialhilfe angewiesen. Unter diesen Umständen war an den Erwerb eines Fahrrades nicht zu denken.

Jeder Nebenverdienst war willkommen, deshalb arbeitete mein Vater in den Schulferien bei einem Fahrradhändler, und der erlaubte es ihm, sich aus der Schrottkiste zu bedienen und ein Fahrrad aus gebrauchten Teilen zusammenzubauen.

Die Grundlage bildete ein alter, hoher Rahmen, an dem das Tretlager mit den Kurbeln und dem sehr großen Kettenblatt noch vorhanden war, fernerhin die Vorderradgabel und das Lenkungslager. Die übrigen Teile mussten anderswo hergenommen werden. Über mehrere Monate hinweg bastelte mein Vater. Als das Rad 1948 weitgehend fertig und fahrfähig war, war er 15 Jahre alt.

Wie so vielen Radfahrern in dieser Zeit war es ihm zunächst nicht gelungen, Reifen zu bekommen. Er verwendete Gartenschläuche, bis die Währungsreform die Läden füllte. Anstelle einer regelrechten Lackierung erhielt der vollkommen verrostete Rahmen einen Überzug aus Ofenrohrfarbe. Nicht ganz so wichtige Teile, wie z. B. eine Beleuchtungsanlage, kamen bis 1950 hinzu. Da sich das Fahren mit dem großen Kettenblatt als recht mühsam herausstellte, wurde es bald gegen ein „Edelweiß“-Kettenblatt von normalem Umfang ausgetauscht, und ein Hinterrad mit Torpedo-Nabe und F&S-Kettendreigang ersetzte die zunächst eingebaute Astoria-Nabe. Dazwischen war eine Zeitlang auch ein Hinterrad mit Kometnabe eingebaut gewesen.

So ausgestattet, unternahm mein Vater mit einem Freund 1950 eine längere Deutschland-Radtour.



Hersteller unbekannt und dennoch eine unverwechselbare Geschichte: Das Rad von Vater und Sohn.
Foto: Hinrich Böer

Später baute er die Dreigangschaltung ab und ersetzte, vor allem seit den 70er-Jahren, einige verschlissene Teile: Laufräder, Sattel, Pedale und Lenker stammten zuletzt aus den 80er und 90er Jahren. Der Dreigang kehrte in Form der F&S 3111-Nabe zurück.

41 lange Jahre diente es meinem Vater als erstes und einziges Fahrrad; erst 1989 entschied er sich zum Erwerb eines Zweitrades. Der alte Bolide blieb aber im Dienst, bis ein drittes Rad ihn für den alltäglichen Einsatz überflüssig machte. Er und das alte NSU meiner Mutter zogen nach Blankenfelde zu unseren Verwandten um, damit meine Eltern dort für Radtouren eigene Räder zur Verfügung hätten. Nach einigen Jahren jedoch stellte sich heraus, dass diese Räder letztlich doch nur extrem selten genutzt wurden, und so konnte ich meines Vaters Rad (das betagte NSU war zwischenzeitlich an einem Rahmenbruch verschieden) zu mir nehmen, um es als Familienstück zu erhalten.

Danach stellte sich mir die Frage, was ich mit dem Rad tun sollte. Drei Möglichkeiten habe ich durchdacht:

1. Das Rad in dem Zustand erhalten, in dem es von meinem Vater zuletzt gefahren wurde. Dies hätte den Charme, dass es in Gänze ein Ergebnis der Nutzung durch meinen Vater bliebe und somit in dieser Hinsicht authentisch. Ich habe aber bereits kurz nach der Überführung nach Kassel den „Hirschgeweih-Lenker“ gegen den von 1948 getauscht, den ich glücklicherweise aufbewahrt hatte. Den



Ein Rad – drei Generationen: Vater, Sohn und Enkelinnen mit dem Familien-Erbstück.



Fotos: Sammlung Hinrich Böer

neueren Lenker besitze ich dagegen nicht mehr. Außerdem gefällt mir das sehr uneinheitliche Erscheinungsbild nicht – die Bestandteile des Rades liegen vom Alter her teilweise mehr als achtzig Jahre auseinander. Sie passen optisch einfach nicht zueinander.

2. Eine Rekonstruktion des Zustandes um 1950 nach Angaben meines Vaters. Da die Erinnerungen noch sehr präsent sind, ist die Grundlage dafür gegeben. Es wäre allerdings kein authentischer Zustand im obigen Sinne, da einige Teile, die ich erwerben und anbringen müsste, zu keiner Zeit an dem Rad waren. Dies betrifft im wesentlichen beide Räder, den Sattel, die Pedalen und den Dynamo. Man könnte aber auf diese Weise demonstrieren, wie sich ein mittelloser Jugendlicher in der Nachkriegszeit seinen ersten fahrbaren Untersatz selbst geschaffen hat.

3. Eine Rekonstruktion des mutmaßlichen Auslieferungszustandes, bezogen auf den Rahmen. Dazu müsste ich zunächst wissen, welches Fahrradwerk den Rahmen hergestellt hat, aus welchem Jahr er stammt und zu welchem Modell er einst gehörte. Er wurde einmal auf die Zeit vor dem ersten Weltkrieg geschätzt, aber er ist mit dem Tretlager das Einzige,

was aus dieser Zeit übrig ist. Sollte es gelingen, diese Frage zu beantworten, müsste ich herausfinden, wie dieses Modell damals ausgestattet war. Und schließlich müsste ich genügend passende Teile von vor knapp 100 Jahren auftreiben, um den Rahmen damit zu vervollständigen – ein ziemlich unrealistisches Szenario mit dem zusätzlichen Nachteil, dass das Ergebnis kaum mehr etwas mit meinem Vater zu tun hätte.

Am ehesten kann ich mich mit der zweiten Option anfreunden, ggf. unter Aufbewahrung der neueren Teile, die dann nicht mehr benötigt würden, aber doch auch zu diesem Rad gehören. Es dürfte nicht schwierig sein, die fehlenden Teile auf Teilmärkten zu finden. Ich selbst verbinde mit diesem Rad schöne Kindheitserinnerungen: Wie ich bequem vorne auf dem Kindersitz hinter dem Lenker saß, mit der Klingel herumspielte und auf die sausen- de Lauffläche des Reifens blickte.

Was meinen Vater betrifft, so ist das Fahrrad nach wie vor sein wichtigstes Alltagsverkehrsmittel. Vor einigen Jahren hat er das „Kynast“ von 1989 durch ein modernes Rad mit tiefem Einstieg ersetzt, um auf die nachlassende Beweglichkeit im Alter vorbereitet zu sein.

Buchpräsentation

Unter reger Anteilnahme auch von Vereinsmitgliedern aus Friedrichshafen und Umgebung präsentierte das Schweizer Fahrradmuseum Rehetobel im Spätsommer seine Eigenpublikation „Das Velo – eine Erfolgsgeschichte der Fortbewegung.“

Die Vorarbeiten zu diesem Band wurden von den Rehetobler Fahrradfreunden geleistet, Resultat ist nicht nur ein lohnender Einblick in die Museumsammlung, sondern auch eine ansprechende Aufbereitung von Informationen zu ausgewählten Fahrradmodellen, darunter das Veloziped Landquart von 1869, ein Royal Sociable Salvo aus den St. Johns Works in Coventry von 1882, ein Adler No. 5 von 1890 oder ein Dürkopp von 1925.

Von Format und Aufmachung (DIN A 4 quer, ganzseitige Fotos) spricht der Band das Auge an. Für die Texte und Erläuterungen zeichnet als Autor Museumsleiter François Cauderay verantwortlich, die Bilder steuerte der Fotograf Fritz Heinze bei. Infos unter: www.velomuseum-rehetobel.ch.

Hermann Markoff, Grimma

Von Stefan Müller, Riesa

Begonnen hat alles in den 80er Jahren in der DDR, als ich von meinem Großvater, Heinrich Markoff, zu meinem achten Geburtstag ein 26-Zoll-Diamant-Touren-Sport-Fahrrad in Silber geschenkt bekam. Dieses wurde natürlich verziert und verschönert mit allerlei Kram, den die Zeit so hergab. Ich war „stolz wie Oskar“ auf mein Stahlross, aber irgendwie gab es immer noch interessantere Räder – solche mit Schaltung und zum Rennen fahren!

Damals waren auch Spiegel an beiden Seiten und Satteltaschen angesagt, die ich

aber nie bekam. Irgendwann kam dann die Wende, und alle wollten ein so genanntes „West-Fahrrad“, ich auch! Das gute alte Diamant-Rad war vergessen. Bis heute weiß ich eigentlich nicht, was mit ihm passiert ist.

Ich bekam ein „West-Fahrrad“ mit Schaltung und natürlich mit Schutzblechen – die ich hasste! Die Bleche waren daher natürlich als erste ab, denn mein Ziel war eine Mountainbike-Optik. Na ja – lange gehalten hat das gute Stück nicht, so wie wir damals gefahren sind. Irgend-

wann fing ich mit Freunden an, MIFA-Mini-Fahrrad-Rahmen zu BMX-Fahrrädern aufzubauen. Solche lagen und standen damals überall auf dem Müll herum.

Einige Jahre später und einige Hirnzellen reifer, um das Jahr 1996, kaufte ich mir ein Diamant-Crossrad, das aber mit den alten Stahlrössern nichts mehr zu tun hatte. Mit diesem Rad habe ich über zehn Jahre hinweg viele Kilometer zurückgelegt. Ein Rahmenbruch zwang mich dann zu einem Neukauf.



Ladenlokal Hermann Markoff, Grimma, um 1910.

Foto: Archiv Stefan Müller



Undatiertes Gruppenfoto (um 1920) der Handwerks-Innung in Grimma. Ganz rechts: Der Fahrradhändler Hermann Markoff.

Foto: Archiv Stefan Müller



Das neue Domizil (ab 1927). Hier war auch ein Autosalon samt Werkstatt untergebracht.

Foto: Archiv Stefan Müller

Seit dieser Zeit betrieb ich auch ein wenig Familienkunde und fand heraus, dass mein Urgroßvater, Hermann Markoff, in Grimma einen Fahrradladen besaß. Hermann kam im Jahr 1899 als Schlossermeister aus dem Nähmaschinenwerk Vesta in Altenburg nach Grimma, gründete eine Familie und eröffnete



Bronzener Klingeldeckel mit Prägung.

Foto: Stefan Müller



Werbeaufdruck auf Verkaufsstüte, Front und Rückseite.
Fotos: Stefan Müller

hier ein Geschäft für Reparaturen an Autos, Motoren sowie für Fahrräder und Nähmaschinen. Er verkaufte Fahrräder und Vesta-Nähmaschinen unter seinem Namen. Bis heute fehlen mir leider Informationen darüber, wer der Hersteller der Rahmen für die Räder sowie der restlichen Fahrradteile war.

Bis ins Jahr 1927 bestand das Geschäft, dann erfolgte der Neubau eines großen modernen Miets- und Wohnhauses, in dem ein Autosalon mit dazugehöriger Werkstatt untergebracht war. Hier ließen sich die großen Ladenfenster sogar in den Keller absenken, um Autos rein und raus bewegen zu können. Verkauft wurden nun vorrangig Autos der Marke Wanderer, aber auch Fahrräder der gleichen Marke. Das Geschäft mit der Reparatur von Nähmaschinen war von nun an zweitrangig.

Leider gibt es bis heute keine weiteren Zeugnisse aus der Zeit vor 1927 – bis auf eine original erhaltene Nähmaschine, ein paar Steuerkopfschilder sowie einen Klingeldeckel und einige Papiertütchen mit dazugehörigem Reparaturschein. Im Buch von Frank Papperitz, „Markenware Fahrrad“, findet sich eines der Steuerkopfschilder auf der Seite 372 (Abb.70).

Die Elbe-Flut im Jahr 2002 hat ein übriges zur schlechten Quellenlage getan und viele alte Fotos vernichtet. Kurz darauf verstarb leider auch mein Großvater, der Enkel des Firmengründers. Viel blieb daher nicht von Hermann Markoff, bis auf die wenigen Bilder, das große Eckmietshaus sowie die Tatsache, dass der Name bis heute in Grimma noch immer ein Begriff ist. Und so meine Fra-



Aufwändig gestaltetes Markoff-Steuerkopfschild.
Foto: Stefan Müller

ge: Wer kann mir weiter helfen und hat eventuell noch Fotos oder Informationen zur Geschichte von „Hermann-Markoff-Fahrrad“ Grimma?

Ich freue mich über jede Reaktion!

Jürgen Voigts †

Unser Vereinsmitglied Jürgen Voigts aus Bremen ist Ende Oktober im Alter von 77 Jahren verstorben.

Jürgen war ein leidenschaftlicher Sammler alter Fahrradtechnik, und so umfasste seine Sammlung die gesamte Entwicklung der Fahrradgeschichte. Gern hat er Schulklassen anhand von Draisine, Michaux, Hochrad und Safety die Entwicklung bis hin zum modernen Fahrrad demonstriert und das Ganze mit einer Hochradvorführung gewürzt.

Dem Hochrad galt seine besondere Liebe und er war immer adrett gekleidet, wenn er damit unterwegs war. Seine Räder hat er auf vielen Ausstellungen gezeigt. Einmal hat er sogar im Zuge einer historischen Fahrrad-Ausstellung der Sparkasse Cuxhaven in der Schalterhalle zwischen Vitrinen das Hochradfahren vorgeführt. Im Regionalfernsehen ist er aufgetreten und oft fuhr er mit seinen Söhnen auf Hochrädern den Deich entlang. Dabei gab es immer wieder dieselbe Frage: „Wie ist die Luft da oben?“



Die Leidenschaft zu alten Rädern hatte Jürgen schon sehr früh entwickelt. Bereits 1970 erhielt einer seiner Söhne den Nachbau eines Kinderhochrades und 1975 erstand er sein erstes originales Hochrad. Gerne erzählte er die Geschichten dazu, wie er zu seinen Fahr-

rädern gekommen war. Seit 1998 war er Mitglied in unserem Verein und wir verlieren mit ihm einen außerordentlich aktiven Fahrradsammler, den wir nicht vergessen werden.

Gerhard Eggers, Markranstädt

Boxenstop – Die Velocipediade 2013 gastierte am Neckar in Tübingen

Alle Jahre wieder der Jahreshöhepunkt unseres Vereins: Die Velocipediade. Es war die 16. und sie wurde in Tübingen veranstaltet. Austragungsort: Boxenstop, Tübingen kennt man, aber Boxenstop, nie gehört.

Kurt Niemeyer hatte auf der Velo 2012 Tübingen als nächsten Austragungsort angekündigt und zum Boxenstop gesagt, es sei ein Museum mit Autos, Motorrädern, Fahrrädern und Spielzeug. „Lasst euch überraschen.“ Das waren wir dann auch, überrascht von der Vielfalt, Qualität und der liebevollen Inszenierung dieser knapp 30 Jahre alten privaten Sammlung. Und wer Tübingen bisher nicht kannte, war begeistert von der Universitätsstadt, ca. 85.000 Einwohner stark, mit einer romantischen Altstadt direkt am Neckar.

Unter dem frischen Eindruck stehend ist man geneigt, die letzte Velocipediade als die schönste einzuordnen. Das gilt auch für Tübingen. Aber: Alle Veranstaltungen waren irgendwie Spitze, jede auf ihre Art. Wir lernen immer wieder neue Orte Deutschlands kennen, die beeindrucken.

Das Programm der Velocipediaden verläuft nach folgendem Grundmuster: Auktion, Fahrradteilemarkt, Nachtfahrt, Ausfahrt, Hochradwettbewerb, Festabend und Jahreshauptversammlung. Erstmals waren die Lots der Auktion nach Helge Schultzes Abschied von Ivan Sojc ausgewählt und zusammengestellt worden. Das heißt, dass sich nichts geändert hat an der Qualität der Auktion, die wieder einmal gekonnt von Dirk Breiholz abgewickelt wurde.



Radfahrerskulptur in Tübingen.

Foto: Walter Euhus



Danke für viele Jahre guter Arbeit! Georg Schmitz verabschiedet offiziell den scheidenden Vorsitzenden, Kurt Niemeyer, der sich aus dem Vorstand zurückzieht.
Foto: Walter Euhus

Die Nachtfahrt durch die Tübinger Altstadt und die Ausfahrt ins Neckartal begeisterten die Teilnehmer. Es ist immer etwas Besonderes, die Fahrrad-Oldtimer in neuen Regionen zu bewegen. Es verwundert, wie schnell die Zeit bei solchen Veranstaltungen vergeht. Man spricht mit diesem und jenem, diskutiert noch einmal über Auktion und Ausfahrt, stöbert auf dem Teilemarkt, freut sich über das Teil, das man schon immer finden wollte oder freut sich nicht, findet statt dessen etwas anderes, man schaut und klönt. Ruck-zuck, da wird auch schon der Wettbewerb um den Rothgießer-Pokal ausgetragen. Es ist einer der Höhepunkte der Velocipediade und besonders die Zuschauer, die so etwas noch nicht gesehen haben, sind beeindruckt, weil sie endlich einmal sehen, wie man auf das Hochrad steigt und beeindruckt über das Geschick der Fahrer und das Tempo dieser Fahrrad-Klassiker. Seriensieger Hans Rügner ging dieses mal leer aus, das heißt, er wurde guter Zweiter. Gewonnen hat ein Neuer, Gerald Minichshofer aus Österreich auf einem Original von Morris Brothers, Cambrian No.3, ca. 1880.

Ein Tag an der frischen Luft, auf den Beinen oder dem Drahtesel unterwegs, verschafft Appetit. So freuten sich alle auf den Festabend. Aber vorerst musste man

sich mit Getränken begnügen, denn unser Noch-Vorsitzender Kurt Niemeyer begrüßte Mitglieder, Gäste und Boris Palmer, den Oberbürgermeister der Stadt. Dieser erschien leger gekleidet auf dem Fahrrad und berichtete, dass er gerade einen Sonnenstich erlitten und sich davon noch nicht erholt habe. Grund: Er sei ohne Kopfbedeckung mit dem Fahrrad ins Umland zur Einweihung von Windkraftträdern gefahren, und die heiße Sonne hätte ihm auf der Fahrt und bei den Handlungen vor Ort diesen Stich versetzt, der ihn dann vorübergehend vom Schreibtisch und den Amtsgeschäften verbannte. Schön, dass das sympathische grüne Stadtoberhaupt trotzdem zu unserer Veranstaltung erschien.

Vor der „Schlacht am kalten Buffet“ wurde noch Walter Euhus von Kurt Niemeyer zum Ehrenmitglied ernannt. Euhus ist Gründungsmitglied (1997 in Dresden), Gründungsvorsitzender und seit Beginn Postadresse des Vereins. Dann war es so weit: Anstellen und speisen. Und getrunken wurde natürlich auch. Ein lausiger Abend im Freien vorm Museum oder auf dem Balkon, besser geht nicht, sagt man heute.

Am Sonntagmorgen war dann die Velocipediade auch schon fast wieder vorbei.

Also Frühstück und dann zur Jahreshauptversammlung mit Berichten des Vorsitzenden, der Schatzmeisterin, der Rechnungsprüfer, Aussprache, Entlastung, Neuwahlen. Kurt Niemeyer hatte eine Findungskommission zur Suche seines Nachfolgers einberufen und Walter Euhus trug vor, dass die Ausschreibung Gerhard Eggers aus Markranstädt (Leipzig) als Kandidaten ergeben hatte. Nicht nur die Entlastung des alten Vorstandes, auch die Wahl Eggers erfolgte einstimmig. Gerhard ist langjähriges Mitglied des Vereins, hat Erfahrung mit Vorstandsaufgaben und geht 2014 in den Ruhestand. Alles gute Voraussetzungen für dieses Amt. Herzlichen Glückwunsch, Gerhard, wir wünschen Dir viel Erfolg bei dieser wichtigen Aufgabe! Bei den übrigen Vorstandsmitgliedern ergaben sich keine Änderungen.

Boxenstop, schön, dass wir dich kennen gelernt haben. Ach ja, wir wollen nicht vergessen, dass das Veranstaltungsteam mit Ulrike Anhalt, Michael Faiß und Rainer Klink die Veranstaltung hervorragend organisiert und durchgeführt hat. Beeindruckt waren wir auch vom Informationsmaterial und von der Nachberei-



Ein Magnet wie jedes Jahr: Die Auktion zur Velocipediade.

Foto: Jürgen Kronenberg

tung mit Dankbrief, Gruppenfoto und umfangreichem Zeitungsbericht. Dank auch an unseren Vorstand und die engagierten Helfer aus eigenen Reihen.

teressiert zum Schluss: Die Velo 2014 findet in Saarbrücken statt. Tschüss und bis dann. Wir freuen uns schon auf diese vielen unbekannte Ecke Deutschlands.

Übrigens: 234 Teilnehmer stellen einen Velocipediaden-Rekord dar. Und das in-

Walter Euhus, Langenhagen

Besuch bei Radheroen: ICHC-Meeting in Lissabon endet mit Spektakel

„Die schönste ICHC von allen“ fand dieses Mal in Lissabon statt, wurde von Ana Santos, David Vale und Mario Alves organisiert und bot ein interessantes Rahmenprogramm.

Konferenzort war der Palacio Foz im Herzen von Lissabon (schön alt, aber zugig und kalt), in dem sich auch das nationale Sportmuseum Portugals befindet.

Die Konferenz stand unter dem Motto „A new city velorution – back to the future“ – folglich standen Vorträge über das Fahrrad als Verkehrsmittel in Städten im Vordergrund. So berichtete Leandros Maglaras über die Fahrradnutzung in Larissa in Griechenland, Carolina Lopes über São Paulo, Tiago Carvalho über Lissabon und Jens Erik Larsen über Kopenhagen. Insgesamt gab es rund 40 Vorträge. Den „Preis für junge Forscher“ gewann Sam Shupe aus den USA, der über Racing to the Suburb: Bicycle Culture in Portland and Deering, Maine 1880-1900 sprach. Das gesamte Programm findet sich unter <http://ichc2013.cies.istec-iul.pt/>.

Am zweiten Konferenztag ging es per Bus auf einen Ausflug zum National



Tagung in ehrwürdiger Umgebung: ICHC-Konferenz im Palacio Foz, Lissabon.

Foto: Renate Franz

Museu do Ciclismo in Caldas da Rainha, das weniger Fahrrädern als den Heroen des Radsports gewidmet ist, und anschließend auf einen kurzen Abstecher nach Óbidos, einer Stadt mit römischen

Wurzeln, Burg und mittelalterlicher Befestigung. Dort kündigte man uns den Besuch eines „empty rooms“ an, was manche Konferenzteilnehmer verwirrte, die mit der leidenschaftlichen Verehrung

mancher Länder für ihre Radsportstars nicht so vertraut sind. Bei dem „leeren Raum“ handelt es sich um ein leer stehendes Gebäude, das die Stadt Torres Vedras erworben hat, um dort ein Museum für den 1984 tödlich verunglückten Lokalmatador Joaquim Agostinho einzurichten.

Höhepunkt der Konferenz war für mich die folgende Einweihung der städtischen Fahrradvermietung „Agostinhas“: Wir Konferenzteilnehmer waren die ersten, die die Räder benutzen durften – mit

Polizei-Eskorte über abgesperrte Straßen. Zum folgenden Essen gab es Wein „Terras Agostinho“, und den Abschluss des Abends bildete eine Stippvisite zum Denkmal des Radheroen.

Der letzte Tag der Konferenz wurde mit einem Highlight abgeschlossen: Zum 100. Jahrestag der ersten Austragung des Radrennens Subida à Glória, das in den 1920er Jahren lediglich dreimal stattfand, wurde dieses Rennen erneut durchgeführt. Man kann die Subida à Glória als „kürzestes Bergzeitfahren“ der Welt

bezeichnen: Es führt über eine 265 Meter hohe Rampe aus Kopfsteinpflaster mit 17 Grad Steigung, garniert mit Schienen der Standseilbahn, die dort normalerweise verkehrt. An dem abendlichen Rennen nahmen 150 Rennfahrer teil, darunter zahlreiche Profis wie auch der derzeitige Präsident des portugiesischen Radsportverbandes, Delmino Pereira – ein echtes Radsport-Spektakel!

Renate Franz, Köln

Wintertreffen in Erfurt jedes Jahr mit spannenden Themen



Gruppenbild mit Big Bike.

Das jährliche Wintertreffen ist eines der besonderen Ereignisse unseres Vereins. Endlich sieht man sich einmal wieder in größerer Runde, hat Zeit, sich auszutauschen, sitzt gemütlich beieinander und erfährt Neues. Danke an Tilman Wagenknecht, den Ausrichter des Treffens, es war wieder eine tadellose Veranstaltung, sowohl den Ablauf als auch den Inhalt betreffend.

Zunächst zum Rahmenprogramm: Als besonderer Schwerpunkt für die Ausstellung war das Thema „Kurioses Fahrradzubehör“ ausgelobt worden. Es ist immer wieder erstaunlich, was die Teilnehmer für Schätze mitbringen. So kam auf die Schnelle eine absolut sehenswerte Ausstellung zusammen. Neben dem immer wieder interessanten Trödelmarkt und dem gemeinsamen Abendessen bot sich

am Freitag und am Sonntagnachmittag die Gelegenheit, die Motoren- und Dynamo-Sammlung der Technischen Universität Ilmenau zu besichtigen, unter Leitung unseres Mitglieds Dieter Oesingmann.

Die Vorträge: Tilman eröffnete am Samstag die Versammlung mit einer Teilnehmerliste und Namensschildern und bat um eine kurze Vorstellung der Anwesenden. Eine gute Idee, kennen sich doch nicht alle persönlich, zumal eine größere Anzahl neuer Mitglieder anwesend war. Der Verfasser notierte: „Ich bin Mitleidsammler, sammle alles, was keiner haben will“, „ich sammle auch Flaschen“ und eine von verständnisvollem Murmeln begleitete Bemerkung, was sein größter Sammlerschreck sei: „liebevoll restauriert“.

Der Vorsitzende Kurt Niemeyer berichtete dann über die Knochenschüttler-Herausgabe, über künftige Velocipedien und Auktionen und über andere Vereinsinterna.

Eine längere Diskussion befasste sich mit unserem Internetauftritt und der Idee, hier alles unterzubringen, was an Wissen bei unseren Mitgliedern vorhanden ist. Eine Arbeitsgruppe wird sich diesem Thema widmen.

Doch Hauptthemen waren natürlich die Vorträge der Referenten:

Ernst Brust: „Das Fahrrad und die StVZO“;
Berthold Glunz: „Erfahrung mit der Herstellung von Steuerkopfschildern“;
Gerhard Eggers: „Neues zu R. Weber, Erfinder des Fahrraddynamos“;
Sven Dewitz: „Sattel- und Lederpflege“;
Dieter Oesingmann: „Der Einstieg von Bosch in das Fahrradlichtgeschäft“;
Johannes Rilk: „Tachometer und Kilometerzähler aus DDR-Produktion“;
Werner Bies: „Steckräder“;
Frank Papperitz: „Das ‚Big Bike‘ aus Dresden“;
Tilman Wagenknecht: „Kurioses Fahrradzubehör aus alten Katalogen“.

Es waren spannende Themen, von den Referenten professionell vorgetragen und von den knapp 50 Zuhörern mit viel Beifall bedacht. Einheitliche Meinung: Die Reise ins schöne Erfurt hat sich wieder einmal gelohnt.

Das nächste Treffen steht natürlich auch schon fest. Es findet vom 7. bis zum 9. Februar 2014 wie gewohnt in Erfurt statt. Details dazu finden sich auch im beigefügten Programm.

Walter Euhus, Langenhagen

Heinz Paupitz: Nachruf und Würdigung eines Berliner Rahmenbauers

Von Christoph Guder, Hamburg

Am 29. Mai 2013 verstarb Heinz Paupitz in Berlin-Spandau. Heinz Paupitz war ein Rahmenbauer und Betreiber eines Radsportgeschäfts in Berlin-Wedding, der für einige namhafte Radsportler wie Klaus Bugdahl, Peter Vonhof, Dieter Kemper u.a. gebaut hat, die auf seinen Rädern durchaus bedeutende Wettkämpfe entscheiden konnten. Heinz Paupitz war ein profunder Kenner nicht nur der Berliner Radsportszene. Das über Jahrzehnte erworbene Wissen hat er sich erstaunlich gut merken können. Namen, Adressen, Jahreszahlen: Wann immer Fragen danach aufkamen, er musste selten lange überlegen.

Geboren wurde Heinz Paupitz am 12. Januar 1926. Als gelernter Maschinen Schlosser und begeisterter Radsportler lag es nah, beides zu verbinden. Nach einigen Stationen bei Berliner Unternehmen kam er mit Ende Zwanzig auf Empfehlung an den Berliner Großhändler Hübner & Koch. Juniorchef Heinz Koch suchte zwecks Ausbau der hauseigenen Radsportmarke FBL einen Rahmenbauer. So entstanden unter Paupitz Ägide die ersten FBL-Rahmen mit den von ihm entworfenen charakteristischen Ausfallenden. Nach wenigen Jahren machten er und seine Frau Adelheid sich mit einem eigenen Laden selbständig. Hier bot Paupitz auch Rahmen unter eigenem Namen an. Dabei verwendete er keine Seriennummer, sondern stanzte als Rahmennummer das Geburtsdatum des Besitzers ein.

Dieser Umstand machte es mir möglich, einen Bahnrahmen auf den Berliner



Heinz Paupitz †

Foto: Christoph Guder

Bahnfahrer Wolfgang Schulze zurückzuführen. Paupitz konnte auf meine Nachfrage bestätigen, dass er 1968 einen Rahmen für Schulze gebaut hatte. Er konnte aber auch noch den Farbton und Rahmenhöhe erinnern. Das fand ich verblüffend.

Zu diesem Zeitpunkt kannte ich Heinz schon einige Zeit und wir telefonierten regelmäßig. In seinen letzten Jahren in Spandau war er nicht mehr so mobil. Das machte ihm ein bisschen zu schaffen. So war das Telefon für ihn ein wichtiges Mittel, den Kontakt zu alten und neuen Bekannten zu halten. Mit großem ideellem Einsatz machte er sich auf diese Weise stark für Projekte wie ein Radsportmuseum und Radrennen für die Jugend. Die Jugendförderung lag ihm ohnehin besonders am Herzen. Und die hat er durchaus auch ganz pragmatisch betrachtet: Als ein talentierter Nachwuchsfahrer einmal hin-

ter seinen Erwartungen zurückzubleiben drohte, versprach Paupitz, für den Fall des Sieges ihm einen Rahmen zu bauen. Der Junge gewann, Paupitz baute ihm den Rahmen und zwar umsonst.

Nachdem er seinen Laden, den er bis 1992 gemeinsam mit seiner Frau Adelheid betrieb, aufgegeben hatte, machte er sich stark für Ausbildungsplätze. Er trieb voran, dass Brandenburg die erste überbetriebliche Ausbildungsstätte für Zweiradmechaniker bekam. Für dieses Engagement erhielt er 1996 das Bundesverdienstkreuz am Bande. Für diese Dinge besaß Heinz eine große Leidenschaft. Da machte er auch aus seinen politischen Ansichten keinen Hehl und konnte herrlich in seiner unnachahmlich ironischen Art über die Behäbigkeit von Politik und Mandatsträgern herziehen.

Heinz Paupitz hinterlässt eine große Lücke als Mensch ebenso wie als Zeitzeuge des Berliner Radsports. Ich behalte ihn als einen engagierten, humorvollen Menschen mit einem ausgeprägten Sinn für Gerechtigkeit in guter Erinnerung. Bisher ist über ihn selbst und sein Schaffen selbst bei Sammlern nur wenig bekannt.

Diese Zeilen sollen nicht mehr und nicht weniger sein als eine Würdigung seiner Person. Es wird aber allerhöchste Zeit, sein Wirken als Rahmenbauer und seine Räder angemessen zu würdigen und die Erinnerung daran zu bewahren. Heinz Paupitz hat sich immer außerordentlich gefreut, wenn eines seiner Räder wieder aufgetaucht ist.



Mobiles Sigurd Museum

Seit einiger Zeit gibt es, betreut von Harald Dlugos, in Kassel ein kleines mobiles Sigurd Museum. Es informiert Fahrradliebhaber und Freunde der Marke über die Geschichte und Produktion des Unternehmens. Bestandteil der Exponate ist auch der Aufsatz von Walter Euhus über Sigurd im KS 49.

Wichtigster Termin des Museums war 2013 der Auftritt auf der Bike-Expo in Kassel. Der Stand wurde gut besucht und aufmerksam bestaunt. So entstanden neue Kontakte zu anderen Fahrradfreunden aus Kassel und dem Landkreis. Informationen zu Sigurd gibt es auch im Web: www.sigurd-fahrrad-und-moped-sammlung-kassel.de.

Mein Rad

Aus der Sammlung Mario Steinbrink, Altbensdorf

Das vorgestellte Rad...

...ist ein „Brennabor Modell No.1 – Feines starkes Herrenrad“ aus den Brennabor Werken Gebr. Reichstein, Brandenburg an der Havel mit Baujahr 1908.

Seit wann befindet es sich in Deiner Sammlung?

Ich besitze es seit 2006, da wurde es mir von einem Antiquitätenhändler per Mail angeboten. Er sah im Internet die Brennabor-Homepage, und das Rad sollte nach seiner Meinung zurück in die Heimat. Es stand zu dieser Zeit in Thüringen und wurde in einer alten Scheune gefunden, also ein echter „Scheunenfund“!

In welchem Zustand war das Rad?

Es wurde auseinandergenommen und gereinigt. Oberstes Ziel dabei war der komplette Erhalt der originalen Substanz, in Arbeitsstunden umgerechnet eine aufwändigere Arbeit als bei einer kompletten Renovierung. Lack und Metallteile wurden in mühevoller Handarbeit aufgearbeitet. Da es hauptsächlich, gut geschützt vor Feuchtigkeit, im Brennabor Museum stehen sollte, ohne Rostumwandler. Das Tretlager musste überholt und eingestellt werden. Zum Schluss wurde alles mit Wachs konserviert. Da ich nur ein- bis zweimal im Jahr einige Runden mit dem Rad fahre, nahm ich alte gebrauchte, aber noch fahrbare Reifen.



Zwei Brandenburger, die zueinander gefunden haben: Mario Steinbrink und sein originales Brennabor Modell No. 1.

Übrige Fotos: Bremsanker mit Brennabor-Prägung (ganz links), Steuerkopf-Lagerschale mit Prägung (unten links), großes Kettenblatt (g. unten links), typisch innenverlegte Brennabor-Bremse (unten rechts), Steuerkopfschild (g. unten rechts).

Fotos: Sven Dewitz



Was magst du daran besonders?

Ich mag seine Originalität und das Fahrverhalten. Es läuft super leicht und wunderbar rund für ein 105 Jahre altes Fahrzeug. Ganz besonders erfreue ich mich auch an den Brennabor-Bauteilen wie Naben, Pedalen, Sattel und Innenbremse.

Hattest du ein außergewöhnliches, ein besonders schönes Erlebnis mit dem Rad?

Ja, eine Ausfahrt mit „Olle und Dolle Fahrräder“ von Brandenburg/H. nach Cammer zum dortigen Oldtimertreffen im Juli 2009. Und das über 25 km bei 36 Grad im Schatten! Und natürlich auch der erste Ausflug nach der Restauration.



Die Feder

Von Werner Bies, Barmstedt

Danke Heiko, dass du die Feder zu mir nach Barmstedt weitergereicht hast. Wie du geschrieben hast: Ja, ich bin ein Freund von bunten Fahrrädern, denn meine Jugendzeit wurde von bunten Böttcher- und Grecos-Rädern geprägt.

Mein Vater hatte eine kleine Werkstatt in einem Dorf am Nord-Ostsee-Kanal. Ich durfte (musste) oft in der Werkstatt helfen. Meine kleinen Hände waren besonders geeignet, die bunten Kleidernetze an den Damenrädern anzubringen. Auch lernte ich sehr früh das Einspeichen. Das Justieren machte anschließend dann der Vater. Nach dessen Tode erbt ich das alte Adler-Herrenrad, auf dem ich auch das Radfahren gelernt hatte. Auf Grund meiner noch geringen Körpergröße immer mit einem Bein unter „der Stange“ durch. Das Rad stammte aus den Jahren vor der Jahrhundertwende und hatte schon meinem Großvater gehört. Es war der Grundstein meiner Sammlung, das erste Rad.

Sehr oft werde ich gefragt: „Du sammelst Fahrräder? Wie kann man Fahrräder sammeln, was ist da schon besonderes dran?“ Ich beantworte diese Frage immer gern, denn hinterher ist das Erstaunen stets sehr groß. Wenn ich dann erzähle, dass es schon kurz nach der Wende zum 20. Jahrhundert eine

Nabenschaltung gab, die bis in die 50iger Jahre fast unverändert gefertigt wurde, dass der Kardantrieb am Fahrrad keine Erfindung der Neuzeit ist, oder wenn ich vom Adler-Rad aus den 30iger Jahren mit Dreigang-Getriebe im Tretlager erzähle, wächst das Interesse der Zuhörer stetig. Gern berichte ich auch von einer Fahrradglocke, die mit einer Schießeinrichtung versehen war, oder von einem Bengalischen Feuerwerk am Lenker, um Hunde abzuwehren. Und das nach 1900!

Dann die vielen Geschichten, die zu Fahrrädern meiner Sammlung gehören: Als Transportmittel für Hab und Gut auf der Flucht von Schlesien bis nach Norddeutschland gerollt oder das NSU-Damenrad, das ich in Horst/Holstein gekauft habe. Stationen des Rades waren Nordrhein-Westfalen, Portugal, Nordrhein-Westfalen, Hamburg, Uetersen in Holstein. Fünfzig Jahre später steht das Rad wieder in Horst, in unserem Museum „Räder unter Reet“.

Irgendwann konnte ich ein Hercules 2000 mein eigen nennen. Ich hörte zum ersten Mal etwas von einem Hermann-Klaue-Rad. Meine Neugier wurde geweckt und ich erhielt, beinahe im Original, eines dieser HK-Räder aus dem Jahr 1951 geschenkt! Was liegt näher, als sich für die Geschichte des Rades zu interessieren, und dafür, wie es mit dem HK-Rad weiter ging?

Doch zurück zu den bunten Damen- und Herrenrädern der Sammlung aus

den 50iger und 60iger Jahren: Das Interesse an diesen Rädern ist groß. Ich stelle das immer wieder an den Zuschriften zu meiner Seite im Netz, www.sachsorbit.de, fest. Die Fragen und Zuschriften stammen zum großen Teil von Leuten, die so ein Rad noch selbst in der Familie haben. Diese Menschen können und müssen wir für unsere Arbeit im Verein der Historischen Fahrräder gewinnen.

Einen großen Raum meiner Sammlung nehmen Steck- und Klappräder der 60iger und 70iger Jahre ein. Ich war erstaunt, wie viele unterschiedliche Arten von Zerlege-Rädern hergestellt wurden. Was hat man sich da alles einfallen lassen, damit die Räder einfach zu zerlegen sind, obwohl sie doch beim Fahren stabil bleiben müssen. Einige Hersteller wagten sich sogar daran, 28“-Räder als Zerlege-Räder zu bauen. Immer neue spannende Fragen stellen sich: Wie löste man das Problem mit der Kabelverbindung für die Beleuchtung? Mit welcher Hinterradnabe wurden die Steck- und Falträder ausgerüstet? Mit oder ohne Schaltung? Meistens übrigens mit einer Duomatic- oder Automatic-Nabe von Torpedo.

„Torpedo-Schaltungen“, das ist nach meiner Meinung nach ein Thema, mit dem sich ein guter Freund von uns sehr gut auskennt. Hiermit gebe ich die Feder daher gern weiter an Jens Hansen in Dellin.

Aus dem Verein

*Lieber Peter Scherber,
alles Gute zum 85. Geburtstag und noch
viele schöne Jahre mit Dir gemeinsam in
unserem Verein, das wünschen wir Dir
alle von Herzen!*

Der Vorstand

Webmaster gesucht!

Für die Pflege und Entwicklung der Vereins-Website wird ein neuer Webmaster gesucht. Wer über entsprechende Kenntnisse verfügt und diese Aufgabe übernehmen möchte, der – oder diejenige melde sich bitte beim Vorstand oder direkt beim bisherigen Webmaster, Andreas Karcher. Eine ordnungsgemäße Übergabe aller Inhalte und eine tragfähige Einarbeitung wird zugesichert.

TERMINE 2013

26. Januar: 3. Internationaler Bahntag für klassische Räder. Bahnfahren, Ausstellung, Teilemarkt. Sportforum Kaarst, Büttgen. Kontakt: www.klassikerausfahrt.de.

7.-9. Februar: Wintertreffen des Vereins für Historische Fahrräder in Erfurt. Tagung und Börse für historische Fahrräder und Hilfsmotoren. Kontakt: tilman@fahrradsammler.de.

24. März: Stalen Ros in Neerkant, Holland. „Urmutter“ aller Rennradtreffs im Norden. Ausstellung Rennradbörse und großer Teilemarkt für klassische Rennräder. Kontakt: stalenrosklassikeracefietsen.blogspot.de.

28.30. März: Veterama Hockenheimring. Europas größter Oldtimermarkt im Frühjahr, nun kompakt und nicht mehr zweigeteilt auf zwei Termine. Kontakt: www.veterama.de

1. Juni: Retropedal. Ausfahrt mit historischen Rennrädern, Hoch-, Touren- und Sporträdern in Rüsselsheim. Kontakt: www.retropedal.de

1. Juni: Veloziped Veteranenfahrt Hornberger Schießen des Motor-Sport-Club Hornberg mit Jubiläumsveranstaltung: 50 Jahre MSC Hornberg. Kontakt: G.O-Schulz@t-online.de

7.-8. Juni: 5. Deutsche Rennradbörse in Rommerskirchen. Klassische Ausfahrt, Grillabend, Ausstellung und Teilemarkt. Kontakt: deutsche-rennradboerse.blogspot.de.

14.-15. Juni: Retroronde van Vlaanderen, Prüfung für Mensch und klassisches Material: Rundfahrten mit Start in Oudenaarde, Belgien. Kontakt: <http://www.retroronde.be>.

15. Juni: In Velo Veritas. Klassische Radrundfahrt über verschiedene Distanzen im österreichischen Weinviertel, nördlich von Wien. Kontakt: www.inveloveritas.at

25.-28. Juni: International Veteran Cycle Rallye, IVCA, in Tiszakécske, Ungarn. Century, Rennen, Teilemarkt, Ausfahrt und mehr. Kontakt: www.ivcahungary.hu.

VERKAUFE



Historisches **Hochrad Marke Herkules, Nachbau**. 48 Zoll, Baujahr 1968, guter stabiler Zustand und fahrbereit. 1.800,00 Euro. Tel. 06127-992296 (Nähe Wiesbaden).

Fichtel & Sachs Tischkalender von 1955. Umschlag bestoßen und mit Knick unten rechts, Kalendarium unbenutzt. Mit Berichtsteil u.a. über motorisiertes Hochrad von 1888, Radsport aus den 50ern. Thomas Busch, t.busch61@t-online.de

Schönes **Damenrad Marke Edelweiß Alpenkönigin**, Mayweg Alu-Wulstfelgen 28 Zoll, Reifen sehr gut erhalten. **Peugeot-Jugendrad**, 24 Zoll, 70er Jahre, türkisfarben, komplett original. **Damenrad Marke Janius** (Straßburg) 50er Jahre, sehr schöner Originalzustand. Jan Konold, konold@aliceadsl.fr.

Zu guter Letzt...



Im KS 50 berichteten Renate Franz und Michael Mertins über den Meisterfahrer Nick Kaufmann, der auch ein „Eifel-Rad“ von Brennabor nutzte. Franz hat nun ein weiteres Foto mit einem vergleichbaren Rad erstöbert. Leider ist es undatiert und unbekannter Herkunft.

SUCHE

Griffe für 22er Lenker mit Anker Motiv, auch ein einzelner oder guten Lenker mit Griffen; **Kettenschutz mit geprägtem Victoria Schriftzug**, **Torpedonaben** od. nur leere Hülsen in gutem Zustand von 1923, 28, 34, 36, 38, 39; **Alles über Urania/Cottbus**. Informationen aller Art und Teile - sowie Fotos v. FZ mit Rahmennummer u. Baujahr; **Bremsunterteil** für abnehmbaren **Express-Lenker**, auch schlechter Zust. als Muster; **Kupplungskonus für Torpedonabe** Mod. '07. Tausch geg. gleiches Teil von Nabe 05 oder andere Teile von Nabe 07 mögl., siehe Foto unten; **Tretlager Seidel & Naumann** komplett oder nur Kettenblatt (4 große und 4 kleine Ringe), 1930iger Jahre. Peter Zielasko, Varel 04451-2625, peter.zielasko@ewetel.net.



Weissfuchs-Steuerkopfschilder oder auch komplette Räder. Gerhard Eggers, 03444-21567

Safety-Fahrrad etwa von 1886 - 1894. Jan Konold, konold@aliceadsl.fr.

Impressum

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

Herausgeber

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

Redaktion

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

Fachartikel

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

Jürgen Kronenberg (jk)
Karl-Gonser Str. 2, 72622 Nürtingen
Fon 07022-42485
juergen.kronenberg@web.de

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

Mein Rad/Die Feder
Sven Dewitz (sd)
An der Wildbahn 19,
16761 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@knochenschuetler.de

Kostenlose Kleinanzeigen
anzeige@knochenschuetler.de

Layout

text-tigger, 32051 Herford
Fon 05221-3469769

Druck

Hans Kock Buch- und Offsetdruck GmbH
Auf dem Esch 9, 33619 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. 09741/93 8253 · Fax 93 8254

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



Zubehör für klassische Fahrräder
Motorfahrräder und Mopeds

Gartenweg 46

32609 Hüllhorst

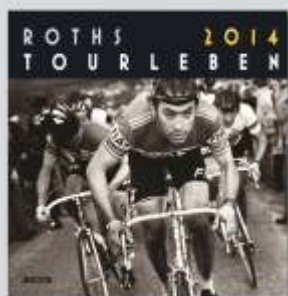
Tel: 05744 / 920 528

Fax: 05744 / 920 529

www.velo-classic.de

fingerhut@velo-classic.de

JETZT NEU BEI COVADONGA



Hans A. Roth

**ROTHS TOURLEBEN
2014**

Das Peloton der Siebziger

ISBN 978-3-936973-86-0
Wandkalender mit Wire-O-Bindung
im Format 42 cm x 42 cm
EUR 19,80 (D)

Faszination Radrennsport:

Ein Kalender, der Erinnerungen
an große Momente weckt

»Inspirierend,
unglaublich,
unvergesslich ...«



Tim Lewis

**DAS LAND DER
ZWEITEN CHANCE**

Die erstaunliche Geschichte
des ruandischen Radsportteams

ISBN 978-3-936973-87-7
Broschur, 304 Seiten; mit Farbfotostrecke
EUR 16,80 (D)
(auch als E-Book erhältlich)

COVADONGA VERLAG

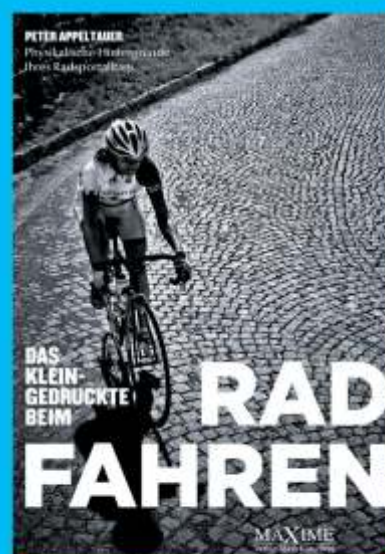
Spindelstr. 58 – 33604 Bielefeld – Fax: 0521/5221796

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

Top Aktuell

Peter Appeltauer

Das Kleingedruckte beim Radfahren



Physikalische
Hintergründe Ihres
Radsportalltags

„Dieses Buch ist
Pflichtlektüre für
jeden, der sich
ernsthaft mit
dem Fahrrad und
seiner Technik
beschäftigt.“

trekkingbike-online, 08/13

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



Herrenrad-Seitenansicht eines mit Gestänge geschalteten Rappa-Getriebes.



Damenrad-Seitenansicht eines mit Bowdenzug geschalteten Rappa-Getriebes.

Fotos: Fritz Heinze