

Der

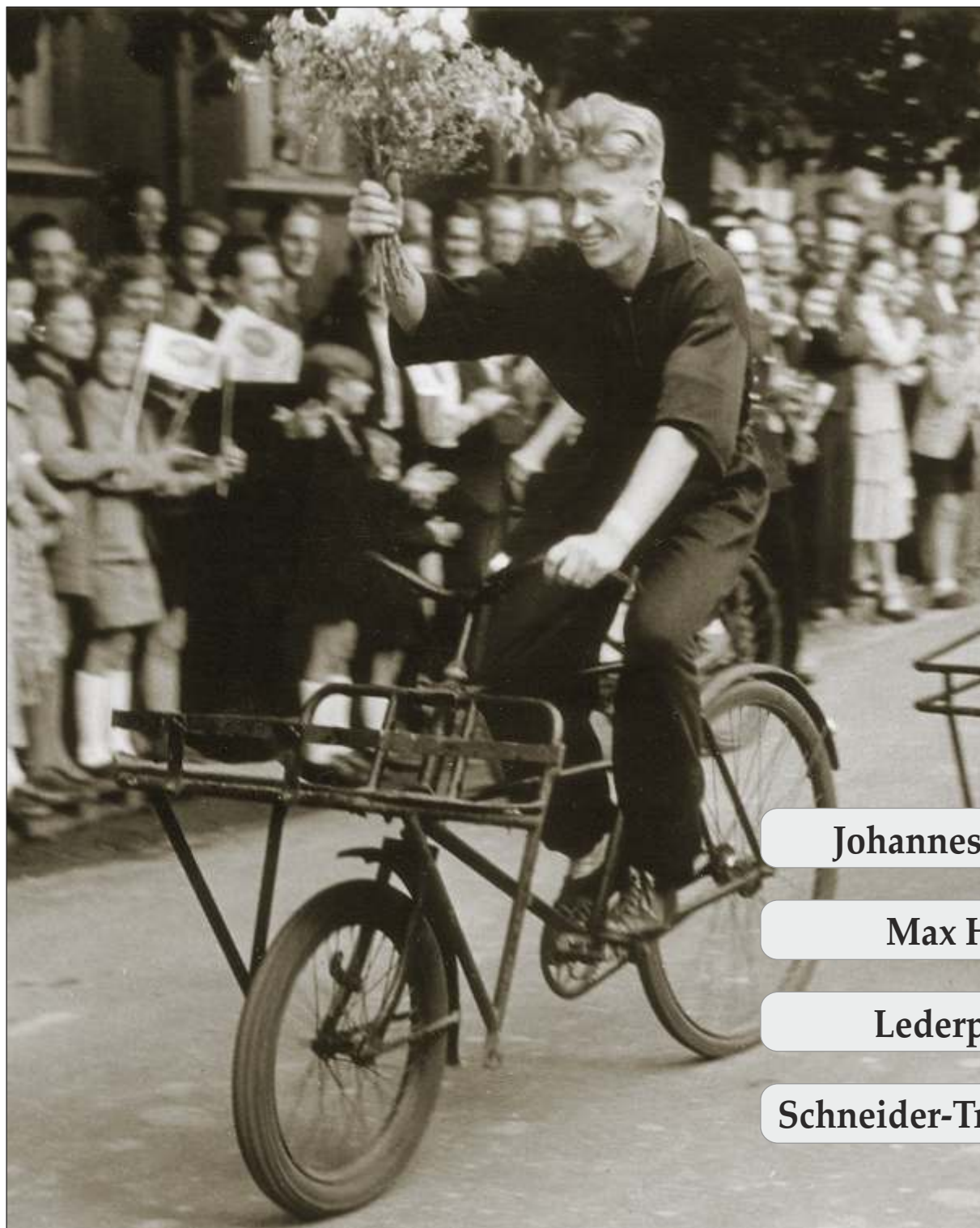
Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 57 • 1/2014

Knochenschüttler



Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

57



Johannes Gampe

Max Hahn

Lederpflege

Schneider-Transportrad

In dieser Ausgabe:



Die verschiedenen Fuchs-Räder unterschieden sich in Ausstattung, Qualität und Preis. Sammlung G. Eggers

Fuchs-Räder in verschiedenen Versionen konfektionierte Johannes Gampe in Leipzig.

Über einen Umweg kam Gerhard Eggers zu Informationen über einen Großhändler in Leipzig, der zu den größten der Stadt gezählt werden kann. Trotz vielversprechendem Anfang 1928 hat die Firma aber das Ende des Zweiten Weltkriegs nicht mehr erlebt.

Max Hahn – Rennfahrer, Rennbahnbetreiber, Erfinder und Radsportförderer

Was passieren kann, wenn ein Radrennfahrer das Metier wechselt, zeigt die Geschichte des Berliners Max Hahn. Nach den neuesten Erkenntnissen hat Michael Mertins das Auf und Ab des Berliner Urgesteins noch einmal zusammengefasst.



Max Hahn in der Rütt-Arena Ende der Zwanziger Jahre, die Autogrammkarte ist mit Fritz Hahn allerdings falsch beschriftet. Sammlung A. Bollinger



Ein perfekt gepflegter Ledersattel eines NSU-Rades aus den 1930er Jahren. Foto: S. Dewitz

Kein historisches Rad ist ohne Lederzeug – deshalb sind Tipps zu diesem Thema besonders gefragt.

Sättel und Taschen aus gegerbter Tierhaut brauchen die richtige Pflege, sonst sind sie bald geschädigt. Hier plaudert Sven Dewitz aus dem Nähkästchen, gibt wertvolle Hinweise und praktische Ratschläge.

Liebe Leserinnen und Leser,

mit dieser Ausgabe wird deutlich – der Knochenschüttler kehrt wieder in ruhigeres Fahrwasser zurück. Mancher wird denken, „das wird auch Zeit“, hatte die Erscheinungsweise doch aufgrund mancher Unregelmäßigkeit zuletzt immer mal wieder Fragen aufgeworfen. Das lag vor allem an der starken beruflichen Beanspruchung von Thomas Busch, der seinen Aufgaben als Chefredakteur nicht mehr ausreichend nachkommen konnte – eine für alle Seiten unbefriedigende Situation.

Doch dies ist Vergangenheit. Nach dem Wintertreffen hat sich die Redaktion in Teilen neu aufgestellt. Mit Michael Mertins ist ein „alter Hase“ wieder an Bord zurückgekehrt, der schon in früheren Jahren den KS erfolgreich als verantwortlicher Redakteur geprägt hat. Er wird sich künftig vorrangig um die Themenfindung und Heftplanung kümmern. Unterstützt wird er dabei von Thomas Busch und Jürgen Kronenberg, der neu zum Team gekommen ist. Darüber hinaus bleibt das Redaktionsteam nahezu unverändert: Sven Dewitz kümmert sich um die Ressorts „Mein Rad“ und „Die Feder“, Toni Theilmeier versorgt uns weiterhin regelmäßig mit Neuigkeiten aus Übersee und den Buchbesprechungen, Walter Euhus tummelt sich auf den Veranstaltungen des Vereins, um darüber zu berichten (und noch über so manches andere historische Thema mehr), Maxi Kutschera verantwortet die Anzeigen und Termine.

Um die Redaktion zu entlasten – alle Arbeiten geschehen ehrenamtlich und zusätzlich zum Berufsalltag – sind zunächst zwei Ausgaben pro Jahr geplant. Die Hefte werden jeweils im April und im November erscheinen. Vorgesehen ist, mit dem April-Heft das Mitgliederverzeichnis und die Unterlagen für die jeweilige Velocipediade zu versenden, mit dem November-Heft soll die Einladung für das Wintertreffen an die Mitglieder gehen. Ein Sommerheft ist jedoch damit nicht zwangsläufig ausgeschlossen. Wir hoffen, mittelfristig zu drei Ausgaben zurückkehren zu können. Ferner wird es zu besonderen Anlässen und Inhalten auch Ausgaben in Farbe geben. Dieses Mal ist es seit dem Jubiläums-KS 50 wieder so weit: Zu Ostern, dem Fest der Farben, hat der Vorstand die Kasse geplündert und eine bunte Ausgabe bewilligt. So



kommen wir alle in den Genuss farbiger Abbildungen, die sonst nur in nüchternem Schwarzweiß zu sehen gewesen wären.

An den Themen der zukünftigen Hefte wird in der Redaktion schon kräftig gebastelt, offensichtlich hat der Neustart der KS-Redaktion so manchen Autor beflügelt. Nach wie vor sind große und kleine Beiträge willkommen. Und wie das vorliegende Heft beweist, sind die möglichen Themen rund um das historische Rad scheinbar unerschöpflich.

Hier noch ein paar Worte zum aktuellen Heft, das nicht nur von der farbigen Darstellung lebt, sondern auch von der Vielfalt der Themen. Firmengeschichte, Radsport, Werkstattbericht, Fahrradliteratur und Veranstaltungen sind ebenso vertreten wie kleinere Beiträge, die das Herz erfreuen: Das tapfere Schneiderlein oder die französische Postkartenserie sind die besten Beispiele dafür. Letztere hat die Redaktion im Hinblick auf die Velocipediade in Saarbrücken ausgewählt – als Zeichen der Vorfreude auf die Veranstaltung an der Grenze zum Nachbarn Frankreich.

Es geht also voran: Wir freuen uns mit Euch auf die kommenden Ausgaben und wünschen allen viel Spaß beim Lesen!

Das KS-Redaktionsteam

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Gerhard Eggers: Die Geschichte der Großhandlung Johannes Gampe	4
- Michael Mertins: Neue Erkenntnisse über Max Hahn	11
- Sven Dewitz: Lederzeug am Rad – Reinigung, Pflege und Erhaltung	16
Post aus ...	
- England und Amerika	18
Literatur	
- Vorstellung neuer Bücher	20
- Einmal Sarajewo und zurück	22
Autorenforum	
- Ronald Schulz: Das tapfere Schneiderlein	24
- Michael Mertins: Der Fall TOLO – nun endgültig geschlossen!	26
Veranstaltungen	
- Miele-Treffen in Gütersloh	27
- IVCA-Welttreffen in Tschechien	27
- Mit Rad-Oldtimern nach Polen	28
- 3. Fahrrad-Klassik-Markt in Berlin-Spandau	28
- Stallhof-Nachlese	29
- Nachtrag zur Velocipediade in Tübingen	29
Leserbrief	
- Anmerkungen zum Rappa-Artikel KS 56	29
Historisches Dokument	
- Das Fräulein Wunder aus Charleroi	30
Mein Rad	32
Die Feder	33
Vereinsnachrichten	33
Termine / Kleinanzeigen	34
Impressum	34

Titelbild: Hermann Rieger – hier bei der Ehrenrunde – siegte 1950 beim Geschäftsrads-Rennen in Bielefeld

Sammlg. M. Mertins

Die Geschichte der Großhandlung Johannes Gampe

von Gerhard Eggers, Markranstädt

Manchmal hält das Leben Umwege bereit, die dem Betroffenen zunächst gar nicht weiterhelfen. Das kann auch dem Fahrradhistoriker bei seinen Recherchen passieren. Im vorliegenden Fall erging es mir jedenfalls so. Bei meiner Erzählung zur Geschichte der Firma Johannes Gampe, einem Fahrradgroßhändler aus Leipzig, muss ich deshalb etwas weiter ausholen und am Anfang über eine ganz andere Geschichte berichten.

Am Anfang stand die Auto- und Motorproduktion

In der Nähe von Leipzig, in der Stadt Markranstädt, wurden einmal Automobile gebaut. Hier errichtete der aus Apolda stammende Hugo Ruppe eine Fabrik und baute ab 1908 Automobile mit der Bezeichnung MAF (Markranstädter Automobil-Fabrik). Dazu brachte Ruppe einige Facharbeiter aus Apolda mit, die zuvor den von ihm entwickelten „Piccolo“ in der Fabrik seiner Eltern, den Apollo-Werken, gebaut hatten. In der MAF wurde anfangs ein kleines zweisitziges Auto gefertigt, das so genannte Doktorauto. Das Fahrzeug war insbesondere für den Landarzt gedacht.

Die Modellpalette wurde schnell erweitert und umfasste bald eine ganze Reihe von Typen bis hin zur großen, eleganten und leistungsfähigen Limousine für sechs Personen. Auch Lastwagen bis 1 t Nutzlast waren im Programm. Zu Versuchszwecken wurden sogar Trakto-

ren entwickelt. Die stärkste Maschine, die in Markranstädt gebaut wurde, war ein OHC-gesteuerter (OHC = overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle), 35 - 40 PS leistender Königswellenmotor, der die großen Autos immerhin auf 100 km/h beschleunigen konnte. Hergestellt wurden ausschließlich luftgekühlte Vierzylinder-Viertakt-Motoren. Und zwar in so guter Qualität, dass sie schon bald den großen Marken ebenbürtig waren.



Ein MAF von 1914 in der Werkseinfahrt /3/



Ingenieur Ruppe entwickelt in Markranstädt

Firmenchef Ruppe war ein hervorragender Ingenieur, jedoch kein guter Geschäftsmann. In der Zeit des Ersten Weltkrieges wurde er zum Militär eingezogen und kehrte nach dem Krieg nicht nach Markranstädt zurück. Die MAF überließ er seinem Elternhaus, die hier bis 1926 weiter produzierte, aber ausschließlich Teile für ihre Apollo-Autos. Ruppe ging nach Zschopau zu Rasmussen und bot dort seinen in Leipzig entwickelten und gebauten luftgekühlten Zweitakt-Kleinmotor an. Dieser diente dann



Eine Gesamtansicht der MAF, allerdings geschönt, denn gebaut wurde nur der vordere Hallenkomplex /2/



Der Ingenieur Hugo Ruppe (rechts) präsentiert ein Fahrrad mit Hilfsmotor [4]

als Basis für seine Weiterentwicklung in Zschopau. So entstand ein Kleinstmotor mit 25 ccm Hubraum. Er war als luftgekühlter Zweitakter ausgelegt, der als Spielzeugmotor unter dem Markennamen „Des Knaben Wunsch („DKW“) verkauft wurde.

Schnell wurde die Leistung des Maschinchens auf 1 PS gesteigert und als Fahrradhilfsmotor verkauft. Dieser Motor entwickelte sich zu einem richtigen Verkaufsschlager: Von dem erstmals im Jahre 1919 zur Leipziger Messe vorgestellten Fahrradhilfsmotor wurden innerhalb von drei Jahren 25 000 Stück abgesetzt. Ingenieur Ruppe arbeitete fortan in verschiedenen Firmen und baute unter anderem Motoren für Rennmotorräder, die auf den Rennbahnen

der damaligen Zeit gefürchtet waren und viele Erfolge einfuhren. Er starb in Zschopau 1949 völlig verarmt und vergessenen./1/

Ehemalige Werkshallen entgehen nur knapp dem Abriss

Die Gebäude der MAF in Markranstädt überdauerten die Jahre. Verschiedene Firmen haben sich in dieser Zeit in ihren Mauern niedergelassen. So wurden hier ab 1927 Holzbearbeitungsmaschinen gebaut, weitere Firmen folgten und zuletzt fanden in den Werkshallen ein Trocknungsbetrieb für Mischfutter sowie ein Handelsunternehmen einen günstigen Standort. Nach der Wende standen die Hallen leer und waren dem Verfall preisgegeben.

Zwei junge Kraftfahrzeugschlosser, die sich mit der Automarke aus ihrer Heimatstadt beschäftigten, wurden auf die Fabrikhallen aufmerksam. Bei ihrer Suche nach noch existierenden Autos der Marke MAF fanden die beiden Männer in den Niederlanden tatsächlich zwei dieser PKW. Nach langen und mühsamen Verhandlungen konnten die beiden Fahrzeuge gekauft und an ihren Entstehungsort zurückgeholt werden.

Neuer Treffpunkt für Oldtimer

Das sorgte in der Region natürlich für großes Aufsehen. So fanden sich einige Interessenten zusammen, um im März 2000 den Markranstädter Oldtimerverein zu gründen. Dieser Verein machte es sich zur Aufgabe, zum einen die Firmengeschichte der MAF zu erforschen und zum anderen die ehemaligen Werksgebäude zu erhalten, was mit Hilfe des Denkmalschutzes auch gegenüber der Stadt gelang, die eigentlich ganz andere Pläne hatte. Unter großen Anstrengungen und in vielen Arbeitsstunden sicherte der Verein die Gebäude und renovierte sie soweit, dass hier eine große Oldtimerausstellung stattfinden konnte.

Diese Ausstellung war das erste große Projekt, das der Verein veranstaltete und das ein voller Erfolg wurde. Die Mitglieder stellten ihre Fahrzeuge vor, so dass allerhand historische Technik bewundert werden konnte. Vom alten Fahrrad bis zum Oldtimer-LKW war alles vertreten. Die Resonanz bei den Besuchern war auch deshalb so gut, weil für jeden etwas Interessantes dabei war.

Der Markranstädter-Oldtimer-Verein ist heute Pächter der ehemaligen Fabrikhallen der Markranstädter Automobil-Fabrik. Sie sind heute fester Standort von vier dieser alten und wunderschönen MAF-Fahrzeuge aus den Jahren von 1908 bis 1914. Zur letzten Oldtimerrallye in Markranstädt, im Mai 2013, konnten der Öffentlichkeit vor Ort insgesamt sieben verschiedene MAF-Fahrzeuge auf einmal präsentiert werden. Das hat es seit der Produktion der Fahrzeuge hier ganz sicher noch nicht wieder gegeben.

Ich bin im Verein nach wie vor derjenige, der keinen „richtigen Oldtimer“ hat, da meine Sammlung nur alte Fahrräder enthält. Drei Exemplare habe ich bei der ersten Ausstellung gezeigt. Mehrere der sogenannten „Oldtimerfachleute“ bezeichneten meine Räder allerdings als Schrotthaufen und fragten, warum ich sie nicht längst restauriert hätte. Darunter



Ein Blaufuchs-Damenfahrrad im Originalzustand aus der Sammlung Gerhard Eggers

verstanden sie offensichtlich eine komplette Neulackierung und das Verwenden von Ersatzteilen aus späteren Jahrzehnten. Bekannterweise hat sich die Einstellung zum Thema Restaurierung inzwischen ja geändert. Heute haben dieselben Leute eine ganz andere Meinung und ich bin mit meinen Rädern bei Events gern gesehen.

Alte Technik verbindet

Ein älterer Herr mit dem Namen Artur Wend, der eine wunderschöne ARDI aus seiner Jugendzeit ausstellte, interessierte sich schon bei der ersten Oldtimer-Veranstaltung für meine Räder. So ganz nebenbei erzählt er mir, dass er mal bei der Firma Gampe, einem Fahrradgroßhändler in Leipzig, gearbeitet hätte. Irgendwann, Jahre später, habe ich ein Rad von dieser Firma bekommen und nun war der Herr Wend für mich von besonderem Interesse. Ich verabredete mich mit ihm und besuchte ihn in seiner Wohnung. Seine Frau bewirtete uns mit Kaffee und Kuchen, und Herr Wend sagte mir, dass er Jahrgang 1913 und somit 92 Jahre alt sei. Er konnte wunderbar erzählen und viele Begebenheiten mit genauen

Zeitangaben belegen. Ich konnte nur noch staunen und machte mir fleißig Notizen. Zwei Fotos zur Firma Gampe hat er mir auch noch überlassen. Es ist ein ganz besonderes Erlebnis, einem ehemaligen Mitarbeiter einer Firma zuzuhören, der aus einer Zeit erzählt, die schon lange zurückliegt und für uns doch von großem Interesse ist. Keinen freien Fleck gab es mehr auf meinen Notizzetteln, als ich den alten Herrn verließ. Ich habe ihn noch einige Male gesehen und gesprochen, jedes Jahr zu der immer im Mai vom Markranstädter Oldtimerverein veranstalteten Oldtimerrallye ist er gekommen. Im Januar 2013 verstarb Artur Wend wenige Monate vor seinem 100. Geburtstag.

Namhafte Hersteller liefern hochwertige Fahrradrahmen

Es folgt nun eine Zusammenfassung der Fakten, die mir Herr Wend im Gespräch mitteilte. Johannes Gampe gründete 1928 in der Bahnhofstraße in Leipzig Klein-Zschocher eine Großhandlung für Haushaltgeräte, Nähmaschinen und Fahrräder. Doch die Räumlichkeiten waren schnell zu klein. Und auch der Standort erwies sich nicht als

beste Lage, da man sich hier abseits der Innenstadt befand. So zog die Firma Gampe bereits 1929 in das Leipziger Zentrum, in die Querstraße 37. Hier fanden sich optimale Bedingungen für einen Großhandel, schließlich war man auch viel näher am Kunden.

*Dein Leben war ein großes Sorgen,
war Arbeit, Liebe und Verstreben,
war wie ein heller Sommermorgen –
und dann ein stilles Von-uns-Gehn.*

In Dankbarkeit nehmen wir Abschied von
meinem lieben Mann, Vater, Opa und Uropa

ARTUR WEND
17.10.1913 – 23.01.2013



Deine Ehefrau Gertraude
Dein Sohn Thomas mit Bärbel
Deine Enkelin Silke mit Brit und Maxim

Die feierliche Urnenbeisetzung findet am 19.02.2013,
um 11:00 Uhr auf dem Connewitzer Friedhof statt.

Todesanzeige in der Leipziger Volkszeitung /5/

Von Anfang an wurden Räder der Marke „Excelsior“ aus Brandenburg und zeitweise Räder von Puch aus Graz gehandelt. Man wollte aber auch eine eigene Marke auf den Markt bringen, und so bezog man Rahmen mit Tretlager von der Firma Bastert aus Bielefeld-Heepen. Die Rahmen wurden bei Gampe liniert und teilweise mit einem Strahlenkopf versehen. Ein Strahlenkopf aufzubringen kostete seinerzeit 50 Pfennige. Das Einspeichen der Laufräder ließ man von anderen Firmen in Leipzig machen. Die Montage der Fahrräder erfolgte dann wieder bei Gampe. So wurde Anfang der 1930er Jahre ein Rad mit dem Namen „Dacapo“ herausgebracht und zum Kauf angeboten.



„Dacapo“-Steuerkopfschilder /6/

Gampe mit eigener Marke

Ein Zweiggeschäft wurde in Torgau in der Eilenburger Str. 4 eröffnet. Ein Bruder von Johannes Gampe führte zusammen mit einem Herrn Witte die Geschäfte unter dem Namen „Klaus & Witte“. In der Filiale waren sechs Mitarbeiter beschäftigt. Und auch hier war es das Excelsior-Rad, das Gampe ständig in der Preisliste führte. Gleichzeitig war es auch das teuerste im Segment der angebotenen Räder. Doch es gab auch eine eigene Marke mit dem Namen „Kaweto“, gebildet aus den Namen der beiden Geschäftsführer und dem Ort Torgau. Das Kaweto-Steuerkopfschilder hieß „Beste deutsche Arbeit“, und ein Herrenrad mit Halbballon-Bereifung war trotzdem 15 - 20 Mark preiswerter als ein gleich ausgestattetes Excelsior-Rad.



„Kaweto“-Steuerkopfschild /7/

„Füchse“ für jeden Geldbeutel

Firma Gampe brachte in der ersten Hälfte der 1930er Jahre eine ganze Serie eigener Räder auf den Markt, die so genannten „Fuchs-Räder“. Die vier Gampe-Modelle führten die Namen „Goldfuchs“, „Rotfuchs“, „Blaufuchs“ und „Weißfuchs“, das letztere hatte den Zusatz „Markenrad“. Diese Räder unterschieden sich im Wesentlichen in der Qualität der Ausstattung, was sich auch im Preis zeigte. So kostete ein „Goldfuchs-Rad“ nur 49.- RM. Es hatte neben einer Centrix-Freilaufnabe nur eine ganz einfache Ausstattung und war das preiswerteste Rad dieser Serie. Das „Rotfuchs-Rad“ wurde mit Komet-Freilaufnabe geliefert und zeigte bereits eine

etwas bessere Qualität; ein solches Rad kostete 55.- RM. Der Sprung zum „Blaufuchs-Rad“ war schon etwas größer, sodass der Preis auf 65.- RM stieg. Hier kamen Torpedo-Freilaufnaben und Extra-Prima-Bereifung zum Einsatz.



Ein Werbeblatt für Fuchs-Räder /8/

Das „Weißfuchs-Markenrad“ war das Hochwertigste aus dieser Reihe; es wurde von Fa. Gampe für 74.- RM angeboten. Das Beste, was es zu dieser Zeit für das Fahrrad gab, hatte man hier verbaut. So ist im Katalog zu lesen: Feinster Elastic-Chromledersattel, neuartige Weißfuchs-Färbung, Tasche aus bestem Kernleder mit überzogenem Weißfuchs-Chromleder (aufklappbar), Felgen bambusfarbig, 2 mm Union-Speichen und bestes Wippermann Vierklotz-Pedal mit schwarzem Gummi. Für das Rad wird gegen Aufpreis von 10.- RM eine Backen-



Steuerkopfschilder für die Marken Gold-, Rot-, Blau- und Weißfuchs /9/

bremsnabe für das Vorder- und Hinterrad angeboten. Vom Weißfuchs-Modell gab es auch ein Sportrad (verchromt) zum Preis von 84,- RM. Ebenfalls im Sortiment war ein Weißfuchs-Rennradrahmen, den es für 38,- RM zu kaufen gab.

Die Rahmen dieser Serie kamen ebenfalls von der Firma Bastert, möglicherweise noch von weiteren Rahmenherstellern, da bei Gampe verschiedene Arten von Rahmen verbaut wurden. Mit der Firma Excelsior wurde vermutlich eng zusammengearbeitet. Verschiedene Fuchsmodelle besitzen das typische Kettenblatt von Excelsior und haben vermutlich auch das gleiche Glockenlager. Ein im Katalog angebotenes und als Blaufuchs-Transport-Zweirad deklariertes Rad weist am Unterrohr den Schriftzug von Excelsior auf. Ein ähnliches Lastenrad wird als „Kaweto“-Transport-Zweirad angeboten.

Auch im Programm: Motorisierte Zweiräder und Kinderräder

Weiter werden bei Gampe auch Excelsior-Motorfahrräder gehandelt, zwei verschiedene Modelle sind ausgerüstet mit einem 74 ccm Sachs-Motor, und ein weiteres Modell mit einem 98 ccm Sachs-Motor. Von dieser 98 ccm Ausführung gab es eine Damen- und eine Herrenversion. Spitzenmodell war das Excelsior-Leichtmotorrad vom Typ

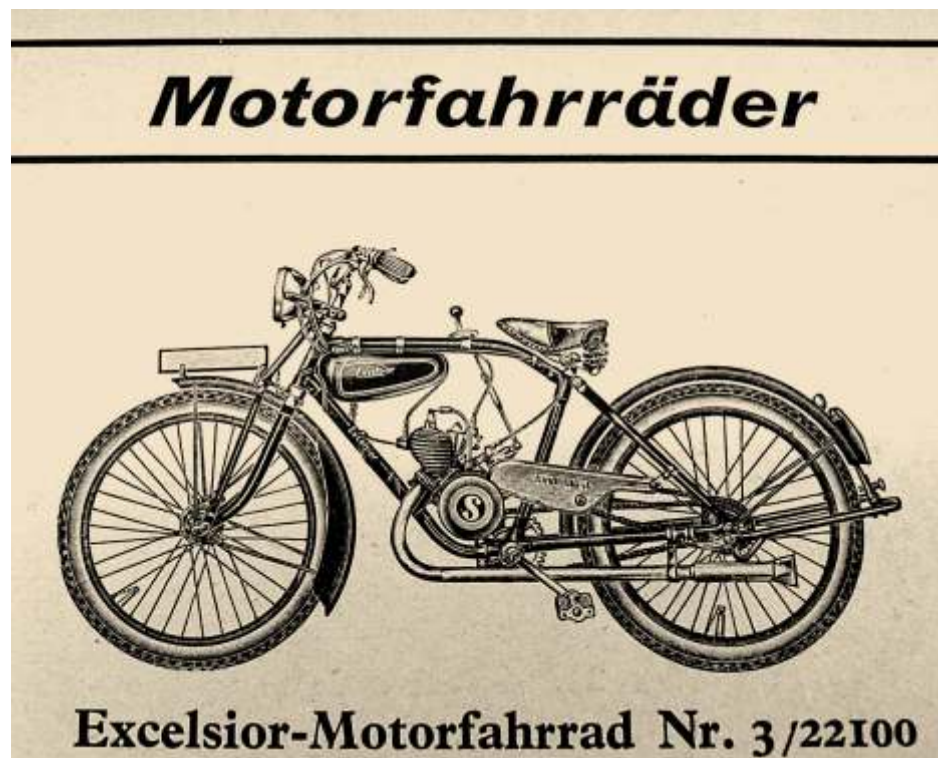
„Kurmark“ für 351,- RM. Dieses Fahrzeug hat aber kein Tretlager mehr, wie die anderen Modelle, dafür einen Kickstarter zum Anlassen des Motors. Daher ist es nicht mehr mit dem Fahrrad verwandt und soll hier nur kurz erwähnt werden. In allen Katalogen der Firma Gampe sind diverse Kinderfahrzeuge zu



„Nation“-Steuerkopfschild /11/



Schutzblechfiguren der Firma Gampe: Oben die ältere Version aus poliertem Alu, mittig der Fuchskopf, ebenfalls aus poliertem Alu oder einer verchromten Metalllegierung, unten eine in den Katalogen nicht dokumentierte Figur aus einer verchromten Bronzelegierung /12/



Ein Excelsior-Motorfahrrad mit 74 ccm Sachs-Motor /10/



Die Blaufuchs-Ausstattung im Detail: Blau gefärbtes Lederzeug, Schriftzüge auf dem Klingeldeckel und Kettenschutz

finden, und eine ganze Reihe davon wird als Blaufuchs-Kinderräder bezeichnet. Ganz sicher haben diese Rädchen auch ihre Kunden gefunden. Ein weiteres preiswertes Modell wird herausgebracht, mit einem eigenen Steuerkopfschild und dem Namen „Nation“. Beim Betrachten dieses Schildes wird schnell klar, dass es ganz dem Geist der Zeit entsprach. Dieses Modell sollte sicher helfen, die Fahrradfertigung in der Firma Gampe zu erhalten.

Unterschiedliche Schutzblechfiguren und hochwertige Komponenten

Anfangs zierten die geflügelten Gampe-Initialen die Schutzbleche der Fuchsräder. Erst später kam der Fuchskopf hinzu. Wahrscheinlich wurden beide Schutzblechfiguren zur selben Zeit montiert. Darauf deuten zumindest die Abbildungen in den Katalogen von Gampe hin. Das in meiner Sammlung befindliche Blaufuchs-Rad hat wie das Weißfuchs-Modell eine aufklappbare Werkzeugtasche, aber aus blau eingefärbtem Leder bestehend. Der Sattelbezug, allerdings nur aus Kunstleder hergestellt, ist ebenfalls in Blau gehalten. An meinem Rotfuchs-Rad fehlen mir leider diese originalen Teile. Es ist gut möglich, dass alle vier verschiedenen Modelle mit farblich passend eingefärbtem Lederzeug ausgestattet waren, möglicherweise auch noch mit weiteren gefärbten Teilen wie z.B. den Griffen. Vermutlich wurde bei Gampe auf die verschiedenen Modellausstattungen großer Wert gelegt, denn selbst die Prägungen auf dem Kettenschutz der

Damenräder oder Klingeldeckel wiesen auf das jeweilige Modell hin.

Der Alltag unseres Zeitzeugen

Anfang 1934 tritt der junge Artur Wend, der in Leipzig den Beruf eines Autoschlosser erlernt hat, in die Dienste der Firma Johannes Gampe ein. Seine Aufgabe besteht darin, das Fahrzeug der Firma, einen kleinen Lieferwagen zu fahren und sämtliche Transportaufgaben, die notwendig waren, auszuführen. So muss er die mit der Eisenbahn angelieferten Fahrradrahmen am Bahnhof abholen. Aber auch viele andere Dinge, die mit der Bahn ankamen oder verschickt wurden, transportiert er mit seinem Fahrzeug. Stückgut wurde zu dieser Zeit fast ausschließlich mit der Eisenbahn befördert. Doch eilige Lieferungen wurden schon mal mit dem Auto gemacht. So kamen einige Fahrräder von Gampe ins Erzgebirge und ins Vogtland. Aber auch nach Thüringen und in den Magdeburger Raum. Nach Dresden und ganz besonders nach Torgau waren viele Räder zu transportieren.

In der Firma Gampe wurden zu Spitzenzeiten 80 - 90 Fahrräder am Tag fertiggestellt, die letztlich auch alle ausgeliefert werden mussten. Pflege und Wartung des Transporters oblag Artur Wend und auch Reparaturen wurden von ihm als Fahrer ausgeführt. Die Aufgabe, sich um das Auto zu kümmern, führte er auch noch nach seinem Ausscheiden 1938 bis zur Schließung der Firma fort. Er arbeitete fortan bei den Junkers-



Der Lieferwagen der Firma Gampe, der von Artur Wend gefahren und gewartet wurde |13/



Ein Foto der Belegschaft anlässlich der Feier des 1. Mai 1934, in der Mitte der Geschäftsinhaber und vor ihm sitzend seine Frau [14]

Flugzeugwerken in Leipzig, wo Motoren für Jagdflieger hergestellt wurden. Dadurch kam der junge Wend um die Einberufung zum Militär herum. Da er das Auto von Gampe auch weiterhin reparierte, hatte er immer wieder Kontakt zu seiner alten Firma, der er sich sehr verbunden fühlte.

Krieg und Winter – harte Zeiten für den Fahrradhandel

In den Wintermonaten, wenn mit Fahrrädern wenig Geld zu verdienen war, versuchte man sich bei Gampe mit dem Verkauf von Radioapparaten, Sprechmaschinen, Torpedo-Nähmaschinen, Waschmaschinen und allerlei Haushaltgeräten über Wasser zu halten. Neben reichlich Fahrradzubehör und Werkzeugen für den Fahrradmechaniker sowie Ersatzteile für alle möglichen Kraftfahrzeuge, konnten hier auch Ohrenschützer, Rasierapparate und Rasierklingen gekauft werden. Ja, selbst eine kleine eigene Fertigung von Wringmaschinen musste dabei helfen, Einnahmen zu erzielen. Wie üblich zu dieser Zeit, konnte auch bei Gampe ein Fahrrad

auf Raten gekauft werden, bei einer Zahlung von drei Mark in der Woche. Für Arbeitslose reduzierte sich die Ratenzahlung auf eine Mark pro Woche.

1939 ist Johannes Gampe verstorben. Sein Bruder Klaus führte das Geschäft weiter, obwohl es für einen Fahrradgroßhandel in den Kriegsjahren sehr schwierig war zu bestehen. Grund waren vielfältige Einschränkungen und ein deutlich spürbarer Mangel an fast allen benötigten Materialien, was der Branche schwer zusetzte. Das Aus für die Firma Gampe kam mit der verstärkten Bombardierung durch alliierte Flieger, die besonders das Gebiet um den Leipziger Hauptbahnhof mit Bomben belegten, wo sich auch die Firma befand. Gegen Ende 1943 wurden die Firmengebäude in Schutt und Asche gelegt. Damit verschwand dieser engagierte Fahrradgroßhandel vom Markt.

Auf die Region bezogen ist dieses Unternehmen mit seiner Geschichte und seiner Herstellung von Fahrrädern für mich als Fahrradsammler von besonderem Interesse. So habe ich einiges an Material und an Rädern der Firma

Johannes Gampe zusammengetragen. Wenn es in Leipzig auch keine großen Fahrradfabriken wie in anderen Orten in Deutschland gab, so hat diese Stadt doch einiges zur Geschichte und der Entwicklung des Fahrrades beigetragen. Es waren immer nur kleine Unternehmen, die sich mit der Herstellung von Fahrrädern befassen, und es wurden nur geringe Stückzahlen produziert. Die Menge der bei Gampe fertiggestellten Fahrräder ist dagegen schon beeindruckend. Damit war die Firma ganz sicher eine der größten Fahrradhersteller in den 1930er Jahren in Leipzig.

Quellenangaben

- /1/ Ronald Zschalig, *Geschichte der Markranstädter Automobilfabrik (MAF)*
- /2 - 4/ *Fotos aus der Sammlung Ronald Zschalig*,
- /5/ *Leipziger Volkszeitung vom 02. Feb. 2013*
- /6/ *Markenware Fahrrad, Frank Papperitz; S. 135*
- /7 - 9/ *Sammlung Gerhard Eggers*
- /10 - 11/ *Sammlung Frank Papperitz*
- /12/ *alle Figuren aus der Sammlung Gerhard Eggers*
- /13 - 14/ *Sammlung Gerhard Eggers*

Neue Erkenntnisse über Max Hahn

von Michael Mertins, Bielefeld

Es war nicht anders zu erwarten: Der Artikel im KS 52 über den Rennfahrer Max Hahn rief die Berliner Radsport-Spezialisten auf den Plan. Sie haben in ihren Archiven gesucht, Zeitzeugen befragt und der KS-Redaktion einige Ergänzungen zukommen lassen. So kamen bemerkenswerte Fotos und ungeahnte Details an Licht. Hier eine Zusammenfassung der wichtigsten Fakten, die sich auf verschiedene Wirkungsbereiche Hahns beziehen.

Zur Erinnerung: Max Hahn war ein bekannter Berliner Rennfahrer, der seine größten Erfolge in den 1920er Jahren bei 6-Tage-Rennen feierte. (Abb. 1) Nach Beendigung seiner aktiven Laufbahn betätigte er sich als Förderer und Funktionär des lokalen Radsports. 1946 hatte Max Hahn vom Bezirksamt Neu-kölln den Auftrag zum Betrieb einer Radrennbahn auf der „Werner-Seelenbinder-Kampfbahn“, also dem Stadion Neu-kölln, bekommen. Das wurde mit einem langfristigen Pachtvertrag dokumentiert. Zunächst betrieb er die Sport-

ring GmbH als Geschäftsführer mit zwei weiteren Gesellschaftern. Zwei Jahre später ließ Hahn mit eigenen Mitteln, um die bestehende Aschebahn herum, eine 500 m lange Zementbahn bauen, die mit ihren überhöhten Kurven nun höhere Geschwindigkeiten und bedingt auch Motorrad- und Steherrennen mit Schrittmachern zuließ. Doch irgendwie führte der Betrieb der Bahn nicht zum erhofften Erfolg. Für den Niedergang dieses Projektes können – neben den Gründen, die schon im KS 52 erwähnt sind – verschiedene weitere Ursachen angeführt werden.

Niedergang der Neuköllner Radrennbahn

Der Ruf der Zementbahn Neukölln war durch zwei tödliche Unfälle, die bei Motorradrennen im Juli bzw. Oktober 1949 passierten, angekratzt. Diese Rennen hatte Max Hahn aber nicht zu verantworten, sie wurden von Berliner Motorradvereinen durchgeführt. Hinzu kamen die üblichen Probleme mit dem Betrieb einer offenen Rennbahn. Das Wetter machte dem Veranstalter so manchen Strich durch die Rechnung. Die Neuköllner Zementbahn stand also von Anfang an unter keinem guten Stern.

Von der Währungsreform 1948 hat die Sportring GmbH keinesfalls profitiert. In einer notariellen Beurkundung vom März 1953 wird erwähnt, dass die Sportring-Gesellschaft sich in Liquidation befindet, weil die Umstellung auf DM West nicht innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Frist vorgenommen wur-



Abb. 1 Ein Foto aus besseren Tagen – Max Hahn (7) und sein Partner Oscar Tietz (12) beim Sechstage-Rennen 1926.

Sammlg. Th. Böttcher

de. Außerdem gab es Verminderungen beim Stammkapital durch wechselnde Gesellschafter, denn Unterlagen aus Hahns Nachlass zeigen, dass der Geschäftsführer die Kapitaldecke der Gesellschaft bei Gründung mit 450 000 Mark (Ost) angab, Anfang 1953 lag sie nur noch bei der Hälfte des Betrages. Auch die Währungsumstellung auf DM West dürfte dafür mitverantwortlich gewesen sein. Schon im Dezember 1949 versuchte das Bezirksamt Neukölln den Pachtvertrag mit der Begründung zu kündigen, dass zwei der Gesellschafter in der sowjetisch besetzten Zone wohnten. Das bedeutete für Hahn nach eigenen Worten, dass er gezwungen worden war als westlich domizilierender Gesellschafter und Geschäftsführer persönlich für die Verbindlichkeiten der GmbH einzutreten. Vielleicht fürchtete sich die Verwaltung auch vor einer sowjetischen Einflussnahme, schließlich war die Berlin-Blockade gerade erst vorüber, und man wollte deshalb aus dem Vertrag aussteigen.

Wie dem auch sei, es gab neue Vertragsverhandlungen. Dazu liegen der KS-Redaktion Änderungswünsche vom April 1950 vor. Gemeint ist hier der Vertrag zwischen dem Bezirk Neukölln als Eigentümer der Bahn und dem damaligen Betreiberkonsortium Max Hahn, Fritz Smolny und Erich Kriegel. Die von diesem Trio gewünschten Vertragsänderungen machen weitere Probleme sichtbar. Der Bezirk Neukölln versuchte einerseits mehr Einfluss über das Geschehen auf der Bahn zu bekommen und andererseits Unterhaltungskosten etc. auf die Veranstalter abzuwälzen. Die vom Magistrat gewünschte deutliche Kürzung der ursprünglich angeordneten Vertragslaufzeit von 20 Jahren war ebenfalls Thema. Das Dreigestirn der Betreiber versuchte natürlich gegenzusteuern, griff aber offensichtlich nach den Sternen. Man wolle daran arbeiten, die Neuköllner Bahn zu einer der schnellsten der Welt zu machen. Und da ist von einer Radweltmeisterschaft in Berlin die Rede, die natürlich in Neukölln ausgetragen werden sollte. Da scheint doch in den Nachkriegsjahren etwas die Bodenhaftung verloren gegangen zu sein. In welcher Fassung der abgeänderte Vertrag letztlich geschlossen wurde, ist nicht bekannt, die Verhandlungen zogen sich über Jahre hin. 1953 wird in einem Notariat schon wieder von noch nicht vorliegenden Änderungswünschen des Bezirksamtes Neukölln gesprochen. Die Vertragsumgestaltung war also ein Dauerthema bei der Sportring GmbH.

Weiter liegen der Redaktion Schriftstücke vor, die zeigen, dass große Schulden-

berge, bereits in den Betriebsjahren 1948 und 1949 entstanden, bis zum Frühjahr 1953 immer noch nicht abgetragen waren. Es ging dabei hauptsächlich um ausstehende Versicherungsbeiträge, Umsatzsteuern, Vermögenssteuern und Gewerbesteuern. Dem Gesellschaftskapital von 139 500 DM standen Schulden von 46 409,42 DM gegenüber. Den drei Gesellschaftern, Max Hahn und den neuen Gesellschaftern Günther Bartel und Eugen Kurth blieb nur der Weg, ihre Anteile an einen finanzstarken Partner abzutreten. Aus den Unterlagen geht hervor, dass Fredy Budzinski nicht Mitgesellschafter der Neuköllner Bahn war.

Zur gleichen Zeit beharkten sich die Gesellschafter wieder mit dem Bezirksamt Neukölln, das auch mit dem Kaufhausbesitzer Max Knaak einen – nach Meinung Hahns unlauteren – Vertrag über die Nutzung der Radrennbahn abgeschlossen hatte. Hier ging Hahn in die Offensive und verklagte die Verwaltung und in Nebenklage den Konkurrenten Knaak. Das Landgericht Berlin wies die Klage gegen Knaak ab, sprach aber Hahn einen „Schadenersatz aus Vertragsverletzung und unerlaubter Handlung“ zu. Folglich musste das Bezirksamt im November 1952 dem Exrennfahrer 1200 DM zahlen. Angesichts von Hahns Schulden und früheren Investitionen für die Rennbahn ein lächerlicher Betrag. Hahn hatte auch noch ein Drittel der Gerichtskosten, ein Drittel seiner außergerichtlichen Kosten sowie die außergerichtlichen Kosten von Knaak zu übernehmen. Eigentlich hatte Hahn auf 120 000 DM Schadenersatz klagen wollen, nahm aber davon Abstand, wegen der erheblichen Gerichtskosten, die bei

einer Niederlage auf ihn zugekommen wären.

Wie schon oben erwähnt, musste die Betreibergesellschaft 1952 liquidiert werden. Der Redaktion liegt die Liquidationseröffnungsbilanz vom 13. Februar vor. Irgendwie schafften es die Betreiber, die Gesellschaft über das Jahr zu retten. 1953 kommt nun ein Herr Bartsch ins Spiel, dieser übernimmt zur Rettung der Gesellschaft am 8. Februar 1953 die Gesellschaftsanteile der Herren Bartel und Kurth, einen Monat später den Anteil von Hahn. Der Retter zahlt Letztgenanntem den geringen Betrag von 5000 DM Bank deutscher Länder, also DM West, übernimmt aber gleichzeitig auch alle Schulden der GmbH, die mit ca. 40 000 DM West beziffert werden. Damit wird Erich Bartsch 1953 alleiniger Gesellschafter der Sportring GmbH, Max Hahn bleibt für ein Jahr sportlicher Leiter der Sportring GmbH. 1954 ist die Gesellschaft endgültig am Ende. Der finanzkräftige Bartsch war übrigens der Inhaber des großen Schuhhandelshauses Schmolke. Der aufmerksame KS-Leser erinnert sich, dass jenes Haus seit 1952 der Hauptsponsor der publikumswirksamen Bambi-Rennen in Berlin war. Doch stellt sich die Frage wie kam ein Branchenfremder dazu, alleiniger Gesellschafter einer an sich maroden Radsport-GmbH zu werden? Muss das Ende des Sponsorings der Bambi-Rennen 1954 doch unter ganz anderen Gesichtspunkten gesehen werden? Fragen, die heute nicht geklärt werden können. Nach der Lektüre dieser ganzen Querelen um die Neuköllner Radrennbahn, kann man sich nur dem Ausspruch Hahns anschließen: „*Maxe Hahn, Du hast die größte Dummheit Deines Lebens ausgekostet.*“



Abb. 2 Die seltene Schutzblechfigur der Rennhahn-Räder.

Sammlg. A. Bollinger

Weitere Erfindungen

Wenden wir uns nun erfreulicheren Dingen zu. Wie schon bekannt, kreierte Max Hahn die Fahrradmarke „Rennhahn“. (Abb. 2) Nicht so bekannt sein dürfte, dass er ein vielseitiger Tüftler gewesen ist. Denn neben Bambi-Renner, Rennsimulator und Raketenrad hat Hahn noch weitere fahrradbezogene Erfindungen gemacht. Neben einem Hometrainer wäre da auch eine Ventil- kappe für Schlauchreifen zu nennen, deren Patent er 1932 an die Continental- Werke in Hannover verkaufen konnte. Im Folgejahr erhielt der Fahrradmecha- niker ein Patent für eine in den Steuer-



Abb. 3 Der besondere Rennlenker.
Sammlg. P. Hahn

kopf integrierte Federung (DRP 571 105). Im Text zum Patent liest sich das so: „Das Kennzeichen der Erfindung besteht darin, daß die an den Enden des Steuer- kopfrohres angeordneten, an sich bekann- ten Erweiterungen eine Ausfütterung mit



Abb. 4 Die dazu passende Doppelklemme.
Sammlg. P. Hahn

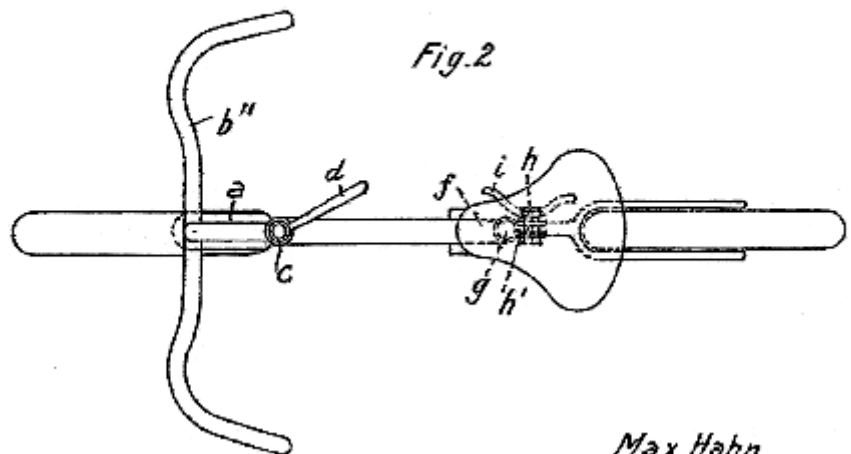
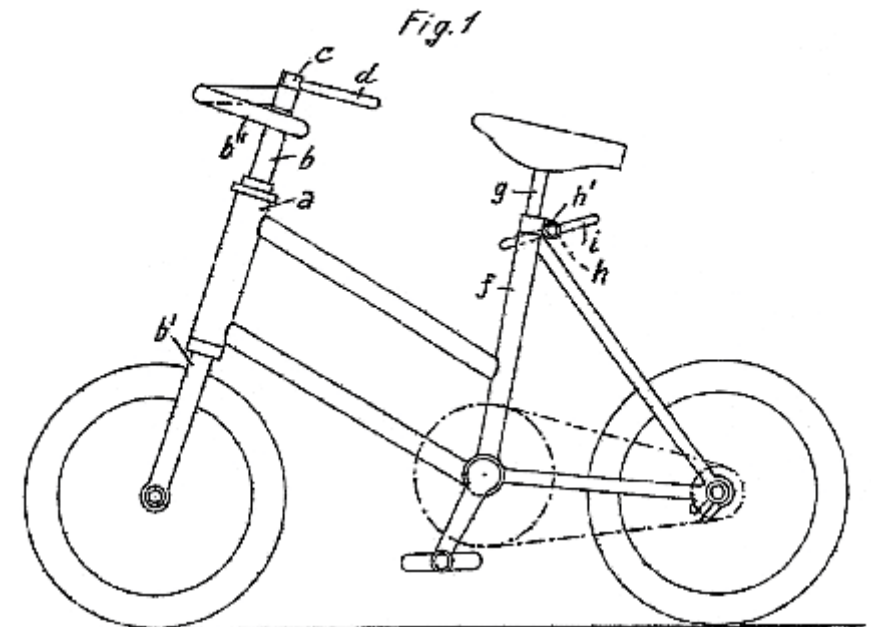
Weichgummi erhalten. Das Gabelschaft- rohr der Vorderradgabel ist zweckmäßig unter einer Zwischenbuchse in der Weich- gummifütterung gelagert, so daß sich alle auftretenden Stöße und Erschütterungen auf letztere übertragen und dadurch wirk- sam gedämpft werden.“ Ob diese Idee wirklich in die Tat umgesetzt wurde, ist nicht bekannt – die Praxistauglichkeit dieser technischen Raffinesse sei einmal dahingestellt.

Auch soll Hahn nach eigener Aussage den verstellbaren Lenker für den nieder- ländischen Sechstage-Fahrer Piet van Kempen entwickelt haben, den so genannten „van-Kempen-Lenker“ – heute ein Leckerbissen für den fortge- schrittenen Rennradsammler. In der bebilderten Preisliste Hahns von 1931 finden sich Abbildungen zu dem genann- ten Objekt, das idealer Weise mit der „van-Kempen-Doppelklemme“ kombi-



Abb. 5 Die Doppelklemme mit van-Kempen- Lenker.
Foto A. Bollinger

niert wurde. (Abb. 3, 4 und 5) Bahnrenner der Firma Dürkopp wie das Modell 116 wurden mit dieser Ausstattung geliefert. 1953 erhielt Hahn Gebrauchsmuster-



Max Hahn

Abb. 6 Zeichnungen aus der Gebrauchsmuster-Anmeldung vom 24. 08. 1953.

Quelle: Depatisnet

schutz für zwei spezielle Vorrichtungen am Rad, die eine Schnellverstellung von Sattel- und Lenkerhöhe ermöglichten, und zwar ohne Werkzeug (DGM 1 677 263). Der Erfinder sah eine Anwendung dieser Bauvarianten hauptsächlich für Leihfahräder, die häufig an verschiedene Körpergrößen angepasst werden müssen, also besonders für Kinderräder, vor. (Abb. 6)

1954 versuchte Hahn noch einmal eine weitere Erfindung mit Hilfe der Continental Gummi-Werke, nun mit der Produktion von Fahrradreifen in Korbach angesiedelt, in die Praxis umzusetzen. Es existiert eine Anfrage an besagten Reifenhersteller, ob er Interesse hätte, „für Rechnung einer in Gründung begriffenen Interessentengruppe nach einem Patentverfahren die Anfertigung von Schläuchen und Decken zu übernehmen.“ Die neuartigen Reifen und Schläuche sollten 30 % leichter laufen als herkömmliche und damit auf der Bahn und Straße wesentlich schneller sein. Welche Idee steckte hinter dieser Neuerung? Ein Text des Berliner Patentanwaltes Schultz, der für Hahn die Gebrauchsmuster-Anmeldung vorbereitete, gibt Auskunft: Durch eine schwächer (dünner) gestaltete Lauffläche, um die Schwerfälligkeit normaler Reifen aufzuheben, und durch speziell geformte Fäden der Karkasse soll das Walkverhalten verbessert werden. Außerdem werden dazu Schläuche verwendet, die etwas kleiner sind als die Decken, damit sie sich beim Aufpumpen mit entsprechender Vorspannung innen an die Decke legen. Das diente nach Hahns Ansicht der Verbesserung der Federung. Übrigens wurde das Schreiben mit einem Stempel des Deutschen Patentamtes Dienststelle Berlin am 30. März 1954 eingereicht, mit dem handschriftlichen Vermerk der Zeit: 9 Uhr 50 Minuten. Ordnung muss sein! Wie sich „Conti“ zu Hahns Erfindung stellte, ist leider nicht bekannt.

Der Radsportförderer

Eine weitere Facette von Max Hahns Wirken war offensichtlich die Unterstützung mehrere Radsportvereine in Berlin, wahrscheinlich mit Rennhahn-Rädern und Trikots, aber auch mit Fahrerausbildung und Betreuung. (Abb. 7) Insgesamt sind fünf Vereine bekannt, die auf ihren Förderer bauen konnten. (Abb. 8) Die Radsportvereine im Einzelnen:

RVg Rennhahn 1912 Kreuzberg
RVg Rennhahn 1929 Berlin
RVg Rennhahn Süd-Ost
RVg Rennhahn Friedrichshagen
RVg Rennhahn Mahlow



Abb. 7 Nachwuchsfahrer Schulz im Rennhahn-Trikot.
Foto Sammlg. A. Bollinger

Lehmann fährt Rennhahn und gleich
6-TAGE-SIEGER
(Tietz - Lehmann - Münchener 6-Tage-Sieger)
Fast alle großen Berufsfahrer u. Amateure
fahren auf Straße und Rennbahn nur
RENNHAHN

Erstes Berliner Radsporthaus
für sämtlichen Radfahrerbedarf
Einkaufsquelle der Radrennfahrer
MAX HAHN, Berlin O 34, Frankfurter Allee 346
Tel.: E 8 Andreas 4007 / Postscheck-Kto. Bln. 1392 38

Spezial-Fahrradbau für den Rennfahrer.
Anfertigung nach jedem Wunsch. Rahmen-
reparaturen, Rohre einziehen, 2-3 Stunden.
Rennlenker - Anfertigung 1-2 Tage.

Neu eröffnet: Emaillier-Anlage
Schwarz emaillieren 6,- / RM
Farbig mit Stern 6,50 RM
Beim Rennfahrer Max Hahn „Rennhahn“
bekommt der Radrennfahrer alles.
(Katalog gratis und franko.)
Sonntag für Sonntag Siege auf Siegen auf
RENNHAHN

Rennhahn über Nacht
Dich zum Meister macht!

Und wenn auch mal Deine Kraft nicht reicht
Da siegst trotzdem, weil Rennhahn federleicht.
Rennfahrer-Ausbildung in den Rennhahn-Vereinen:
Rennfahrer-Verein, Rennhahn „29“
• Rennhahn „1912“, Kreuzberg
• Rennhahn Süd-Ost
• Rennhahn Friedrichshagen
• Rennhahn Mahlow
Radsportler, Radsportanhänger besucht
die **RENNHAHN-VEREINE**

Abb. 8 Werbeanzeige von 1933 aus dem Illustrierten Radrennsport Nr. 23, S. 546.
Sammlg. A. Bollinger

Die renommierteste Rennfahrer-Vereinigung (RVg) in dieser Aufzählung war sicherlich die Kreuzberger, sie entstand 1929 aus der 1912 gegründeten BRV Presto. Deshalb auch das frühe Gründungsdatum im Vereinsnamen. In ihr waren einige erfolgreiche Fahrer aktiv wie Fritz Schallweg, Richard Weise, Paul Koch, Otto Petri und Kurt Krüger. Ebenfalls 1929 gründete sich der Rennhahn-Verein Berlin. Die Namen seiner bekanntesten Fahrer waren Franz Landstorfer, Willi Irrgang und Karl Wiemer, später kamen Bruno Jannoschka, Erich Polauke und Willi Binder dazu. Nicht zu vergessen ist Paul Stöhr, der das Renngeschehen in und um Berlin mit einer Fotosammlung dokumentiert hat (siehe dazu den Beitrag „Radsportimpressionen“ im KS 56, S. 16 und 17). Von den anderen Vereinigungen ist heute so gut wie nichts bekannt. Mit dem finanziellen Niedergang Hahns durch den Betrieb der Radrennbahn Neukölln endete auch die Unterstützung für die Vereine. Ende 1953 gab auch der letzte Verein den Zusatz Rennhahn auf und nannte sich nur noch Berliner Rennfahrer-Vereinigung 1929. (Abb. 9)

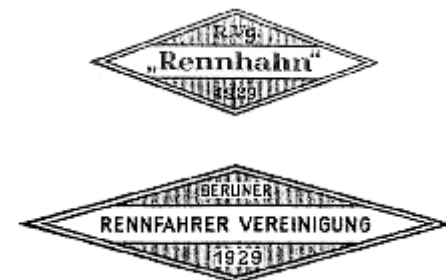


Abb. 9 Vereinslogos vor und nach der Namensänderung, aus: Der Radsportler 1953.
Sammlg. A. Bollinger

Neues von den Bambi-Rädern

Nun zum Schluss der Zusammenfassung noch etwas zu den legendären Bambi-Rennern. Uli Feick und Sven Dewitz sind ja stolze Besitzer dieser kleinen Flitzer. Nur kurz zur Erinnerung: Max Hahn hatte diese Bauart erdacht und dafür einen Gebrauchsmusterschutz (DGM) erhalten (siehe KS 37, S. 18 - 22). Da es ihm nicht möglich war, die Räder in größeren Stückzahlen selbst zu produzieren, vergab er den Bau der Räder nach Bielefeld. Sie wurden dort bei Gustav



Abb. 10 Sattel- und Lenkermuffe der ersten Bambi-Serie.

Fotos S. Dewitz

Sundermann (GS) und Walter Schürmann (WSC) in Serie gefertigt. Beim Vergleich der in Berlin erhaltenen Modelle lassen sich Details ausmachen, die noch auf einen weiteren Hersteller schließen lassen. Eins dieser Bambis weist nämlich besonders bearbeitete Rahmenmuffen auf. Um die Optik den „Rennrädern der Großen“ anzugleichen, sind die Muffen schön ausgefeilt und konisch verjüngt worden. Dieses Rad stammt nach Aussagen von Heinz Paupitz, dem jüngst verstorbenen Urgestein der Berliner Rahmenbauzunft,

aus der Werkstatt von Hahn, der eine erste kleine Serie von Bambis selbst gebaut hat. Sie stellen quasi die Ur-Bambis dar, wenn man so sagen will. Die Muffen wurden in der bekannten einfachen Form von der Firma Zach aus Hückeswagen (südöstlich von Wuppertal gelegen) geliefert und manuell überarbeitet. Diese Handarbeit erledigte Paul Sydow, ein Mitarbeiter Hahns, der seinerzeit in Berlin bei Hübner & Koch sein Handwerk gelernt hatte. (Abb. 10) Paupitz baute übrigens selbst auch eine kleine Serie von etwa zehn Bambi-

Rennern, die er in seinem Fahrradgeschäft als Leihräder anbot.

Hiermit endet die Zusammenfassung der neuesten Erkenntnisse zu Werk und Wirken von Max Hahn. Sie ergänzt die Darstellung aus dem KS 52 und zeigt, wie sich der in kaufmännischen Dingen nicht so bewanderte Exrennfahrer mit der Radrennbahn Neukölln übernommen hat. Die Ereignisse der Nachkriegszeit in Berlin – Aufteilung in Sektoren, Blockade und Währungsreform – machten viele geschäftliche Vorgänge unübersichtlich und unabwägbar. Hahns größter Verdienst ist sicherlich die Förderung der radsportbegeisterten Berliner Jugend. (Abb. 11) seine eigene Begeisterung für den Radsport führte ihn aber letztlich in den persönlichen Ruin.

Vielen Dank an die Informanten Peter Hahn, Axel Bollinger, Werner Ruttkus, Heinz Paupitz, Thomas Böttcher, Sven Dewitz und Uli Feick, ohne deren Spezialwissen dieser Beitrag nicht entstanden wäre.



Abb. 11 Die siegreiche Rennbahn-Jugendmannschaft im Rennen über 50 km am 30. August 1936, Dritter von rechts ihr Betreuer Franz Landstorfer.

Sammlg. A. Bollinger

Lederzeug am Rad – Reinigung, Pflege und Erhaltung

von Sven Dewitz, Hennigsdorf bei Berlin

Im Rahmen des Wintertreffens 2013 berichtete Sven Dewitz in einem kleinen Vortrag über seine Erfahrungen mit dem Erhalt und der Pflege von Lederartikeln am Rad wie Sätteln und Werkzeugtaschen. Da dieses Thema doch fast jeden berührt, der ein historisches Fahrrad sein Eigen nennt, egal was er damit vorhat, sollen nun seine Erfahrungen auf diesem Wege einem breiten Leserkreis vorgestellt werden.

Vorbetrachtung

Schon an der Drais'schen Laufmaschine fanden sich Komponenten aus Leder bzw. mit Lederbestandteilen. Erst die aufkommende Kunststoffindustrie in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stellte mehr oder weniger brauchbaren Ersatz zur Verfügung, so dass heute noch – mittlerweile recht teure – Sättel aus Leder für das historische Fahrrad das non plus ultra darstellen. Bevor man also seinem Rad „ans Leder geht“, sollte man sich intensiv mit dem Gedanken befassen, wie man das Fahrrad und damit auch seine Lederbestandteile nutzen möchte oder kann. Das gilt ganz besonders für den Ledersattel.

Wer Fahrrad fährt, weiß, dass der Hauptkontaktpunkt zwischen Maschine und Rad, der Sattel, auch der Punkt ist, der die meisten Probleme verursachen kann. Das ist heute so und war auch schon bei den Ahnen unserer heutigen Fahrräder so. Entsprechend groß war die Vielfalt an Typen und Bauformen bei den Sätteln. Viele dieser handwerklichen Meisterstücke kann man (leider) nur noch in historischen Katalogen und Ratgebern betrachten. Frühe Fahrräder, die achtzig Jahre und älter sind und noch ihren Originalsattel und ihre erste

Werkzeugtasche tragen, sind schon eine Ausnahme. Um so mehr beeindruckt die Lederwaren oft durch ornamentale Prägungen, Markenstempel und besondere Beschläge. Ganz abgesehen von den oft aufwändigen Sattelgestellen.

Ledersättel, die dieses hohe Alter mit deutlicher Patina, aber ohne große Beschädigungen erreicht haben, sollte man nicht mehr fahren! Auch nach einer intensiven Renovierung stellt die dynamische Belastung durch den Fahrer bzw. die Fahrerin ein hohes Risiko dar. Das Leder, ein organisches Material, letztendlich Tierhaut, ist mehr oder weniger stark gealtert. Seine Festigkeit und Elastizität haben stark nachgelassen, Zerfallsprozesse haben eingesetzt. Leicht wird dadurch die Oberfläche bei Nutzung abgerieben oder es kommt sogar zum Reißen des Leders an einer Schwachstelle, oft an Nieten oder Ösen. Bitte gönnt der „alten Haut“ ihren Ruhestand und tauscht den Originalsattel bei Ausfahrten gegen einen hübschen Retro-Ledersattel aus neuer Produktion. Beim Fahren ist dieser ohnehin durch das Gesäß verdeckt und zur Ausstellung kann dann das gute Originalteil wieder seinen Platz einnehmen. In meinen Ausführungen zur Lederpflege beziehe ich mich allerdings

auf die Reinigung und Pflege alten Fahrradleders. Neue bzw. noch „junge“ Sättel brauchen relativ wenig Pflege. Nach einer Ausfahrt mit einem ganz leicht feuchten Tuch abgewischt und ein- bis zweimal im Jahr in trockenem Zustand mit etwas Vaseline dünn eingerieben, das reicht völlig aus.

Reinigung

Ich habe mich bei Reinigung und Pflege alten Leders im Allgemeinen an die Ratschläge im Artikel „Bevor Sie Ihrem Rad ans Leder gehen...“ von Stephanie Rothmund, Weidenbach gehalten (vgl. KS 16, S. 18 - 19), den ich hier in seinen wichtigsten Teilen nochmals wiedergeben möchte.

... Das häufigste Problem bei alten vegetabil (pflanzlich) gegerbten Ledern ist Austrocknung und damit verbunden Brüchigkeit der Oberflächen (= Narben). Nicht selten kommt ein „Roter Zerfall“ hinzu, erkennbar dadurch, dass sich die Oberfläche des Leders mit dem Finger abrubbeln lässt. Roter Zerfall entsteht durch Oxidationsprozesse im Leder, die vielfältige Ursache haben: Die Verwendung von lichtunechten vegetabilischen Gerbstoffen (Früchte und Hölzer), falsche Pflegemittel, jahrzehntelang gar keine Pflegemittel, Umwelteinflüsse wie ständiges starkes Sonnenlicht, Koksheizung, Schweiß und Schadstoffe in der Luft. Um altes Leder richtig zu erhalten, muss es zuerst gereinigt werden.

Trockenreinigung

Staub und Schmutz werden mit einem Pinsel vorsichtig entfernt. Diese Methode ist geeignet für leicht verschmutztes Material und Leder, das sehr stark von Rotem Zerfall betroffen ist.





Feuchtreinigung

Sattelseife wird mit etwas Wasser und einem Schwamm zu Schaum verarbeitet. Der Schaum wird mit dem Schwamm vorsichtig aufs Leder aufgetragen. Wichtig ist hierbei, dass nicht zu viel Feuchtigkeit ins Leder gelangt und dass der Narben nicht durch Hin- und Herreiben des Schwamms geschädigt wird. Zum Schluss überschüssigen Schaum entfernen und das Leder bei Zimmertemperatur gut trocknen lassen (24 h, Taschen mit Zeitung ausstopfen). Sattelseife ist ein rückfettendes Produkt, das schon ein bisschen pflegt Zur Feuchtreinigung von stark brüchigem und von Rotem Zerfall benagtem Leder sollte nur das Spezialprodukt Maroquin-Lederbalsam verwendet werden (wird z.B. auch vom Deutschen Ledermuseum und vielen Bibliotheken für historische Bucheinbände aus Leder verwendet). Der Balsam wird unverdünnt mit einem Schwamm beidseitig aufs Leder aufgebracht, durchtrocknen lassen, Behandlung unter Umständen wiederholen. Das Material wird so wieder elastisch.

Ich habe sehr gute Erfahrung mit der zusätzlichen Nutzung eines guten Rasierpinsels gemacht. (Abb. 1) Mit diesem lässt sich wunderbar Schaum aus der Sattelseife erzeugen (hier darf jeder mal so richtig „Schaumschläger“ sein). Während man das Leder mit dem Pinsel kreisend unter leichtem Druck einschäumt, lösen sich sichtbar, denn der Schaum verfärbt sich dunkel, Schmutz und Fett. (Abb. 2) Anschließend den verschmutzten Schaum mit einem feuchten, aber gut ausgedrückten Schwamm abnehmen. Bei Bedarf kann der Vorgang wiederholt werden. Auch bei der Arbeit mit Maroquin-Lederbalsam habe ich einen Rasierpinsel genutzt. Etwas Lederbalsam in eine Schale, mit dem Pinsel schaumig geschlagen und dann den Schaum aufgetragen. Der Balsam zieht ein, überschüssiger Schaum wird

dann vorsichtig mit einem Schwamm abgenommen.

Pflege

Dem organischen Material Leder müssen in Form von Fetten Nährstoffe zugeführt werden. Die Fette müssen mit dem Leder eine harmonische Verbindung eingehen. Sonst treten früher oder später die eingangs genannten Schädigungen auf.

Zunächst die ungeeigneten Pflegemittel:

- o Schuhcreme in allen Formen (wegen Lösungsmitteln, Silikon, Farbstoffe),
- o Produkte mit Bienenwachs (verstopft die Poren) und
- o tierische Tranfette (fördern Oxidationsprozesse).

Gut verwendbar sind

- o Lederfette auf der Basis von Vaseline und Wollfett (z.B. Bergsteigerfett, Maroquin Ledervaseline) oder
- o säurefreie weiße Vaseline aus der Apotheke.

Diese Fette verhindern bei regelmäßiger Anwendung ein Austrocknen und Brüchigwerden des Leders. Das Fett trägt man mit einem Leinenlappen dünn auf den Narben auf und lässt es ein bis zwei Tage einziehen. Dann kann es mit einem trockenen Leinenlappen nachpoliert werden.

Lederfett nie auf der Unterseite (Aasseite) eines Leders auftragen, da sonst die Poren verstopft werden. Speziell bei Sätteln würde so auch eine Dehnung des Materials in Längsrichtung begünstigt werden.

Ganz wichtig erscheint mir hier noch einmal der Hinweis, das Fett dünn (!) aufzutragen. Nach der Reinigung hat man oft erstaunlich saubere, helle Lederflä-

chen, die beim Fetten natürlich wieder nachdunkeln. Das Aussehen der Lederoberfläche vor und nach der Behandlung zeigen die Abbildungen 3 und 4. Trägt man zuviel Fett auf, dringt dieses in die Tiefe des alten und „mürben“ Leders ein und färbt es dunkelbraun. Wird das Leder zukünftig nicht mehr der Witterung und keiner mechanischen Belastung ausgesetzt, genügt es mitunter nur mit einem leicht in Lederbalsam getränktem Leinenlappchen die Oberfläche in größeren Zeitabständen regelmäßig zu behandeln.

Schlussbetrachtung

So richtig komplett ist ein historisches Rad eigentlich erst mit allen ursprünglich vorhandenen Anbauteilen. Diese machen den Gesamteindruck aus und geben Auskunft über die handwerklich-technischen Möglichkeiten ihrer Entstehungszeit. Neben der ersten Bereifung, die ja bei Rädern über fünfzig Jahren „Lebensalter“ so gut wie nie vorhanden ist, nagt an Sätteln und Taschen aus Leder besonders stark der Zahn der Zeit. Ich hoffe mit dem Beitrag allen geholfen zu haben, die ihr Fahrradleder in einem ansehnlichen Zustand noch lang erhalten möchten. Zudem wollte ich auch den Blick für einen angemessenen Umgang mit dem sich in unseren Händen befindendem technisch- und kulturhistorischem Material schärfen.

Bezugsquellen

Sattelseife bekommt man in unterschiedlicher Ausführung in Geschäften für den Reitsport, ideal ist die so genannte „Stangenseife“. Säurefreie Vaseline erhält man in Apotheken, Drogerien und Reformhäusern. Maroquin-Lederbalsam kann bei unserem Vereinsmitglied Uli Feick in seinem Museumsladen in Berlin/Spandau oder im Internethandel erworben werden.

Post aus England und Amerika

Ganz den modernen Trends folgend bespreche ich diesmal nicht so viele Zeitschriften (es sind auch nur zwei gekommen...), sondern ich schaue hauptsächlich auf das Internet. Zunächst aber: Was gibt's neues in News and Views 357 und der Herbstausgabe 2013 von Bicycle Quarterly?

BQ ist farbig geworden! Was für ein Unterschied. Ob allerdings die Leimbindung (statt der Klammerheftung früher) ein Fortschritt ist, muss sich noch erweisen. Lustigerweise hat in den letzten Jahren kaum eine BQ soviel Inhalt – alten Rädern gehabt wie die neue, farbige Ausgabe.

Es geht dabei hauptsächlich um den „Poly de Chanteloup“, eine Radsportveranstaltung, wie sie französischer nicht sein könnte. Vor hundert Jahren fand ein Diskurs in Frankreich (und nicht nur da) statt, ob das unkomplizierte Rad mit einem Gang oder dasjenige mit Schaltung – gleich ob Kette oder Nabe – das bessere sei.

Es existierten bereits genügend Entwicklungen im Schaltungsbereich, die konkurrenzfähig waren, und zu ihrer Popularisierung sollten Sportveranstaltungen beitragen. Auf französisch heißt „polymultipliée“ oder kurz „poly“ soviel wie „mit Gangschaltung“; in der Nähe von Paris gab es mit dem Chanteloup einen geeigneten Berg, um sie auszuprobieren, und so entstand ein Rennen, bei dem es nicht so sehr um die Fahrer, als vielmehr

um die Technik der Räder ging: Das Poly de Chanteloup, das sich zu einer der populärsten Eintagesveranstaltungen überhaupt entwickelte.

Ein Rundkurs von 10,3 km auf Matschstraßen mit maximaler Steigung von 14% und 390 Höhenmetern war zehn Mal zu bezwingen. Ein technischer Anspruch an die Räder war, dass sie die Gangwechsel während der Fahrt ermöglichen mussten; das berühmte Umdrehen des Hinterrads wurde also von den Befürwortern der Gangschaltung schon vor dem Ersten Weltkrieg als überholt betrachtet. Die Veranstalter der Tour de France gehörten übrigens nicht dazu, sie betrachteten Fahrer, die Gangschaltungen benutzten, als Warm-Matsch-Duscher, und verboten Schaltungen in der Tour bis Ende der Dreißiger.

Das erste Poly startete am 6. April 1913. M. Bimbenet, der 4:35h für die Distanz benötigte, kam zwar nur als zwölfter ins Ziel, erhielt aber einen Preis für das geeignetste Fahrrad – ein klarer Hinweis darauf, dass den Organisatoren dieses Rennens besonders an der Weiterentwicklung der Radtechnik gelegen war. Im Laufe der Jahre wurden auch die Regeln weiterentwickelt, beispielsweise eine Handicap-Regelung eingeführt, so dass 1931 der 68-jährige Gaston Rivière, ein Champion der vor-WWI-Zeit, das Rennen gewinnen konnte.

Die Begeisterung der Zuschauer wuchs und wuchs, auch wegen Verände-

rungen an der Streckenführung und neuer Kategorien für Tandems und Berufrenner, bis im Jahr 1951 einige Beobachter von 100 000 Gästen sprachen. Die kurz darauf einsetzende Massenmotorisierung überlebte das Rennen allerdings nicht: 1969 erfolgte die letzte Austragung.

Eine Persönlichkeit, die seit 1944 erfolgreich an Polys teilnehmen konnte, war die heute 85-jährige Lyli Herse, Tochter eines der berühmtesten Hersteller von maßgemachten französischen Rädern, René Herse. Lylis Spezialität war die zweite Position auf Tandems, und Jan Heine fühlte sich geehrt, ein Tandem mit der immer noch sportlichen alten Dame den Chanteloup hinauf zu pilotieren. Beide Artikel werden von zahlreichen Fotos begleitet.

Das Interessanteste für uns Continentals an der neuen News & Views ist wohl das Vorwort. Mangels Masse an bisher erschienenen Zeitschriften hatte ich mich ja entschlossen, meiner Kolumne etwas über alte Fahrräder im Internet hinzuzufügen, und prompt schreibt Phil Wray, der Herausgeber der N&V, dass er das Auftreten von lockeren, auf Websites basierenden Vereinigungen von Radlern langfristig als Bedrohung der klassischen Clubs sieht, da er sie als „flexibel und dynamisch“ wahrnimmt. Man sollte sicherlich noch das Attribut „hierarchie-los“ in diese Liste aufnehmen.

Ein herausragendes Beispiel dafür dürfte wohl Erik Boelens niederländisches „Stalen Ros“ sein, das „stählerne Ross“. Vor sieben oder acht Jahren veranstaltete Freek Faro mit seinem Radsportverein, dem Rotterdamer „Ahoy“, ein erstes, größeres Treffen von Leuten, die alte Rennräder gut finden. Der Tag auf der clubeigenen Kriteriumbahn und im ebenfalls clubeigenen Veranstaltungszentrum wurde von allen als derart spannend empfunden, dass im folgenden Jahr in Maarssen bei Utrecht in einem engen Versammlungsraum eine Nachfolgeveranstaltung abgehalten wurde. Beide Treffen wurden schon über das Netz organisiert.

Im nächsten Jahr dann hatte Erik Boelens seinen Blog stalenrosklassiekeracefietsen.blogspot.de/ online, und seither veranstaltet er zusammen mit seiner Frau immer im März eine Rennrad-Teilebörse in Neerkant bei Venlo. Er musste den Blog so umständlich benennen, da es in den Niederlanden eine Reihe von Clubs und Radläden gibt, die auch Stalen Ros heißen – ganz wie bei uns Drahtesel. Seit einiger Zeit hat es eine Ausfahrt in Neer-



Fahrerpulk beim Poly de Chanteloup



Jan Heine und Lyli Herse auf dem Tandem

Fotos: Bicycle Quarterly, Vol. 12, No. 2, 2013

kant, dann kam eine weitere Börse in Gent dazu, und seit zwei Jahren läuft auch eine sportliche Ausfahrt in der Nähe von Amerongen. Dieses Jahr fand erstmals auf der Rennbahn in Apeldoorn auch ein Treffen für Besitzer von Bahnmaschinen statt, und irgendwo auch eine Querfeld-einveranstaltung. Das Publikum hatte 2013 Gelegenheit, insgesamt an sieben Veranstaltungen unter dem Stalen Ros-Titel teilzunehmen. Von vier kann ich berichten, dass die Treffen jede Anreise wert sind. Die Kombination von Welt-klassemport und Klassik-Fahrrad-Treffen in Apeldoorn bei der Bahn-Europameisterschaft am 20. 10, oder die flotten 75 km in Veenendaal im September – ich weiß gar nicht, was ich besser fand. Die enthusiastischen Ausrichter waren immer das Entscheidende; vereinslos, kompetent – und internetorganisiert.

Aber das ist nicht alles, was es im Netz zu alten Fahrrädern zu finden gibt. Der Fixie-Hype hat natürlich besonders im Internet seine Spuren hinterlassen, denn gerade diejenigen Fahrer, die ihn mitmachen, können meiner Erfahrung nach

auch als internetaffin angesprochen werden. Inzwischen scheint auch die Fixie-crowd den Geschmack an hochklassigen alten Rennrädern entdeckt zu haben, und Mikroblogs auf Tumblr beispielsweise gibt es zu dem Thema buchstäblich zu Dutzenden. Es ist ja auch schön einfach: Foto auf dem Smartphone machen, gleich posten, bingo. Text ist dabei, wie es scheint, in der Regel eher hinderlich. Sicher, es gibt auch interessante Mikroblogs, wie zum Beispiel therubishbin.net. Wer auch immer die Fotos postet, es sind gute dabei, und jede Menge tolle Räder sind auch drauf, zum Beispiel in der letzten Zeit hinreißende französische Randonneure.

Das Internet wäre aber nicht es selbst, wenn es nicht auch Angebote eher zweifelhafter Art bereithielte: Der Titel von bikesandgirlsandmacsandstuff.tumblr.com zeigt schon, dass es, wie in bikersviewpoint.tumblr.com, nicht nur um Fahrräder geht. Aber, der Vielfalt sei Dank, es gibt auch einen Mikroblog mit Bildern von Rädern und Männern: gokender.tumblr.com ist dann das, was

die Damen besuchen, wenn sie nicht nur Fahrräder betrachten mögen.

Es wäre völlig unmöglich, eine komplette Liste von Mikroblogs anzulegen. Der Trick ist, sich einen Überblick im Archiv des gerade besuchten Blogs zu schaffen (Mikroblogtitel.tumblr.com/archive eintippen), dann ein gutes Foto zu öffnen und sich über dessen Quellenangabe zum Ursprungsblog durchzuklicken, denn fast alle Fotos sind „reblogged“, von einem anderen Mikroblog mehr oder weniger legal kopiert. Schon hat man einen neuen Blog entdeckt und findet neue Fotos von alten Rädern – und den Rest.

Preisfrage: Was ist neben dem Computer das wichtigste Utensil beim Mikroblog-Stöbern? Ein laut klingelnder Wecker am anderen Ende des Raums.

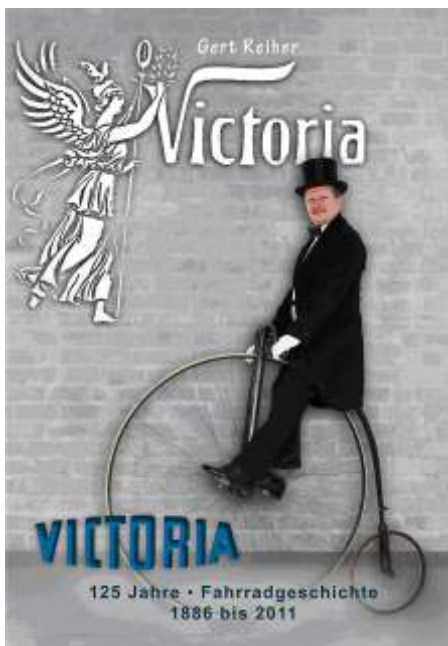
Das war's dann auch schon wieder.

Euer Toni

Neue Bücher

VICTORIA 125 Jahre 1886 - 2011

Das neue Buch von Gert Reiher berichtet im Detail über die lange Geschichte der Victoria-Räder. Im Jahr 1886 gründeten Max Frankenburger und Max Ottenstein unter diesem Namen eine Veloziped-Manufaktur in Nürnberg-Gleishammer. Sie begannen mit der Montage von Hochrädern mit dem Namen „Pfeil“. Für die Niederräder ab den 1890er Jahren verwendete man bereits die Markenbezeichnung „VICTORIA“. Im Jahr 1895 wandelte man die Frankenburger & Ottenstein OHG in die Victoria-Fahrradwerke AG um. Ab 1900 wurden auch Motorräder produziert. Die Fahrradherstellung ging uneingeschränkt über die Kriegszeit weiter, da das Heer einer der größten Kunden der Victoria-Werke war. Mit einer großen Modellpalette war die Firma in den Zwanziger und Dreißiger Jahren recht erfolgreich. In dieser Zeit wurde von Victoria ein patentiertes Drucklötverfahren entwickelt.



Der Neuanfang nach dem Zweiten Weltkrieg gestaltete sich schwierig, die schlechte Konjunktur für Fahrräder und Fehlinvestitionen brachten die Traditionsfirma ins Schlingern. So kam es, wie es kommen musste, das Jahr 1958 war das Jahr der Pleite von Victoria. Bis zum Jahr 1966 hielt man sich in der neu gegründeten Firma „ZWEIRADUNION“, zusammen mit DKW und EXPRESS, noch über Wasser, bis auch dieser Verbund am weg-

brechenden Zweiradmarkt scheiterte. Bis zum Jahr 1995 lag die „VICTORIA“ im Dornröschenschlaf und es hatte den Anschein, dass kein Erwachen mehr möglich wäre. Aber es kam anders, die Marke erlebte am 30.10.1995 einen Neustart. Die Hermann Hartje KG aus Hoya erwarb die Namensrechte von Herkules und nahm die Produktion mit City- und Trekking-Fahrrädern wieder auf. Anlässlich des 125-jährigen Bestehens der Marke VICTORIA wurde im Jahr 2011 ein Jubiläumsrad in Form eines E-Bikes aufgelegt. (mm)

Gert Reiher: Victoria - 125 Jahre Fahrradgeschichte von 1886 bis 2011, erschienen 2013 im Selbstverlag; zu beziehen über Gert Reiher, Nordstraße 35, 08233 Treuen/Vogtland oder per Email: gr@v-ht.de; Hardcover, 139 Seiten, 119 schwarz-weiße, 204 farbige Abbildungen; Preis: 39,90 Euro (inkl. Versandkosten innerh. Deutschlands)

Festschrift Radfahrer-Vereinigung Berlin

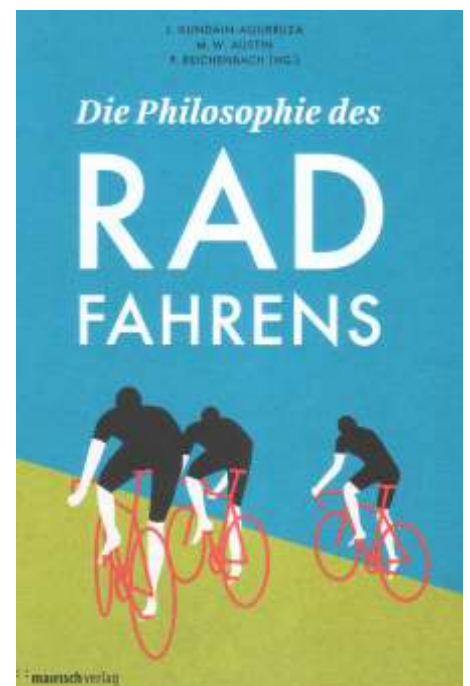
Für die Freunde nicht nur des Berliner Radsports gibt es eine ausführliche Würdigung des zweitältesten noch bestehenden Radsportvereins in Berlin. 125 Jahre sind eine lange Zeit und sie spiegeln die Geschichte des Berliner Radsports in seiner ganzen Vielfalt wider. Der heutige Verein ist jetzt ein Zusammenschluss aus inzwischen vier Vereinen, die jeweils eine lange interessante Geschichte haben. 1888 gründete sich der Verein RV Sport 1888. Ein Jahr später wurde der Berliner Radfahrer-Club ins Leben gerufen. Der dritte Verein ist die Rennfahrer-Vereinigung Rennhahn von 1929. 1958 vollzog sich die Vereinigung zwischen



dem Berliner Radfahrer-Club und der RVg Rennhahn zur Kreuzberger Radfahrer-Vereinigung von 1889. Am 3. Februar 1967 erfolgte der Zusammenschluss der Kreuzberger RVg mit dem RV Sport 88 zur Radfahrer-Vereinigung Berlin 1888 e.V. Im Ostteil der Stadt wurde in den 50er Jahren die BSG Turbine Gaswerke gegründet. Im Januar 1991 erfolgte die Vereinigung der Sektion Radsport der BSG Turbine und der Radfahrer-Vereinigung Berlin 1888. Alle diese Vereine werden in Wort und Bild in der Festschrift dargestellt, tabellarisch werden die größten Rennerfolge der Vereinsgeschichte aufgelistet. Alles in allem eine Fundgrube für den Radsportenthusiasten. (mm)

Radfahrer Vereinigung Berlin 1888 – Ein Streifzug durch 125 Jahre Vereinsgeschichte in Berlin, hrsg. von der Radfahrer-Vereinigung Berlin 1888 e.V. im Jahre 2013; Redaktion: Werner Ruttkus unter Mitarbeit diverser Autoren; Softcover Format A4, 116 Seiten, reich illustriert, mehrfarbiger Druck; zu beziehen über Wolfgang Scheibner, Bismarckstr. 102 in 10625 Berlin, Telefon: 030/312 83 70; Schutzgebühr 10 Euro

Die Philosophie des Radfahrens



Für alle, die mal über den Tellerrand des historischen Rades schauen wollen. Das Buch bietet Antworten auf die Fragen: Warum macht Fahrradfahren glücklich – trotz Regens, Gegenwinds und steiler Berge? Warum geht alles schief, wenn man sich zum ersten Mal auf eine lange Fahrradtour wagt? Wie sieht der ideale Radweg aus? Was bedeutet Critical

Mass? Warum passieren die kuriosesten Ereignisse der Tour de France immer am Alpe d'Huez? Und sollte das schnellste Fahrrad der Welt weiterhin verboten bleiben?

Philosophieprofessoren, Sportjournalisten und Radprofis geben 15 Einblicke in ihre Denkwelt – in kenntnisreicher und leicht verständlicher Art. Sie nehmen Helden und Anti-Helden aus der Welt des Radsports ins Auge, schreiben über die Ethik von Wettbewerb und Erfolg, finden auf dem Rad Momente der Muße und zeigen, wie Radfahren unsere Sicht auf die Welt dauerhaft verändern kann. Und sie geben stichhaltige Argumente für das Radfahren in all seinen Ausformungen: Als tägliche Fahrt zur Arbeit, als Sport, als Reise, als Lebensart. Ein Buch für alle, die es glücklich macht, sich tagtäglich auf den Sattel zu setzen.

P. Reichenbach et al. (Hrsg.): Die Philosophie des Radfahrens, Mairisch-Verlag 2013; Hardcover, Format 15,5 x 21 cm, 208 Seiten, ohne Abb., ISBN 978-3-938539-26-2; Preis 18,90 Euro

Coffee Table Books

Warum sich mit der Rezension eines einzelnen Buchs zufriedengeben, wenn man gleich mehrere Tipps geben kann. Besonderen Spaß macht es doch, wenn man etwas findet, das es eigentlich gar nicht mehr gibt, wie antiquarische Bücher, und dann noch aus fremden Ländern.

Der Begriff „Coffee Table Book“ ist in den englischsprachigen Ländern etwas, das Verleger erzittern, Buchkritiker erschauern und des Lesers Herz höher schlagen lässt. Für den Verleger ist so ein Buch eine größere Aufgabe; teuer in der Herstellung weil groß, schwer und stark bebildert, also auch teuer zu verkaufen und daher ungewiss im Ausgang. Der Buchrezensent findet in einem solchen Klotz von Buch immer etwas zu meckern, was auch daran liegen mag, dass Coffee Table Books manchmal von Leuten geschrieben werden, die recht wenig Ahnung von der Sache haben und stattdessen Zugang zu einem Bildarchiv. Der Leser allerdings kann ungehemmt schwelgen und sich in den Weiten des Buchs verlieren.

Drei Bände, die sich im weitesten Sinn als Kaffeetischbücher ansprechen lassen, sind Shelly und Brett Hortons „Cycling's Golden Age“ (Velo Press, Boulder/Colorado, 2006), Jay Pridmore und Jim Hurt „Schwinn Bicycles“ (Motorbooks

International, Osceola/Wisconsin, 1996) und „The American Bicycle“ (ebenda, 1995). Alle drei sind inzwischen Klassiker auf ihren Gebieten und gehören zur Standardausrüstung englischsprachiger Fahrradsammler. Sie sind im Netz preisgünstig, auch gebraucht, erhältlich.

Carl Burgwardt „Buffalo's Bicycles“ (Orchard Park, New York, 2001) sowie Chas Messenger „Ride and Be Damned“ (Pedal Publishing, Harpenden/UK, 1998) sind einfach nur gute, große Bücher, die aber leider in der letzten Zeit sehr teuer bzw. schwer erhältlich geworden sind, daher erwähne ich sie nur am Rande. Burgwardt erzählt die Geschichte der Fahrradindustrie und des Radsports in Buffalo/NY, einst eines der großen industriellen Zentren der USA. Das Buch ist unbedingt lesenswert. Es steht im Amazon.com-Ranking der meistverkauften Bücher (Stand 24.11.13) an Stelle 1.940.705 – wenn das keine Bestätigung seiner Seriosität ist, weiß ich nicht, was noch kommen soll.



Messenger, eine der größeren Figuren der britischen Radsportgeschichte, berichtet von der Entstehung des modernen Straßenrennsports in Großbritannien. Messenger hat die Eigenart, alle seine Fotos in einem befremdlich graublauen Flau-Effekt wiederzugeben. Der Text ist ebenfalls gewöhnungsbedürftig, aber als Informationsquelle zur Radsportgeschichte ist er unersetzlich. Die „Amazon“ hat ihn am 24.11. nicht gelistet – noch besser.

Jetzt aber zu den eigentlichen Objekten der Begierde. Pridmore/Hurt sind Bücher über Kindheitserinnerungen, die man gern gehabt hätte. Ihr Schwinn-Buch ist voll mit bunten Bildern von Cruisern, Krates und Varsities, die auf das I-Tüpfelchen genau den perfekten Gegensatz zu allem sind, was früher in Europa

als gutes Fahrrad angesehen wurde: Schwinn's, abgesehen von den Paramount-Modellen, waren bunt, schwer und schnell wechselnden Moden unterworfen. Sie waren der geplante Einstieg ins Konsumentenleben. Pridmore und Hurts Fehler ist es, darauf nicht genug hinzuweisen, die Stärke des Buchs ist es allerdings, dass viele Firmeninterna berichtet werden, die Rückschlüsse darauf zulassen. Die technische Primitivität besonders des Rahmenbaus der Cruiser erschließt sich allerdings nur Eingeweihten. Trotzdem: Das Buch gehört dazu.

Pridmore und Hurts „The American Bicycle“ ist, wie man schon dem Titel entnehmen kann, breiter angelegt. Es reicht von den allerfrühesten US-amerikanischen Holz-Velozipeden bis zum Zipp Multisport aus Carbon. Dazwischen eröffnen sich europäischen Lesern neue Welten: Fabriken, im späten 19. Jahrhundert die produktionsstärksten der Welt, Rennfahrer, die schnellsten der Welt, Fahrradboom und Fahrradpleite, Bowden Spacelander und Columbia kettenlos. Fotos in bunt und schwarz-weiß begleitet von sachkundigem Text machen das Buch zum Vergnügen.

Schlussendlich noch die Krönung - Shelly und Brett Hortons „Cycling's Golden Age“, dessen Text von Owen Mulholland stammt. Brett Horton ist wohl einer der ausgeprägtesten Sammler von allem, was mit Radrennsport zu tun hat. Seine website und der facebook-Auftritt sind schon besonders (man gibt in eine Suchmaschine „Horton Collection“ ein), aber das Buch ist eine Klasse für sich. Es strotzt vor Fotos der seltensten Exponate, deren Ordnung sich an ihren Erstbesitzern, allesamt berühmte Radsportler, orientiert. Die goldenen Zeiten des Radsports kommen dem Leser näher – buchstäblich bei der Größe der Fotos. Ob allerdings der unkritische und heldenverehrerische Stil des Buchs noch zeitgemäß ist, bleibt dahingestellt. (tt)

T-Shirts, Postkarten & mehr

Im Jahr 2004 startete das Label „arthurkopf“ mit Wanddekorationen. Die Liebe zum Radfahren bildete aber bald den Schwerpunkt des „arthurkopf“-Sortiments. Die ersten Shirts entstanden, schnell entdeckten die Macher das Material Fahrradschlauch und fertigten die ersten Portemonnaies daraus. Immer mehr Produkte entstanden aus diesem wunderbaren Wertstoff, ergänzt um



LKW-Plane und Leder. Es wird alles in reiner Handarbeit gefertigt. Vom Sammeln und Zurichten der Schläuche, übers Entwerfen und Fertigen, bis zum Verkauf an Endverbraucher und Wiederverkäufer liegt alles in einer Hand. Aktuell sind Gürtel, Handytaschen und Postkarten ins Sortiment aufgenommen worden. arthurkopfs Werkstatt und Ladenlokal befindet sich auf der Horster Str. 127 in 45968 Gladbeck (0176-23255301). Bestellungen sind online möglich über www.arthurkopf.de (mm)

Karten, Taschen und Shirts



Mia Bischoff hat ein großes Herz für das Thema Radfahren. In ihrem Shop bietet die Berlinerin ausgefallene Objekte an, die velophilen Menschen gefallen dürften. Zerlegte Fahrräder oder Werkzeuge für die Fahrradreparatur zieren Postkarten, Stofftaschen und T-Shirts. Besonders der Slogan „Wenn ich groß bin, werde ich Fahrradmonteur“ könnte in unseren Kreisen Kultstatus erreichen. Also schaut Euch mal um auf den Webseiten von www.miacartoleria.de und unterstützt diese guten Design-Ideen. (mm)

Einmal Sarajewo und zurück

Eine Buchbesprechung der abenteuerlichen Radfernfahrt zweier Dresdner Jugendlicher Ende der 1920er Jahre.

„Langsam gleiten wir die Serpentine hinunter, vorsichtig die Kurven nehmend. [...] Plötzlich wendet sich die Straße in einer S-Kurve steil zur Tiefe weiter. Ich bremsse mit aller Gewalt [...] Unaufhaltsam geht die Jagd den Pass hinunter. Mein Rad zum Stehen zu bringen, bleibt ein vergebliches Versuchen, der Rücktritt an ihm lässt sich nicht mehr ziehen. Nun heißt es Nerven behalten. Mein Fuß kommt ins Vorderrad – das Rad schleudert – stürzt –, und dann werde ich mit blutenden Knien von Spaziergängern aufgehoben. Der Schädel brummt mir wie wahnsinnig. ‚Leichtsinn!‘ höre ich wie im Traum den älteren Herrn sagen, der mich auf den mit Gras bewachsenen Straßenrand gebettet hat. Und als ich die Augen aufschlage, sieht er mich mit vorwurfsvollen Blicken an. [...] Bei näherem Untersuchen stellte sich dann heraus, warum sich der Rücktritt nicht mehr ziehen ließ. Er hatte sich heiß gelaufen. Das Öl war verbrannt und die Freilaufnabe durch die Glut geschmolzen, so daß ein Bremsen unmöglich war.“

Radfernreisen waren seit jeher ein Synonym für Abenteuerlust, Leidenschaft und Entbehrungen, aber auch intensive Erlebnisse und Empfindungen, prägende Erfahrungen und engen Kontakt zur Bevölkerung. Aus diesem Grund möchte ich daher heute den Fokus der KS-Leser auf die 1936 im Loewe-Verlag Stuttgart erschienene Publikation von Egon Schleinitz „Zwei Jungen fahren in die Welt“ lenken. Das Buch umfasst 176 Seiten, ist mit 25 Zeichnungen, 4 Farbbildern und einer Landkarte versehen und ist mit etwas Glück im antiquarischen Buchhandel erhältlich. Es beschreibt eine Radreise zweier etwa 16 - 18jährigen Jungen, die Ende der 1920er Jahre von Dresden über Österreich nach dem damaligen Jugoslawien und zurück führen.

Der 1912 in Sachsen geborene Egon Schleinitz hatte mit seinem etwa gleichaltrigen Freund „Gothé“ (den richtigen Namen erfahren wir im Buch leider nicht) eine zwanzigwöchige Radfernrise unternommen. Eigentlich wollten die beiden von Dresden nach Spanien fahren. Aber in München wurde kurzerhand eine Neuplanung vorgenommen und Kroatien, Dalmatien und Montenegro wurden als neue Reiseziele auserkoren.



Mit kleinem finanziellen Reisebudget bestückt, verdienten die beiden Weltentbummler hier und da bei Gelegenheitsarbeiten ein wenig Geld oder spielten in Gastwirtschaften mit ihren Musikinstrumenten. Höhepunkt der Reise dürften Ankunft und Aufenthalt in Sarajewo gewesen sein. Mit den zahllosen Minaretten, den verschleierte Frauen und den türkischen Kaffeehäusern, galt die Stadt damals als Vorbote des Orients und machte aufgrund ihrer Exotik einen großen Eindruck auf die beiden jungen Globetrotter. Durch einen Zufall gelangte der Autor zudem bis ins Amtszimmer des Bürgermeisters der Stadt, wo sich dann eine interessante Unterhaltung zwischen Schleinitz und Bürgermeister Mutevelic entwickelte. Der Autor widmete sein Buch gar dem Stadtoberhaupt, welches sich seinerseits nicht nehmen ließ, eine Grußbotschaft im Werk zu publizieren.

Wenngleich auch in zeitgemäßer Frakturschrift gedruckt, ist die sprachliche Diktion flüssig und kurzweilig, denn die damalige Zielgruppe dürften Jugendliche und junge Erwachsene gewesen sein. Die kleinen Erlebnisse und Anekdoten einer solchen Tour werden lebendig beschrieben. Zudem unterstützt das Stilmittel der wörtlichen Rede regelmäßig diese Technik. Vielfach vermag der Leser ein Schmunzeln nicht zu unterdrücken. Als Beispiel seien die praktischen Erlebnisse im Straßenverkehr von Sarajewo angeführt:

„Die hiesige Verkehrsordnung besagt, daß nur durch verschiedene Klingelzeichen das Einbiegen signalisiert werden darf. Da hat uns ein Polizist beim Kragen und

erklärt: Wollen Sie geradeaus fahren, müssen Sie dreimal klingeln. Wollen Sie rechts einbiegen, müssen Sie zweimal Glockenzeichen geben. Und wollen Sie links einbiegen, genügt ein einmaliges Klingeln.“

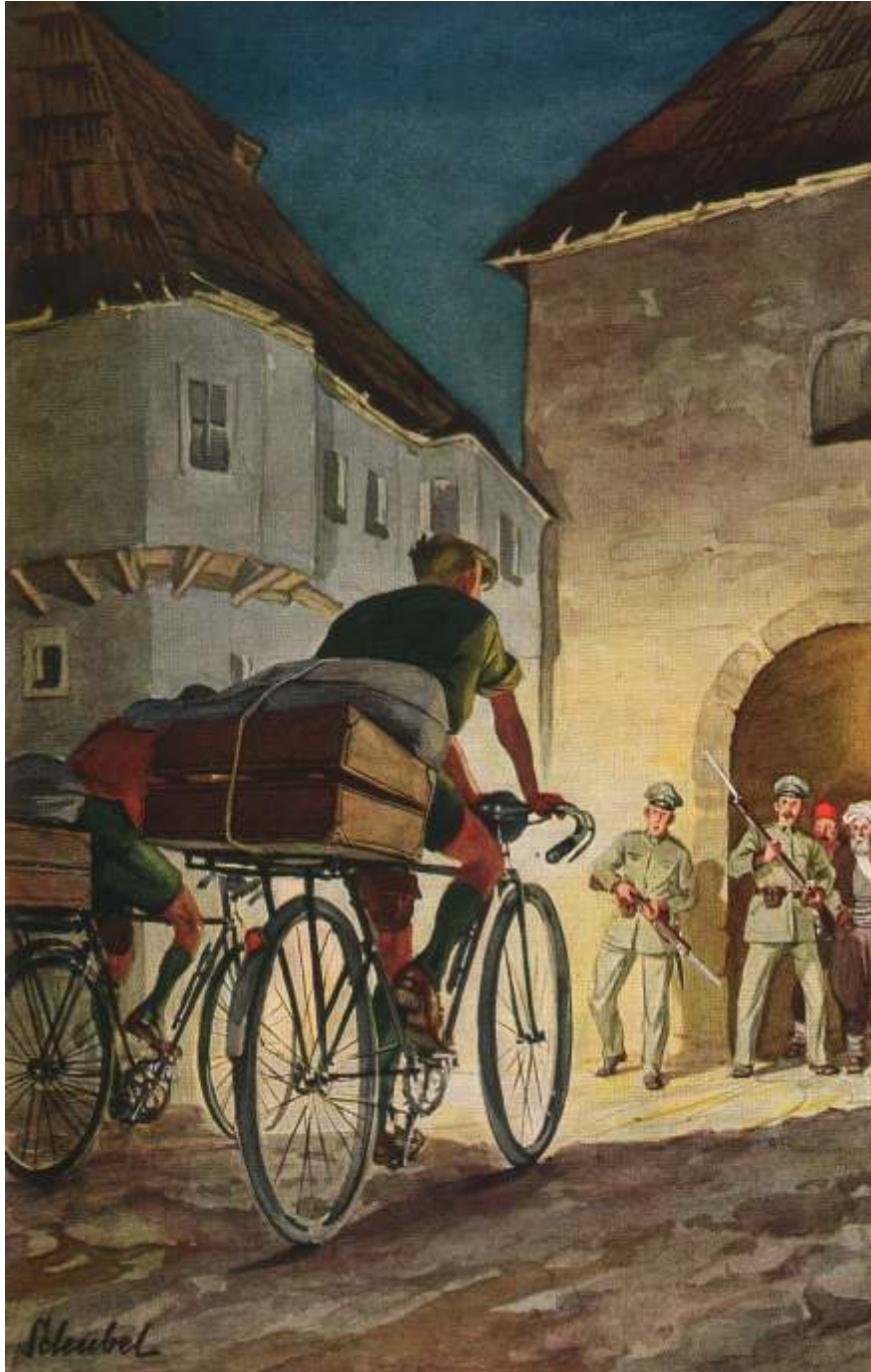
Na, das war seinerzeit ja sicher eine schöne „Bimmelei“ in den Straßen der Stadt! Diese dürfte heute sicher mit derjenigen, die anlässlich einer Ausfahrt bei der Velocipedade zu hören ist, vergleichbar sein!

Als Publikation des Jahres 1936 ist das Werk allerdings auch „ein Kind seiner Zeit“. So sind kleine Passagen mit dem heutigen Wissen um den Nationalsozialismus und dessen Folgen kritisch zu betrachten. Neben einer spannenden Reiseschilderung sollte das Buch seinerzeit sicher auch dazu dienen, die damalige Zeitanschauung einer „deutschen Jugend“ zu verkörpern. „Richtige Jungen, die mit Mut und Willensstärke eine solche Reise unternehmen“ – die Folgen eines solchen Sprachgebrauches sollten wenige Jahre später in einem Weltenbrand münden.

Dem Leser, der an den Herstellern der Räder, deren technischen Details oder Ausstattungsmerkmalen der Reisegarderober interessiert ist, bietet das Buch leider nur wenige Informationen. Neben der Aussage, dass eines oder beide Räder über einen Kilometerzähler verfügten und „Gothe“ mit einem Ballonrad unterwegs gewesen sei, finden sich kaum technische Details. Die Frage nach der verwendeten Radmarke bleibt leider offen. Das Gepäck habe aus einem jeweils etwa 25 Kilogramm schweren Lederkoffer sowie einer Geige bzw. Mandriola bestanden, welches auf dem

Gepäckträger des Rades unserer Globetrotter fixiert worden war.

Gleichwohl waren die Reise und das Erstlingswerk prägend für den Autor. Egon Schleinitz hatte nach der Rückkehr von der Radreise zunächst Maler gelernt.



Die beiden Fernradler vor der Einfahrt am Stadttor von Sarajewo

Bei der Renovierung der Redaktionsräume der Dresdner Nachrichten wurde man zufällig auf die Reiseerzählungen des jungen Malergesellen aufmerksam. Der Reisedakteur reichte kurzerhand das Tagebuch von Schleinitz bei einem befreundeten Verleger ein und dieser

publizierte 1936 schließlich das Werk „Zwei Jungen fahren in die Welt“. Neben dem Buchkontrakt wurde der talentierte Schleinitz auch Volontär bei der genannten Zeitung. Mit einem Wanderer-Kleinkraftrad (98 ccm) unternahm der frischgebackene Journalist eine Fahrt nach

Schweden, Norwegen, Großbritannien und Frankreich und veröffentlichte 1938 das Buch „Die abenteuerliche Fahrt des Karl-Heinz Strobel“.

Während des Krieges wurde Schleinitz zu einer Propaganda-Abteilung eingezogen und floh 1945 von Potsdam nach Rosenheim. Ersten Anstellungen als Fotograf bei der US-Army und als Bildredakteur beim Bertelsmann-Verlag folgte eine beispielhafte Karriere als freier Reisejournalist. Mit seiner Frau bereiste Egon Schleinitz 40 Jahre lang die Welt und publizierte zahlreiche Bücher. Besonders bemerkenswert ist seine Reise mit einem Auto inklusive Wohnanhänger von München nach Windhoek im Jahr 1967. Schleinitz verstarb vor einigen Jahren in einem Altersheim in München. Meine Nachfrage nach einer möglichen Existenz des ursprünglichen Reisetagebuches sowie der im Buch öfters erwähnten Fotografien der Radfernfahrt blieb von den Nachfahren leider unbeantwortet.

Der eingangs erwähnte Sturz von Schleinitz fand übrigens am heute für Radfahrer gesperrten Zirrlers-Pass zwischen Seefeld und Innsbruck und damit noch am Anfang der Reise statt. Zum Glück verlief er bis auf ein paar kleine Blessuren glimpflich. Wer weiß, ob und wie sonst diese kurzweilige Lektüre für Interessierte historischer Radreisen ausgefallen wäre.

(Sven Schepp, Wiesbaden)

Das tapfere Schneiderlein

Eigentlich hatte ich Transportfahrräder nie so richtig gemocht und wollte deshalb auch keines in meiner kleinen Fahrradsammlung haben. Es fehlt ihnen meist an Eleganz und sie fordern sich gleich den Stellplatz für zwei Fahrräder ein. Doch das Sammlerschicksal führte mich dann doch mit einem eben solchen Fahrrad-Schergewicht zusammen. Ein Verein zur Bewahrung regionaler Geschichte meiner Heimatstadt Görlitz bot mir im Jahr 2006 unerwartet ein restaurierungsbedürftiges Transportfahrrad an und ließ nicht unerwähnt, dass es sich dabei um ein Görlitzer Fabrikat handeln sollte. Meine Neugier war dann selbstverständlich größer als meine Vorbehalte gegenüber der zum Lastentransport bestimmten Fahrradgattung.

Ein Besichtigungstermin war schnell vereinbart und so kam es bald zum ersten Aufeinandertreffen zwischen mir und dem Fahrrad. Auch wenn es keine Liebe auf den ersten Blick war möchte ich vorwegnehmend schon einmal kundtun, dass die Beziehung bis heute gehalten hat. Dabei hat meine wachsende Begeisterung für dieses Fahrrad vor allem mit der Nachvollziehbarkeit seiner Geschichte zu tun. Wer hat schon das Glück ein „Geburtsfoto“ seines Oldtimer-Fahrrads in den Händen halten zu können? Doch der Reihe nach. Lassen wir das „Schneider“ doch einfach selbst seine Lebensgeschichte erzählen:

„Geboren wurde ich im Jahr 1925, in der Werkstatt des Fahrrad- und Motorradbauers Bruno Schneider in der Spremberger Straße 8 in Görlitz an der Neiße. Bruno Schneider gründete das kleine Unternehmen im Jahr 1922. Er produzierte und reparierte mit seiner Belegschaft bis zum Zweiten Weltkrieg Fahrräder, Fahrradanhänger und leichtere Motorräder. Die Firma verfügte über eine eigene Lackierwerkstatt und beschäftigte für das Anbringen der damals üblichen Zierlinien an den Fahrrädern sogar einen gelernten Porzellanmaler (!). Eine Spezialität der Firma Schneider war die Herstellung von Transportfahrrädern, die bei verschiedenen kleineren Görlitzer Firmen zum Einsatz kamen.

Ich bin also ein Kind der so genannten „Goldenen Zwanziger“. Wie überall in Deutschland verzeichneten Anfang der 1920er Jahre Wirtschaft und Handel auch in Görlitz einen enormen Aufschwung. So rückte auch das Thema Mobilität immer



mehr in den Vordergrund. Fahrradhandlungen, Motorrad- und Autohäuser wurden eröffnet, bestehende Unternehmen erweiterten ihre Produktpalette. Das Fahrrad war längst zum Massentransportmittel für den Weg zur Arbeit oder für den Wochenendausflug mit der Familie geworden. Aber es wurde zunehmend auch als Güter-Transportmittel von kleineren Firmen eingesetzt. Ein von seiner Bauart mit einem stabilen Transportkorb ausgestattetes Fahrrad nannte man Lastenfahrrad oder im Volksmund einfach auch nur „Bäckerfahrrad“, was unzweifelhaft auf die wohl häufigste Art der Nutzung schließen lässt.

Ich wurde im Auftrag des Görlitzer Unternehmers Otto Zimmermann gebaut. Zimmermann handelte seit 1907 mit Gerätschaften, Maschinen und Bedarfsartikeln zur Ausstattung von Bäckereien und Konditoreien. Meine Aufgabe sollte es sein, kleinere Geräte, Zutaten und Backutensilien an die Kundschaft auszuliefern. Damit ich dabei eine

gute Figur machen konnte, bekam ich eine pechschwarze Lackierung und wunderschöne Nickelteile verpasst. Für die Sicherheit sorgte eine Trommelbremse im Vorderrad. Eine technische Errungenschaft, die damals eigentlich nur bei Motorrädern üblich war!

Und damit jeder sofort wusste, zu welcher Firma ich gehörte, wenn ich geduldig während einer Warenanlieferung vor dem Hauseingang wartete, wurde ein Blechschild mit dem Firmennamen an meinem Rahmen angebracht. Bei der Firma Schneider war es üblich, selbst produzierte Fahrzeuge im Bild festzuhalten und der Nachwelt in einem eigenen



Album zu präsentieren. Auch von mir existiert ein solches Foto, direkt nach der Endmontage aufgenommen.

Auf dem Firmenschild ist dabei die Hausnummer 8 auf der Hartmannstraße als Geschäftsadresse zu sehen, später wurde durch den Umzug der Firma innerhalb der Straße aus der 8 eine 3. Und so fuhr ich nun tagein tagaus im Dienste der Firma Zimmermann über Görlitzer Kopfsteinpflaster, über die Schienen der „Elektrischen“ (Straßenbahn) und musste auch so dabei manchen Regenschauer hinnehmen. Und weil ich ständig im Einsatz war, blieb leider auch nicht viel Zeit, um mich zu putzen... Ich setzte erste Roststellen an und auch der schöne Lack verblasste zusehends.

Nachdem ich den Zweiten Weltkrieg unbeschadet überlebt hatte, wurde mir in den 1950er Jahren ein kleiner Verbrennungsmotor (MAW) angebaut, der mein Hinterrad antrieb und mich nun recht zügig durch die Straßen brachte. Die Firma, für die ich noch immer im Einsatz war, existierte nun schon in der dritten Generation. Praktischerweise hießen Sohn und Enkel ebenso wie der Firmen-





Kurz nach der Fertigstellung im Jahr 1925



Im unrestaurierten Zustand im Jahr 2006



Der Zustand nach der Restaurierung

gründer Otto Zimmermann, weshalb mein Firmenschild unverändert blieb.

In den 1980er Jahren kam dann das Ende der Firma Otto Zimmermann und auch ich wurde nicht mehr gebraucht. Glücklicherweise entging ich der Verschrottung, da mir ein Görlitzer Heimatverein ein Obdach gewährte. Gezeichnet vom jahrzehntelangen harten Einsatz, stand ich nun in einem trockenen Hausflur und wurde auch ab und an mal von Jemandem interessiert betrachtet oder man schmückte meinen Transportkorb mit Blumen. Eigentlich gar kein schlechtes Leben für ein altes Fahrrad, wäre da nicht die Sehnsucht nach anderen Vertretern aus der großen Fahrradfamilie gewesen. Auch träumte ich oft von den schönen Sommertagen, an denen mein vernickelter Lenker in der Sonne glänzte...



Dann kam das Jahr 2006 und es geschah etwas völlig Unerwartetes: Ich zog noch einmal um! Nach kurzer Fahrt in einem Transporter stand ich auf einmal in einer Garage neben anderen Fahrradveteranen. Eineinhalb Jahre gingen ins Land, in denen ich bis auf die kleinste Schraube zerlegt wurde. Der Rahmen wurde lackiert, Teile vernickelt, verloren gegangene Teile herbeigeschafft und sogar das Blechschild mit dem Firmenschriftzug wurde erneuert! Und glaubt mir, all das hatte ich dringend nötig! Übrigens, der Motor, den ich eigentlich nie so recht gemocht hatte, verbringt jetzt auch noch glückliche Tage an einem anderen Fahrrad...

(Ronald Schulz, Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden e.V., romaschu@yahoo.de)

Der Fall TOLO – nun endgültig geschlossen!

In der spannenden Geschichte um die reflektierenden Tretstrahler aus der NS-Zeit gibt es neue Erkenntnisse. Aber weder „Kommissar Zufall“ noch weitere Recherchen waren die Ursache, sondern mit Hilfe der digitalen Vernetzung kamen bisher unbekannte Tatsachen zum Schicksal des Patentinhabers Toni Loibl ans Tageslicht. Die letzte Ungewissheit im Fall TOLO – der Verbleib des Mannes – ist endlich beseitigt.

Zur Erinnerung: SS-Obersturmführer Anton Loibl hatte Dezember 1938 ein Patent für die Kombination von Rückstrahlern und Pedalen erhalten und gründete zur Verwertung dieses Patents eine Anton Loibl GmbH, deren Hauptgesellschafter und Nutznießer die SS war. Jede Firma, die ab diesem Zeitpunkt reflektierende Tretstrahler produzierte, musste an diese GmbH Lizenzgebühren zahlen (vgl. KS 36, S. 16 - 19 „Der Fall TOLO“ und KS 39, S. 20 - 21 „Die Einführung der TOLO-Tretstrahler“). Damit das Geschäft richtig ins Rollen kam, wurde die Reichsstraßenverkehrsordnung so geändert, dass diese Tretstrahler zur Pflichtausrüstung von Neufahrern wurden. Die Änderung fiel leicht, denn SS-Reichsführer Heinrich Himmler war gleichzeitig Chef der deutschen Polizei und konnte solche Regelungen anordnen. Mit den Lizenzeinnahmen förderte die SS ihr nahe stehende Vereine wie „Lebensborn“ und „Ahnenerbe“, letzterer arbeitete u. a. an der Erforschung der germanischen Geschichte. Hierbei ging es keineswegs wissenschaftlich korrekt zu, so manche Fakten wurden ideologisch verfälscht oder verschleiert. Bestes Beispiel dafür sind die allseits bekannten Externsteine, Ausflugsziel unserer Velocipedadiade 2012 in Detmold. Dieser geschichtssträchtige Ort wurde vom Ahnenerbe als germanische Kultstätte „umfrisiert“ und ins Licht der Öffentlichkeit gerückt, z. B. bei inszenierten Feiern zum Tag der Sonnenwende.

Nach dem Zweiten Weltkrieg taucht die Anton Loibl GmbH in den Akten der Nürnberger Kriegsverbrecherprozesse auf, die Person Loibls bleibt allerdings unerwähnt. Das ließ den Schluss zu, der in Kriegszeiten noch zum SS-Hauptsturmführer beförderte Loibl sei nach der Kapitulation untergetaucht, verschollen oder tot. Nun meldete sich ein Neffe der Ehefrau Loibls aus dem Raum München via Email bei mir, er war auf meinen Bericht über die Tretstrahler im Internet

gestoßen. Der ADFC Bielefeld hatte vor ein paar Jahren meine fahrradhistorischen Beiträge auf seine Vereins-Homepage gestellt. Und so stieß der Neffe von Loibls Frau auf meine TOLO-Geschichte, die ihm nur in groben Zügen aus Erzählungen im Familienkreis bekannt war. Im Folgenden sind seine übermittelten Angaben zum Leben Loibls zusammengefasst.



Anton Loibl wuchs als Waisenkind auf und wurde nach einer Adoption von seinem Stiefvater recht schlecht behandelt. Als junger Erwachsener galt Anton als nicht gut situiert, der Vater seiner späteren Frau Gertrud äußerte nach dem ersten Zusammentreffen, „er wolle sie mit diesem Mann nicht wiedersehen“. Von einer Heirat ließ sich das Paar jedoch nicht abhalten. Fortan suchte Loibl Möglichkeiten, in der NSDAP Karriere zu machen. Er beteiligte sich 1923 am Marsch der Partei auf Coburg und galt damit als „Alter Kämpfer“, also als absolut linientreu und verlässlich im nationalsozialistischen Sinne. Für mehrere Jahre arbeitete Loibl als Fahrer Adolf Hitlers, später fuhr er den Reichsjugendführer Baldur von Schirach. Sein technisches Wissen versuchte der Tüftler in den Nut-



zen der SS zustellen. Im KZ Dachau unterhielt er eine Versuchswerkstatt, experimentierte mit Vergasern für Verbrennungsmotoren. In dieser Zeit – auch wegen der erfolgreichen Umsetzung der Tretstrahler-Idee – genoss das stramme SS-Mitglied wohl das höchste Ansehen, ging in den Wäldern rund um Dachau der Jagd nach und auch in Zeiten des Mangels an Essen und Getränken soll immer ein Fläschchen Champagner auf dem Tisch gestanden haben. Da seine Vergaser-Entwicklung nicht so erfolgreich verlief wie von der SS erwartet, fiel Loibl bei der Parteiführung in Ungnade und wurde ausgebootet. Bei Kriegsende plagte ihn die große Angst, für seine NS-Aktivitäten bestraft zu werden. In einem einsamen Waldstück bei Dachau verbrannte er ein paar persönliche Habseligkeiten und Schriftstücke seiner Firma, danach erschoss er seine Ehefrau, seinen Sohn und sich selbst. Erst 1948 wurden die sterblichen Überreste dieser Personen entdeckt. Nur dadurch, dass wohl kleine Reste von Briefpapier der Anton Loibl GmbH erhalten geblieben waren, kam man auf die Idee, dass es sich um den vermissten Mitinhaber der Gesellschaft handeln könnte. An Hand eines schlecht verheilten Bruches am Oberschenkelknochen konnten die Überreste als Körperteile Loibls identifiziert werden. Damit ist das Ableben des Erfinders und seiner nächsten Angehörigen geklärt.



Bei Loibls Neffen befinden sich noch Erinnerungstücke an den Onkel, unter anderem alte Fotos und ein Porträtfoto des Führers mit Widmung „Meinem langjährigen Fahrer Anton Loibl“. Diese Dinge werden in der Familie ausschließlich aus historischem Interesse aufbewahrt, da spielt keinerlei Begeisterung für die Taten der Vorfahren eine Rolle.

Insbesondere war der Schwager Loibls ein erklärter Gegner der Nazis. Dies führte zu erheblichen verwandtschaftlichen Spannungen und hätte möglicherweise gravierende persönliche Nachteile für diesen Mann mit sich gebracht, wenn die Nazi-herrschaft nicht bald zu Ende gegangen wäre. Der Neffe konnte bestätigen, dass nach Aussagen seines Vaters in der Verwandtschaft seinerzeit gemunkelt wurde, dass die Idee zum Tretstrahler gestohlen gewesen sein soll. Der KS berichtete auch über diese Angelegenheit, die Idee soll ja nach Aussage von Klaus Budzinski von

seinem Vater Fredy stammen, was sich aber bisher nicht beweisen ließ (vgl. KS 36, S. 19 unten). Mit den neuesten Erkenntnissen wird diese These allerdings wieder wahrscheinlicher.



Der Neffe Loibls wies mich auch noch auf einen Bericht im SPIEGEL von 1963 (Nr. 52, S. 30 - 33) hin. Dort wird über die wirtschaftlichen Aktivitäten der SS-Konzerne berichtet, u. a. auch kurz über die Tretstrahler. Im Text wird die Vorgehensweise folgendermaßen beschrieben: „Vergeblich versuchte Führer-Chauffeur und SS-Hauptsturmführer Anton Loibl die Industrie vom Wert seiner Erfindung zu überzeugen: Die Fabrikanten weigerten sich, die von dem Blutordensträger aus Bayern ersonnenen Rückstrahler für Fahrrad-Pedale in Produktion zu nehmen. Hilfesuchend wandte sich der um das Wohl der deutschen Radfahrer besorgte alte Kämpfer daraufhin an einen Spezi aus der Saalschlachtära: an den mittlerweile zum Reichsführer SS und Chef der deutschen Polizei aufgerückten Heinrich Himmler. Und Himmler wusste Rat.“ Das weitere Vorgehen ist bekannt. Ob Loibl wirklich versucht hat, vorerst die Tretstrahler selbst zu vermarkten, ist mir nicht bekannt, aber durchaus möglich. Wie dem auch sei, der Fall TOLO kann nun endgültig geschlossen werden. Vielen Dank an den Neffen Loibls, ohne dessen Hilfe das Geschehene nicht hätte aufgeklärt werden können.

(M. Mertins, Bielefeld)



P.S. Ein kleiner Nachtrag ist doch noch angesagt. Peter Zielasko schickte mir ein Foto von einer ganz besonderen TOLO-Version aus den Kriegsjahren. Die Pedalgummis sind aus Materialmangel durch gekerbte Holzstücke ersetzt worden. Ob es sich bei dieser Bauart um die Arbeit eines Bastlers handelt, ist unklar. Es könnte durchaus sein, dass diese Ausführung von Endter & Co, dem Hersteller der Pedale, so geliefert wurde, weil kein Gummi mehr zur Verfügung stand.

Veranstaltungsberichte

Miele-Treffen in Gütersloh

Wenn nicht in Gütersloh, wo sonst hält man ein Treffen alter Mieleräder ab? Einfach: In Bielefeld, wo sie herkamen.

So genau wollten es die Veranstalter des diesjährigen Treffens am 5. Mai 2013 aber nicht nehmen, und immerhin ist Gütersloh der Hauptsitz der Mielewerke, also kamen mehr als 50 FahrerInnen und BesitzerInnen von Mielerädern im Innenhof des Stadtmuseums Gütersloh zum Plausch, Begutachten der mitgebrachten Räder und später zu einer Ausfahrt bei schönem Wetter zu einem von der Stadt Gütersloh gesponserten Mittagessen zusammen. Ein durch und durch gelungener Tag, besonders, da er der erste mit wirklich schönem Wetter war, den wir in der Region 2013 hatten.



Für mich begann dieser Tag schon früh, da ich mich entschlossen hatte, nicht nur die 20 km der Ausfahrt, sondern auch die etwa 120 km der Hin- und Rückfahrt auf meinem Miele Modell 2 von 1930 zurückzulegen. Nach reibungsloser Fahrt (teils mit Rückenwind!) in Gütersloh angekommen, bot sich mir ein begeisternder Anblick: Mieleräder, soweit das Auge reichte. Aufwändigste Restaurationen trafen auf gerade so fahrbare Originalzustände, Tourenräder mit dem unvermeidlichen Torpedo standen neben Sporträdern mit Ketenschaltung, die Baujahre umfassten fast die gesamte Produktionszeit, und ausgewiesene Kenner trafen auf Teilnehmer, die ihre Räder nicht einmal selbst datieren konnten.

Die Stimmung war freundschaftlich-gelöst, auch bereits bevor bekannt wurde, dass das Mittagessen für die Teilnehmer-

Innen umsonst sein würde. Hunderte Fotos entstanden, und man erwartete die Ausfahrt, perfekt geplant, durch grüne Landschaft, und nach meiner flotten Fahrt zum Treffen sehr willkommen gemächlich. Fotopausen wurden eingelegt, Geschichten erzählt, das Wetter bestaunt.

Nach dem Mittagessen verabschiedete ich mich, um jemanden in der Nähe zu besuchen, und war abends nach einem der schönsten Tage der Saison wieder daheim, ohne dass mein Rad nur einen Mucks getan hätte. Miele, Miele, sagt die Tante, die alle Fahrradmarken kannte. Na ja, vielleicht nicht wirklich alle, aber ganz Unrecht hatte sie nicht. (tt)

Dieses Jahr findet das Treffen am 4. Mai statt.

IVCA in Tschechien – ein Spektakel der Extraklasse

Vom 22. - 26. Mai 2013 fand im tschechischen Veselí nad Moravou die 33. IVCA statt. Ca. 200 Teilnehmer erlebten ein hervorragend organisiertes Treffen, das mit zünftiger tschechischer Blasmusik eröffnet wurde. Nach der viel zu kurzen Nacht begann das 100-Meilen-Rennen, das ich bereits zum 4. Mal mit meinem Hochrad absolvierte. Der wohl prominenteste Hochradfahrer, dem ich unterwegs begegnete, war Josef Zimovcak, mehrfacher Weltmeister im Hochradfahren. Für die Mühen des Tages wurden wir am Abend nicht nur mit einer Urkunde bzw. Medaillen belohnt, sondern auch mit Folklore, Country-Musik, moderner Gymnastik und dem Reigen der Hochradfahrer.

Am Freitag erwarteten uns wieder einige Höhepunkte. Nach dem Bummel über den Flohmarkt und der Besichtigung der Ausstellungen in dem Touristikinformationszentrum der Veselí-Region mit Begleitprogramm waren am Nachmittag alle Teilnehmer an der Strecke, um das Flair bei der Absolvierung der Englischen Meile in vollen Zügen zu genießen. So starteten die Rennen der Laufräder, der Kinderräder, der Niederräder der Männer und Frauen, die Rennen der Seitenwagen, der Tandems und der Hochräder der Männer und Frauen. Sieger des Hochradfahrens und damit Gewinner des Regenbogentrikots war Josef Zymovcak (CZ) vor Marc Lebreton (F) und Franz Seggl (A).

Der Abend klang aus mit dem Besuch des Weinkellers Bzenec. Nach einer informativen Führung durch die Weinkeller lud uns Zimbalmusik zum Verweilen ein. Bei Wein, Snacks und Tanz verging die Zeit wie im Flug. Voller Erwartung auf die bevorstehende Ausfahrt am Sonnabend fielen wir ins Bett. Doch diese drohte dem Regen zum Opfer zu fallen, aber nach wenigen Kilometern riss die Wolkendecke auf und der Tag wurde sonnig und wunderschön. Unterwegs bei einem Zwischenstopp im Schloss Ostrozka wurden uns Ritterspiele geboten, im herrschaftlichen Landsitz Kunovice nahmen wir unser Mittagessen ein. Hier hatten wir viel Zeit zum Begutachten der vielen historischen Räder und der schönen Kostü-



me der Teilnehmer. Ein Programm mit Kunstradfahrern erfreute uns ebenfalls. Die tschechischen Gastgeber wurden nicht müde, uns unterwegs mit Selbstgebackenem und Getränken zu bewirten. Auf dem Platz Masarykovo namesti bewunderten wir wieder die Kunst der Hochradfahrer und den Reigen der Niederräder im Stil der Zwanziger Jahre.

Die 33. IVCA klang aus mit dem Galaabend im Kulturhaus mit Musik, Folklore, Tanz, Buffet und der Siegerehrung (Englische Meile) und der Übergabe der Organisation der nächsten IVCA Rallye nach Ungarn. Wir sind gespannt und freuen uns auf das Treffen in Tiszakecske.

(Text und Foto: H. Arnold, Penig)

Mit Rad-Oldtimern nach Polen

Nachdem wir an der ersten Retroweriade 2012 aus zeitlichen Gründen leider nicht teilnehmen konnten, weilten wir nach wiederholter freundlicher Einladung im Mai letzten Jahres zum Treffen für Historische Fahrräder in Poznan/Polen. Retroweriade, zusammengesetzt aus „Retro“ und dem schönen polnischen

Wort für Fahrrad „Rower“ ist sozusagen die polnische Ausgabe einer Velocipedade. Die Retroweriade findet unter dem Dach des Automobilclubs Wielkopolski statt, der auch eine Alt-Fahrradabteilung hat.

Zwölf Berliner Fahrradfreunde reisten entweder per Bahn oder aber mit dem eigenen Pkw nach Poznan, ehemals Posen. Nach komplikationsloser Anreise, sowohl mit der Bahn als auch auf der, allerdings mautpflichtigen Autobahn, nahm uns Wojtek Klinger am Bahnhof der Stadt in Empfang. Nach einer fundierten Stadtrundfahrt mit unseren alten Rädern und auf „historischen“ Straßenbelägen, kehrten wir auf dem wunderschönen Marktplatz ein und konnten uns im Restaurant stärken. Passenderweise war an jenem Wochenende „Lange Nacht der Museen“, allerdings besuchten wir lediglich die Ausstellung des Automobilclubs, der auch die Retroweriade ausrichtete. Unterkunft fanden wir in einem günstigen Hotel bzw. ganz privat bei unserem Gastgeber.

Am Sonntag ging es dann unter Führung unseres Freundes Wojtek per Rad zum Strzeszynek-See, einem Naherholungsgebiet bei Poznan. Dort erwartete uns eine Ausstellung von gut 80 historischen Rädern, viele aus deutscher Pro-



duktion, aber auch einige sehr interessante polnische Modelle. Als Besonderheit war eine Gruppe „Geschichtsdarsteller“ mit Militärrädern aus dem Zweiten Weltkrieg vor Ort. Die Gruppe trug größtenteils deutsche Uniformen und hatte einige interessante Räder mit Spezialausstattung dabei. Auf unsere Frage, warum sie nun ausgerechnet deutsche Uniformen trugen, erklärte man uns, dass die polnische Armee selbst keine Radfahreinheiten besessen hätte, was an der Entwicklung der Armee im besetzten Polen zur Zeit des Zweiten Weltkrieges lag.

Gegen Mittag starteten wir dann zu einer Ausfahrt rund um den See. Die Ausrichter gaben sich große Mühe, alle angereisten Räder und ihre Fahrer bzw. Fahrerinnen nach allen möglichen Gesichtspunkten zu bewerten. Somit gab es am Ende des Tages auch für fast jede und jeden eine Urkunde, ein Pokal oder ein Präsent aus dem Fahrradbereich.

Zusammenfassend kann ich im Namen der Gruppe sagen, dass sich der Ausflug ins Nachbarland gelohnt hat. Wir hatten zwei abwechslungsreiche und interessante Tage im Kreise netter Fahrradsammler, getragen von einer Woge polnischer Gastfreundschaft, wofür wir uns hier nochmals ausdrücklich bedanken.

Die nächste Retroweriade, zu der sich die polnischen Ausrichter viele Gäste aus Deutschland wünschen, findet am 18. Mai 2014 wieder am Strzeszynski-See bei Poznan statt. Unterkünfte von Hotel über Zelt bis privat werden auch vom polnischen Ausrichter organisiert. Alle Fragen beantwortet einer der Mitveranstalter Wojtek Klinger gern per Email unter wojtekklinger@wp.pl (sd)

3. Fahrrad-Klassik-Markt in Berlin/Spandau

Am Sonntag, dem 8. September 2013 sollte der 3. Fahrrad-Klassik-Markt in Spandau stattfinden. Der hatte uns schon im letzten Jahr sehr gut gefallen. Ohne große Probleme ging es recht schnell über die Autobahn in die Hauptstadt. Uli begrüßte uns schon auf der Straße vor seinem Geschäft herzlich. Eine Gruppe Radfahrer, meist mit historischen Fahrrädern, sammelte sich nach und nach vor dem Radladen ging bald nordwärts an der Havel entlang auf Tour. Sven und Uli erklärten die Besonderheiten am Wegesrand. So kamen wir recht schnell voran, Halt gab es erst auf der Havel-Fähre. Hier herrschte reges Gedränge durch die vielen Leute, die an diesem schönen Tag unterwegs waren. Nach Überwindung der ehemaligen Grenze, als hätte es diese niemals gegeben, erreichten wir Hennigsdorf. Hier konnten wir in einem kleinen Hofgebäude die Fahrradsammlung von Sven Dewitz bewundern.

Bei der Rückfahrt wurde an einem griechischen Gartenlokal Halt gemacht. Gestärkt ging es dann zurück zu Ulis Fahrradladen. Gleich ging es schon wieder los zum Olympiastadion, wo die Weltmeisterschaft der Feuerwerker stattfand. Mit Ulis Führung gelangten wir rasch dorthin, ein derartig brillantes Feuerwerk hatten wir noch nicht erlebt.



Sonntag dann Teilemarkt- in der Jagowstraße herrschte morgens schon emsiges Treiben. Jetzt hieß es ausladen und Räder, Teilekisten, Bänke und Tische in den Hof bringen. Uli hatte schon reichlich Kundenschaft im Geschäft und im historischen Fahrradladen. Seine beiden Läden und seine darüber gelegene Wohnung beherbergen jede Menge historische Räder, nicht das allgemeine Rad aus den 30iger Jahren, nein alles ganz besondere technische oder geschichtliche Stücke die jeden Sammler begeistern. Dazu kommt ein umfangreiches Archiv an Fahrradliteratur.

Der Teilemarkt nahm mittlerweile den ganzen Hof ein, eine große Menge interessierter Käufer hatte sich eingefunden. An allen Ständen wurde gehandelt und gekauft, neben vielen Einzelteilen und jeder Art von Zubehör wurde eine ganze Reihe kompletter Räder angeboten, die z.T. die Besitzer wechselten. Wie schon in den letzten Jahren waren auch jetzt Händler und Käufer wieder vollauf zufrieden mit diesem 3. Fahrrad-Klassik-Markt und bekundeten auch im kommenden Jahr wieder dabei zu sein. An dieser Stelle möchten wir uns noch einmal bei Uli Feick und dem Berliner Verein bedanken für diese kleine, perfekt organisierte Veranstaltung, die uns sehr viel Spaß gemacht hat. Auch das Wetter an diesem Wochenende passte perfekt, so war es rundum eine tolle Sache wieder hier in Berlin.

(Text und Foto: G. Eggers)

Dieses Jahr findet der Markt am 14. September statt (siehe Anzeige).

Stallhof-Nachlese

Es war bereits die 22. Stallhof-Ausstellung, die von den Dresdner Fahrrad-Veteranen-Freunden 2013 durchgeführt wurde. Die Entwicklung des Fahrrades von der Laufmaschine (Nachbau) bis zum modernen Sport- und Rennrad der

70er und 80er Jahre wurde mit vielen originalen Rädern demonstriert, die von den Sammlern mitgebracht wurden. Der thematische Schwerpunkt im vergangenen Jahr waren historische Räder mit technischen Besonderheiten und von denen gab es reichlich zu sehen. Seltene Schaltgetrieberäder, besondere Federungen, Räder mit Hebelantrieben und vieles mehr. Alle hier aufzuzählen würde diesen Rahmen sprengen.

Viele der ausgestellten Räder konnten auch ausprobiert werden, ein Novum des Stallhoftreffens, das gern genutzt wurde. Mutige Besucher probierten selber einmal unter zu Hilfestellung von Mitgliedern auf ein altes Rad zu steigen und machten nie gekannte Erfahrungen. Das Publikum war ebenfalls von Vorführungen der Veteranensammler begeistert.



Zahlreich angereiste Fahrradfreunde aus ganz Deutschland erfreuten sich hier der Ausstellung, und auch das Fachpublikum gab sich ein Stelldichein. So konnten die vier Macher von www.ddr-fahrrad-wiki.de begrüßt werden, die sich an diesem Tag tatsächlich zum ersten Mal trafen. Ein besonderer Gast war auch der weltweit größte Hochradproduzent Zdenek Mesicek, der sein neues hebelübersetztes Facile-Hochrad 1885 aus eigener Produktion mitbrachte und damit auch an der Ausfahrt durch die Dresdener Innenstadt teilnahm.

(Text: G. Eggers, Foto: F. Papperitz)

Dieses Jahr findet das Treffen vom 2. bis 5. Oktober statt (siehe Beilage).

Nachtrag zur Velo in Tübingen

Ergänzend zum Bericht über unser Jahresreffen im KS 56 ist noch einiges zu ergänzen. Die Veranstaltung, die mit über 230 Teilnehmern unsere bisher größte Velocipeddiade war, glänzte auch durch ein hervorragendes Begleitprogramm. Eine beschauliche Stocherkahnfahrt auf dem Neckar war ebenso im Angebot wie

eine zweite Ausfahrt am Sonntagmittag, die zum geschichtsträchtigen Kloster Bebenhausen führte. Fast 50 Radlerinnen und Radler genossen die schöne Ausfahrt als Ausklang der Veranstaltung bei herrlichem Wetter. Für die technisch Interessierten im Verein gab es am Montag noch ein Schmankerl, und zwar die Besichtigung der Firma SON, die in Tübingen ihren Sitz hat. Der Inhaber Wilfried Schmidt, schon lange Jahre Mitglied in unserem Verein, führte selbst die Besucher durch das Werk und erläuterte viele Details zur Fertigung von Nabendynamos. Hier war zu spüren, mit welch' großem Engagement im Werk gearbeitet wird. Schmidt war es auch, der die Ausrichtung der Tübinger Velocipeddiade dankenswerter Weise mit einem größeren Geldbetrag unterstützte.

Eine Richtigstellung ist auch noch notwendig: Im Finale der Entscheidung um den Georg-Rothgiesser-Pokal besiegte der Österreicher Gerald Minichshofer den Franzosen Julien Bailly aus Strasbourg. Fälschlicher Weise wurde Hans Rügner als zweiter Sieger genannt. Die beiden Finalisten lieferten ein starkes Rennen ab, man darf auf eine spannende Revanche 2014 in Saarbrücken hoffen. Und zu guter Letzt noch ein Hinweis auf einen gelungenen Film, der via Internet auf youtube angesehen werden kann: <http://www.youtube.com/watch?v=L63eWjr7Ttg> (mm)

Leserbrief Jan Konold

„Ich habe den KS 56 mit Interesse gelesen. Eine kleine Anmerkung zum Rappa-Artikel: Auf S. 8 unten wird die Rappa-Schaltung in einen weiteren Kontext gestellt. Schade, dass die Ausführungen zur Entstehung und zur Bedeutung der Kettenschaltung und der Retrodirecte teilweise nicht ganz die Realität treffen: Die Retrodirecte wurde ab 1903 bis ca. 1939 ohne größere Veränderungen gebaut (und nicht erst ab den 1920ern). Zuverlässig funktionierende Kettenschaltungen gab es auf dem französischen Markt schon ab ca. 1912, und seit 1924 war die Cyclo auf dem Markt, die bei den Tourenfahrern sehr beliebt war. Diese wurde schon in den 1920ern mit Mehrfachkettenblättern kombiniert. Sie hatte schon eine gewisse Bedeutung und wurde auch früh in Lizenz in England gefertigt. Insofern ist die Angabe, dass Kettenschaltungen erst ab den späten 1930ern und 40er Jahren an Bedeutung gewannen, etwas missverständlich. Ansonsten fand ich den Artikel sehr interessant.“



— Cher ami! Comme c'est gentil de monter à bicyclette!
Lieber Freund! Wie schön es doch sein muss, ein Fahrrad zu bestiegen!



Das Fräulein Wunder aus Charleroi

Wunder gibt es immer wieder. So geschehen bei dieser historischen Postkartenserie, seinerzeit gedruckt im französischen Nancy. Einen achteiligen Satz aus der Zeit um 1900 komplett zu bekommen, kann man durchaus als kleines Wunder bezeichnen. Uli Feick und ich hatten diese niedliche Kartenserie über eine Radfahrlehrstunde schon längere Zeit im Auge. Nun ist es endlich gelungen, alle Postkarten im Original zu bekommen.

Ein Teil der hier abgedruckten Serie ist abgestempelt in Charleroi, eine Stadt im französisch-sprachigen Teil Belgiens. Die Adressatin in Charleroi war eine Mademoiselle M. Merveille, ins Deutsche übersetzt also ein Fräulein Wunder. Der Absender ist leider nicht notiert. Der andere Teil der Serie ist abgeschickt aus Jullouville, einem Badeort an der französischen Kanalküste. Der Empfänger war ein junger Adelige Jean B. de la Mathe, der im „Hotel du Casino“ am Strand von Jullouville weilte. Auf diesen Karten ist die Absenderin





genannt: Suzanne B. de la Mathe, wobei es sich um die Schwester, Mutter oder Frau des Jean gehandelt haben kann. Beide Serien wurden wahrscheinlich komplett an die Adressaten verschickt, aber jeweils nur Teile davon fielen in Ullis bzw. meine Sammlerhände.

Mit den acht Motiven ist der Ablauf der Bildgeschichte endlich geklärt. Die Postkarten, abgestempelt im Jahr 1902, zeigen einen Jungen, fest im Leben stehend, der auf die Neugier seiner kleinen Freundin eingeht und ihr das Radfahren beibringt. Natürlich geht das Unternehmen nicht ohne Stürze ab. Er, schon typisch Mann, ist mehr um seine Maschine besorgt als um das Mädchen. Sie aber lässt sich nicht abschrecken, lernt doch schnell wie Radfahren funktioniert und ist voller Tatendrang. „Also, vorwärts!“ sind ihre Worte, als sie bereits ohne Hilfe dem letzten Bild zu entschwinden scheint – ganz im Sinne der beginnenden Emanzipation der Frauen in jenen Tagen! (mm)



Mein Rad

Aus der Sammlung Markus Beer, Gütersloh

Das vorgestellte Rad ist ein Hochrad der „Berliner-Velociped-Fabrik Hugo Neumann“
Prinzenstr. 86, Berlin/S,
Rahmennummer: 335, Baujahr 1888/89

Seit wann ist das Rad in Deiner Sammlung?

Das Rad konnte ich auf dem Wintertreffen 2005 in Erfurt erwerben.

Wie hast Du es erworben? Woher stammt das Rad?

Ein netter Sammlerkollege aus unserem Verein hat es mir verkauft, was mich sehr glücklich machte.

In welchem Zustand war das Rad?

Es fehlten eigentlich nur der Sattel, der Auftritt und die Bereifung des Hinterrades. Leider war das Rad überstrichen.

Hast Du es besonders behandelt?

Ich habe den Lenker gerichtet und die fehlende hintere Bereifung sowie den Sattel ergänzt.

Was magst Du an dem Rad besonders?

Ganz besonders mag ich die tangential Speichung, die Doppelhohlstahlfelgen und die Geschichte zu dem Rad. Wie man an der Abdeckung für die Spindel am Kopf gut sehen kann, ist dort der Name des Erstbesitzers eingraviert: „E. Krelle“. Krelle war ein Violinenvirtuose, der u. a. 1887 bei einer Veranstaltung des B.C. Germania spielte (siehe S. 33)

Was magst Du gar nicht an ihm?

Es ist kaum etwas über die Firma Hugo Neumann bekannt. Mir liegt kein Katalog oder ähnliches vor, obwohl die Firma viel Werbung gemacht hat. In frühen Radfahrzeitschriften finden sich ganzseitige Werbeanzeigen. Gegründet wurde die Firma 1886 als „Berliner-Velociped-Fabrik Jacques Syz & Hugo Neumann“. Von 1888 bis 1896 findet sich dann nur noch die „Berliner-Velociped-Fabrik Hugo Neumann“. Ab 1898 dann schließlich „Berliner-Velociped-Fabrik Max Badwell“. (Quelle: Berliner Adressbücher)

Hattest Du ein außergewöhnliches Erlebnis mit dem Rad?

Ja, tatsächlich waren die fehlenden Teile, wie durch „Vorsehung“ schnell beschafft. Sogar der fehlende Gummireifen für das Hinterrad unterscheidet sich überhaupt nicht vom vorderen Originalreifen.



Markus Beer, der begeisterte Hochradsammler, präsentiert sein besonderes Hochrad.

Kurbel mit eingeschlagener Seriennummer 335 und Berliner Velociped-Fabrik Hugo Neumann (links); Nagels Patent-Auftritt in der schwarz lackierten Version (links unten); der Steuerkopf mit der vorderen Sattelaufhängung und der aufgesteckten Spindelabdeckung mit eingraviertem Hersteller und Besitzer (rechts), siehe auch Foto S. 33 unten; das mit gekröpften Speichen tangential eingespeichte Vorderrad und ein Kurbelkeil, der seinem Namen gerecht wird (unten rechts).



In der Zeitschrift „Der Radfahrer“ vom 01.02.1887 erschien folgender, leicht gekürzter Artikel:

„Schon wieder sind wir in der angenehmen Lage, über ein prächtig verlaufenes Kränzchen berichten zu können, welches der B.C. Germania [heute R.C. Charlottenburg, Anm. d. Redaktion] am Freitag, 21. Jan. cr., in den Räumen der Berliner Ressource, Commandantenstr. 57, veranstaltet hat. Dieselbe Anerkennung, welche wir in unserer letzten Nummer den glücklichen Festarrangements dieses rührigen Vereins aussprachen, können wir nun wiederholen, denn das Kränzchen am Freitag entsprach ganz den hohen Erwartungen, welche man sowohl in unseren besten Sports- als Gesellschaftskreisen an grössere Vergnügungen der Radfahrer zu stellen gewöhnt worden ist. Ueberaus vorteilhaft von dem entzückenden Damenflor, welcher auch diesmal wie ein Kranz prächtiger Blumen den Ballsaal einrahmte, hoben sich die in ihrem Galakostümen erscheinenden Radfahrer ab, bei denen jede Bewegung und Haltung jugendliche Elasticität und Schneidigkeit verrathen. Die Kaffeepause verlief diesmal besonders glänzend. Erwähnen wir noch der künstlerischen und vollendeten Vorträge des Violinenvirtuosen Hrn. Krelle [Erstbesitzer des Hochrades], der empfindungsreichen Gesänge des Hrn. S. Fürst und der launigen Darstellungen des Hrn. Max Bröse, welche sämtlich stürmisch applaudiert wurden, dann wird man die Reichhaltigkeit und die Qualität der gebotenen Genüsse während der Kaffeepause ermessen können. Als gegen 4 Uhr morgens das Ende des Vergnügens erreicht wurde, war die Jugend wenig erbaut über den Schluss....“



Die mit E. Krelle gravierte Spindelabdeckung

Die Feder

Von Jens Hansen, Dellien

Danke an Werner, er hält die Feder im „Norden“, ich werde es später ebenso tun.

Ich fange mit meinem ersten Rad an, das eigentlich gar nicht meines war. Ich bin erst mit dem Fahrrad meines Bruders auf den Geschmack gekommen. Da er vier Jahre jünger ist als ich, begann meine Fahrrad-Karriere auf einem für mich offensichtlich viel zu kleinen Gefährt. Das Rad war puristisch: Rahmen, Laufräder, Lenker, Sattel und Antrieb. Ich hab das Teil geliebt.

Als es hoffnungslos wurde damit zu radeln, stieg ich um auf Klappräder. Schwer angesagt waren bei mir die Räder mit Rücktrittschaltung. Deutschland war geradezu überschwemmt von den „Klappis“. Es folgte ein 24-Zoll mit Torpedo-Dreigang, später ein 27-Zoll Motobecane und ein Peugeot-Fünfgang. Irgendwann fing ich an, die Räder zu modifizieren, teils waren sie restlos überladen. Angebaut wurden: doppelte Lichtanlagen, Sturmklengel und Tacho.

Dabei blieb es nicht, ich fing auch an meine Räder zu reparieren. Es bereitete mir zunehmend Freude ein gepflegtes Fahrrad zu haben. Wenn ich es brauchte, brachte es mich überall hin. Natürlich bin ich auch dem Auto erlegen. Ich bezeichne aber immer noch Fahrradtouren als die Reisen mit der maximalen Freiheit. Die Fahrradtechnik meiner Kindheit hat mich in dem Zusammenhang stets begleitet. Ich stehe total auf Getriebeababen und würde, ohne mit der Wimper zu zucken, immer noch lange Reisen mit einer Dreigangnabe machen. Die Naben beschäftigen mich fast täglich, sie sind mein Beruf geworden. Obwohl ich schon während der Schulzeit mein Taschengeld mit Rädern aufbessern konnte, hab ich doch lange daran gezweifelt, ob alte Technik echt gefragt ist. Mir gefielen diese „Eisenschweine“ total gut. Ich fing an ältere

Modelle heranzuschleppen und füllte Kisten mit Fichtel & Sachs-Naben. Ich reparierte viel und verkaufte mäßig. Vor 15 Jahren habe ich dann ein Gewerbe angemeldet.

Für unseren Verein hatte ich während des Aufbaus meines Gewerbes wenig Zeit. Es war ein Fehler, mir diese Zeit nicht zu nehmen. Seitdem ich regelmäßig an den Treffen teilnehme, haben sich meine Arbeit und mein Umgang mit der alten Technik grundlegend geändert. Es macht einfach Freude, mit Anderen über das gleiche Hobby zu reden. Der Spagat zwischen Arbeit und Hobby ist nicht immer leicht. Aber ich möchte diese Erfahrungen nicht mehr missen. Irgendwie ist es total gut, sich viel mit Fahrrädern zu beschäftigen.

Das Internet hat mir vor zehn Jahren ganz neue Möglichkeiten geschaffen. Mein nächstes Vorhaben wird nun umgesetzt. Ich mache einen Laden auf. Da mich Besuche in Fahrradgeschäften aber selber nicht so sehr reizen, eröffne ich einen Laden mit Bistro. Zwischen dem ganzen Fahrrad-Geraffel beschaulich eine Limo trinken, das gibt es zwar schon und ist keine neue Idee. Sie umzusetzen und so einen Ort in meiner direkten Umgebung zu haben, das ist ein Traum, der verwirklicht werden kann.

Um auf das historische Fahrrad und dessen Teile zurückzukommen. Natürlich ist es immer noch erstrebenswert, „das eine oder andere Teil irgendwann abzugreifen“, meine Sicht darauf hat sich jedoch gewandelt. Der Kontakt zu unserem Verein, Fahrradfreunden außerhalb des Vereins, ebenso zu Menschen, die ganz frisch mit den alten Rädern anfangen, das alles macht mir Freude. Ich habe mich auf die Sachs-Naben spezialisiert, ansonsten bin ich dem, was kommt aufgeschlossen. Ich freue mich auf Begegnungen.

Ich gebe die Feder nun weiter an das Nordlicht André Konietzko.

Grüße von Don Torpedo.

Neuer Webmaster

Unser Mitglied in Gleisdorf (Österreich), Max Reder, hat sich bereit erklärt, den Posten des Webmasters zu übernehmen. In der Oldtimerszene ist Max kein Unbekannter, denn er betreibt als „radlmax“ seit vielen Jahren das umfangreiche

Internetportal ALTESRAD.NET. Zum 1. Mai soll die Übernahme der neuen Aufgabe abgeschlossen sein. Zu erreichen ist unser Webmaster dann unter der Emailadresse webmaster@historischefahrraeder.de (mm)

TERMINE 2014

3. Mai: 8. Treffen für historische Fahrräder in Öhringen (Baden-Württemberg). Infos unter: www.oehringen.de oder Hans Braun 07946-8791.

4. Mai: Ausfahrt für Miele-Fahrräder in Gütersloh. Treffen ab 10 Uhr im Innenhof des Stadtmuseums, 12–16 Uhr Ausfahrt. Stadtmuseum Gütersloh, Kökerstraße 7a-11a.

18. Mai: RetROWERiade - Treffen für historische Fahrräder in Poznan/Polen, Strzeszynek-See. Info: wojtekklinger@wp.pl.

25. Mai: Museum Räder unter Reet - Tag der offenen Tür, Elmshorn. Info bei André Konietzko: konship@gmail.com.

1. Juni: 4. Retropedal - Klassiker-Ausfahrt und RTF des RV Opel für historische Fahrräder in Rüsselsheim. Info unter: www.retropedal.de.

7. – 8. Juni: Deutsche Rennradbörse in Rommerskirchen. Großer Rennrad- und Teilemarkt. Info: www.historische-fahrraeder.de/termine oder über Th. Busch 0228-180 20 03.

15. Juni: 7. Kölner Fahrrad-Sternfahrt in Köln. Teilnehmer auf historischen Fahrrädern sehr willkommen. Info: www.sternfahrt-koeln.de.

28. Juni: Sommerfest beim Deutschen Fahrradmuseum in Bad Brückenau. Teilemarkt, Ausfahrt und Grillparty. Weitere Informationen siehe KS-Beilage.

20. Juli: Velo-Classic für Rennrad-Stahlklassiker - Geführte Tour für Stahlrennräder (mind. 30 Jahre alt). Info: Siegfried Stahl 07163-8986 oder www.rmsv.de.

25. – 27. Juli: 110-jähriges Gründungsfest des RV Wanderlust Ganacker (Kreis Dingolfing-Landau). Mit großem Blumenkors. Info: Matthias Schmidt Tel. 08765-699 o. 0177-4724358. Anmeldung bis zum 30. April.

22. – 24. August: Velocipediade in Saarbrücken, Schloss Saarbrücken.

24. August: Velo Nostalgie in Saarbrücken, Schlossplatz 14 Uhr; Info: 0681-5066006

6. – 7. September: Museumsfest MotorMobil und Oldtimertreffen für Fahrräder. Mit zwei Fietstouren für historische Fahrräder. Veranstalter: Boxenstop Auto- und Spielzeugmuseum, Brunnenstraße 18, 72074 Tübingen, 07071-92 90 20; rainer.klink@boxenstop-tuebingen.de. Infos unter: www.boxenstop-tuebingen.de.

14. September: 4. Fahrrad-Klassik-Markt in Berlin/Spandau. Von 10 - 17 Uhr in der Jagowstr. 28, 13585 Berlin. Standanmeldungen ab sofort über Ullis Fahrradladen: 030-3366987 oder unter info@historische-fahrraeder-berlin.de.

3. – 5. Oktober: 23. Stallhottreffen in Dresden - Ausstellung und Sammlertreffen. Informationen siehe KS-Beilage oder www.fahrrad-veteranen-freunde-dresden.de.

VERKAUFE

Sturmey Archer 3-Gang mit Trommelbremse, 70 Jahre, im Original-Karton 80,- €; **Union** Vorderrad-Achsen im Original-Karton à 10 Stück 9 mm x 12,5 mit Konen-Muttern 10,- €; **Vorder- und Hinterrad-Naben** Hochflansch, Schnellspanner 70 Jahre, Maylard-Normandy 5,- €; **Steuernkopf-Schilder** Schweden und Finnland ab 5,- €; Ersatzteile für schwedische Militär-Fahrräder Husvarna-Novo 60er Jahre; Reiner Boje, Sepänkaja 3, SF 64700 Teuva. Kontakt auch über w.euhus@t-online.de

28" Rabeneick-HR, Bj. ca. 1952, Rahmennummer 728 882, Farbe braun mit goldenen Streifen, Schutzbleche unverbeult u. ohne Rost, muss restauriert werden, Preis VB, tausche auch gegen älteres Rad mit Wertausgleich; Tel. 05145-794, gerhard-tietje@gmx.de

28" Bauer-HR, vermutlich Rennradumbau, da Rahmen vom Rennrad, Bj. ca. 1953, Rahmennummer 1 688 498, mit Sturmey-Archer 3-Gangnabe, muss restauriert werden, Preis VB, tausche auch gegen älteres Rad mit Wertausgleich, Tel. 05145-794, gerhard-tietje@gmx.de

Für **52-Zoll Hochrad seltenen roten Reifen** in brüchigem Originalzustand (nicht zum Fahren geeignet) aber ideal für Museen etc., VHB 220 €; M. Müller Tel. 0351/2021232

SUCHE

Griffe für 22er Lenker mit Anker-Motiv (auch 1 einzeln) oder guten **Lenker mit Griffen**; Bulli **Batteriekasten**; **Kettenschutz** aus Blech (kein Alu) mit geprägtem **Victoria** Schriftzug; **Torpedonaben** od. nur leere Hülzen in gutem Zustand von 1928, 34, 36, 38, 39, 44, 55; Alles über die **Urania** Fahrradwerke/Cottbus, Informationen aller Art und Teile sowie Fotos v. Fahrzeugen mit Rahmennummer u. Bj.; Peter Zielasko, Tel. 04451/2625, peter.zielasko@ewetel.net

Rennrad, Halbrenner und Motorrad, möglichst vor 1930; Tel. 05145-794, gerhard-tietje@gmx.de

Infos zur Marke Wartburg gesucht!

Für einen KS-Artikel werden Informationen zur Marke Wartburg (Eisenach) gesucht. Alle Informationen in Wort und Bild sind gefragt. Wer etwas beisteuern kann, wendet sich an Gerhard Eggers, gerhard.eggers@gmx.net



4-Gang-Nabenschaltung „**Universal-Torpedo**“ von FICHTEL & SACHS; Jürgen Kronenberg, Tel. 07022-42485

Impressum

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

Herausgeber

Historische Fahrräder e. V.
Deisterweg 15B, 30851 Langenhagen
Fon 0511-731474 / Fax 0511-7261769
www.historischefahrraeder.de
info@historischefahrraeder.de
Bankverbindung: Deutsche Bank
BIC: DEUTDE33
IBAN: DE35280700240010535300

Redaktion

Michael Mertins (mm)
Liebermannstr. 8, 33613 Bielefeld
Fon 0521-886436
micha.mertins@t-online.de

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

Fachartikel/Literatur

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

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

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

Autorenforum

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

Termine/Anzeigen

Maxi Kutschera (mk)
Könizbergstr. 5, CH-3097 Bern-Liebelfeld
kontakt@maxime-verlag.de
termine@knochenschuetler.de
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 zweimal 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 82 53 · Fax 93 82 54

laden@deutsches-fahrradmuseum.de
Inh.: Ivan Sojc · Mobil 0171 83 94 800



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

AKTUELLE RADSPORTBÜCHER



Dino Buzzati

BEIM GIRO D'ITALIA

Die Italien-Rundfahrt 1949
und das große Duell zwischen
Fausto Coppi und Gino Bartali

ISBN 978-3-936973-95-2
Klappenbrochur, ca. 200 Seiten
EUR 12,80 [D]
(erscheint: Mai 2014)

Deutsche Erstausgabe:
Ein gefeierter Romancier
als Sportreporter

»Inspirierend,
unglaublich,
unvergesslich ...«



Tim Lewis

DAS LAND DER ZWEITEN CHANCE

Die erstaunliche Geschichte
des ruandischen Radsportteams

ISBN 978-3-936973-87-7
Brochur, 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

4.

Fahrrad-Klassik-Markt 14.09.2014

13585 Berlin/Spandau
Jagowstraße 28

am 14.09.2014
von 10.00 – 17.00 Uhr

Der Markt
für klassische
und historische
Fahrräder,
Teile
und Zubehör

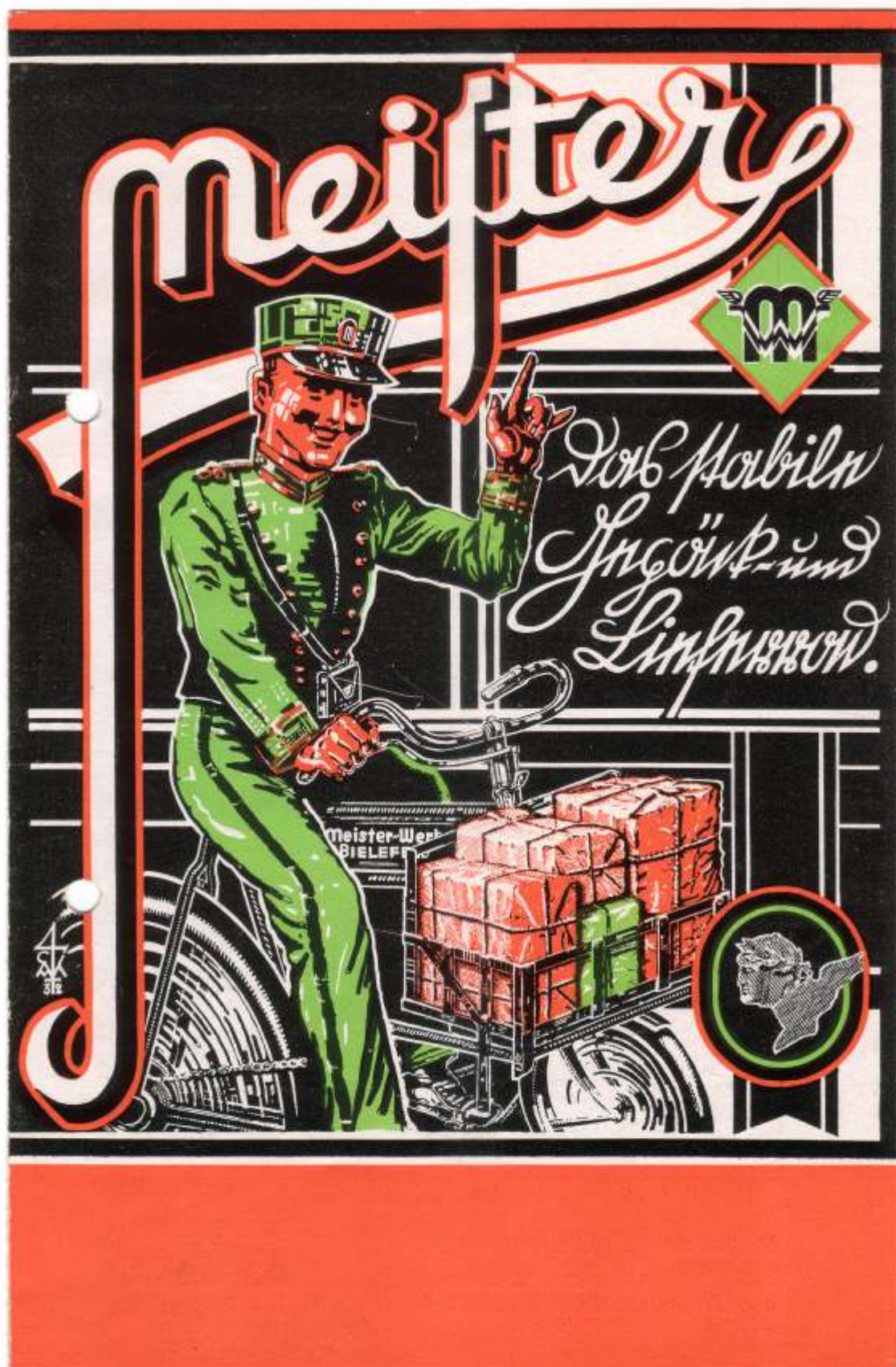
- Tauschen
- Kaufen
- Handeln
- keine Standgebühr!

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



Ullis Museumsladen





Das kontrastfarbene Titelbild eines Falblattes der Meister-Werke Bielefeld aus dem Jahr 1932. Es wurde geworben mit dem Slogan: „Das stabile Gepäck- und Lieferrad.“ Abgebildet ist das Modell Meister 47, das es auch in Ballon-Ausführung 47 B gab. Markant ist der Vordergepäckträger aus Bandeisen, laut Prospekt konnten damit Lasten bis 75 kg transportiert werden.

Sammlung M. Mertins