

Der

Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 59 • 1/2015

KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

59



Sächsische Weltumradler

Radartist Paul Z'dun

Dynamo/Energiewandler

Bremsenpatente Teil 2

In dieser Ausgabe:



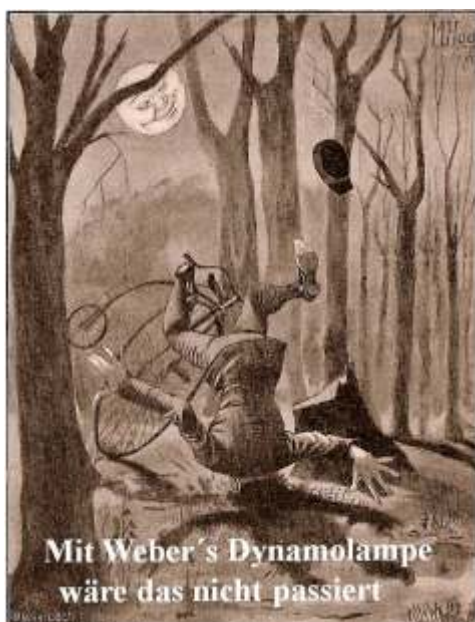
Illustrierte Zeitung (Leipzig), Nr. 3126 vom 28. Mai 1903

Fast vierzig Jahre auf den Bühnen Deutschlands und Europas unterwegs, da gibt's was zu berichten!

Vom Kunstradfahren zur hohen Schule der Artistik und auch Komik zu gelangen, ist ein steiniger Weg. Paul Joseph Z'dun alias Fleur hat ihn beschritten und feierte große Erfolge in Varieté und Zirkus. Der Autor Michael Mertins hat mal wieder Zirkusluft geschnuppert.



Werbekarte um 1938, Privatarhiv Z'dun



Fiktive Werbung für 1886, gestaltet von G. Böttcher

Willy Schwiegershausen und Gustav Kögel, die Weltwanderfahrer – wie weit sind sie wirklich in der Welt herumgekommen?

Diese Frage beschäftigte unseren Autor Sven Schepp eine Zeitlang ganz intensiv. Als er im Internet die Behauptung fand, Schwiegershausen sei niemals über die Grenzen Deutschlands hinausgekommen, zog er alle Register der modernen Recherche, um das Gegenteil zu beweisen.

Dynamomaschine - Stromgenerator – elektromechanischer Energiewandler? Oder doch einfach nur Dynamo?

Es gibt kaum Jemanden in Deutschland, der sich besser mit magnetoelektrischen Kleinmaschinen auskennt als Dieter Oesingmann - Hunderte hat er bereits zerlegt und untersucht. Er und sein „Assistent“ Gerd Böttcher zeigen auf, welche Erfindungen gemacht werden mussten, damit Richard Weber seine erste elektrische Fahrradbeleuchtung bauen konnte. Dabei stellen die Autoren verschiedene Namensgebungen vor.

Liebe Leserinnen und Leser,

Da ist er wieder – „Der Knochenschüttler“, unser Mitgliederjournal. Ihr haltet die Ausgabe Nr. 59 in den Händen und habt sicher schon auf sie gewartet.

Seit 20 Jahren gibt es ihn nun, den Knochenschüttler oder auch kurz nur „KS“ genannt. Von einfachen, nur kopierten Blättern zur hochwertigen und begehrten Vereinszeitung, war es ein langer Weg, mit Höhen und Tiefen. Viele Leute haben an ihm mitgewirkt und das Journal letztendlich zu dem gemacht, was es heute ist: Eine Zeitung für den Fahrradsammler, Historiker und Liebhaber historischer Fahrräder, die ihres Gleichen sucht und sich fest etabliert hat. Den vielen Autoren und ihren Artikeln ist es zu verdanken, dass im Laufe der Jahre das Blatt diesen Qualitätsgrad erreicht hat und immer wieder mit neuen interessanten Begebenheiten aus der Geschichte des Fahrrades begeistert.

An dieser Stelle möchte der Vorstand allen, die bis heute am Knochenschüttler mitgewirkt haben, seinen Dank aussprechen. Das sind einmal unsere Autoren, die wir bitten möchten, auch weiter für den KS zu schreiben - aber auch Neulinge sind gern gesehen. Unser Dank gilt allen Mitarbeitern der Redaktionen und ihren Chefredakteuren. Aber ganz besonders dem Gründer der Zeitung, Tilman Wagenknecht, für den Aufbau des KS, die Abtretung seiner Rechte an den Verein, seine Mühen und die langjährige Redaktionsleitung. Und Michael Mertins - ohne seinen Einsatz gäbe es möglicherweise heute keinen Knochenschüttler mehr. Auch ihm ein großes Dankeschön. Er hat bereits das zweite Mal den Posten als Chefredakteur übernommen und damit die Zeitung am Leben erhalten. Er hat sehr viel für die Qualität des Knochenschüttlers getan. Ihm verdanken wir den heutigen Stand unserer Zeitung, für die wir von vielen Seiten großes Lob erhalten.

Eine inhaltlich gute und hochwertig gedruckte Zeitung aber kostet Geld. Der zu zahlende Mitgliedsbeitrag, der hauptsächlich für die Finanzierung dieser Zeitung erhoben wird, ist seit der Umstellung auf den Euro im Jahr 2001 gleich geblieben, obwohl sich Druck- und Papierkosten stetig erhöhten. Es besteht keine Absicht oder Notwendigkeit diesen Beitrag zu erhöhen, solange die Mitglieder



ihren Beitrag entrichten. Im letzten Jahr gab es eine sehr große Zahl von Mitgliedern, die zur Zahlung erst aufgefordert werden mussten. Das bedeutete für uns zusätzliche Arbeit und Kosten. Wir glauben, dass teils die Umstellung auf das SEPA-Zahlungssystem dafür verantwortlich ist, appellieren aber an alle Mitglieder dafür zu sorgen, dass der Verein auch seinen Beitrag bekommt. Eine Entlastung bringt die Einzugsermächtigung, sie macht es für beide Seiten leichter. Zudem sollten Änderungen der Namen, Anschriften oder Kontodaten dem Vorstand immer umgehend mitgeteilt werden. Nur so können wir den Knochenschüttler, Einladungen und Info-Briefe weiterhin in gewohnter Qualität und Schnelligkeit an Euch liefern.

Doch nun lasst Euch von dem neuen Heft gefangen nehmen und genießt die interessanten Artikel, es ist für jeden etwas dabei.

Für die beginnende Saison viele Ausfahrten mit Euren Oldtimern bei bestem Wetter und den Sammlern eine erfolgreiche Jagd!

Das wünscht Euch

Euer

(Gerhard Eggers)

PS. Wir sehen uns in Bad Segeberg!

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Sven Schepp: Mit dem „Teufelspferd“ auf großer Fahrt	4
- Michael Mertins: Ein Radartist mit Leib und Seele	10
- Dieter Oesingmann und Gerd Böttcher: Der Dynamo – ein Gerät zur elektromechanischen Energieumwandlung am Fahrrad	17
- Gerd Böttcher: Bremsenpatente oder patente Bremsen? (Teil 2)	21
Post aus ...	
- England und Amerika	23
Literatur	
- Lesetipps	24
Autorenforum	
- Michael Mertins: TOLO-Pedalen in Holzversion und Duplex-Sattel	25
- Nils Hinrichsen: Radfahr-Verein Segeberg von 1886	26
Historisches Dokument	
- Leipziger Fahrrad-ausstellung 1890	27
Ausfahrten und Veranstaltungen	
- Luftlos-Tour 2014	29
- Dresdner Stallhof-Treffen mit Saxonia 100	30
Mein Rad	32
Die Feder	33
Vereinsnachrichten	33
Termine / Kleinanzeigen	34
Impressum	34

*Titelbild: Zwei Weltenbummler – Schwiegershausen und Kögel am 16. Juni 1900 im Hotel „Deutscher Hof“ in Beirut. Aufnahme von Klara Plöhn, der späteren Ehefrau von Karl May.
(Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Karl-May-Verlags, Bamberg-Radebeul)*

Mit dem „Teufelspferd“ auf großer Fahrt

Spuren der Weltumrundung von
Willy Schwiegershausen und Gustav Kögel

von Sven Schepp, Wiesbaden

Historische Radreisen sind seine Leidenschaft – unser Autor Sven Schepp ist in den vergangenen Jahren auf den Geschmack gekommen. Nicht nur, dass er selbst gerne im Sattel sitzt, gern recherchiert er auch die Lebensgeschichten einstiger Radreisender. Angespornt durch das Aufspüren der alten Reisetagebücher des Arno Triebner, widmet sich der Fahrradenthusiast nun einer Weltreise, die zwei sächsische Radtouristen unternahmen. Allerdings bilden diesmal intensive Online-Recherchen in historischen Zeitungen die Grundlage von Schepps spannendem Bericht.

Kein geringerer als der weltberühmte Schriftsteller Karl May notierte am 16. Juni 1900 im Hotel „Deutscher Hof“ in Beirut in das Tagebuch seiner Orientreise: „Hier im Hause sind zwei Radfahrer angekommen. Leipziger. Wollen nach Teheran. Kögel über Istanbul [gemeint ist wohl Istanbul, d. Verf.] und Schwiegershausen über Damaskus. Kögel ist 2mal durch die Vereinigten Staaten [gewandert, d. Verf.] und hat den Weltmeisterschaftspreis. Bescheidener Mensch, aber unvorsichtig, und von Sprachen keine Spur.“^{/1/}

Während vor unserem geistigen Auge beim Lesen des Namens Karl May sogleich wunderbare Bilder in Zusammenhang mit seinen Erzählungen „Winnetou“, „Old Surehand“ oder auch „Durch das Land der Skiptaren“ entstehen, so scheinen die Abenteurer Willy

Schwiegershausen und Friedrich Gustav Kögel (Abb. 1) heute nahezu vollständig in Vergessenheit geraten zu sein. Und damit nicht genug: SPIEGEL-ONLINE stellte 2009 Willy Schwiegershausen in einem Artikel über skurrile Schausteller und Gaukler gar als einen Scharlatan hin: „...und auch Willy Schwiegershausen, der ‚Weltwanderfahrer‘, hat nicht mit seinem Fahrrad die Welt umrundet, obwohl er das auf den Marktplätzen erzählt. Nie war der Leipziger in China, Australien oder gar in Amerika. Zwar zeigen ihn seine Kaufpostkarten inmitten von Derwischen und Medizinmännern – doch deren Fotos stammen aus völkerkundlichen Büchern dieser Zeit, wie der Hamburger Postkartensammler Peter Weiss herausgefunden hat: Schwiegershausen hat sich mit seinem Rad nur in die Szenerie hineinmontiert.“^{/2/}

Die beiden Weltwanderfahrer

Es wird wohl so gewesen sein, dass „Wheeling Willie“^{/3/}, wie Schwiegershausen noch heute in Neuseeland humorvoll genannt wird, eine Postkartencollage (Abb. 2) erstellte, um mit deren Verkauf Geld zu verdienen. Doch ihn damit gleich als Hochstapler zu stigmatisieren, der angeblich niemals die Grenzen Deutschlands verließ, geht eindeutig zu weit und ist schlichtweg falsch. Grund genug, mit diesem Bericht ein wenig den Mantel der radhistorischen Abenteurer zu lüften und einen Einblick in die Biografie zweier Männer zu gewinnen, die im Jahre 1899 zu einer besonderen Reise aufbrachen.

Betrachten wir zunächst den älteren der beiden Radreisenden: Friedrich Gustav Kögel wurde am 4. Juni 1860 in Pressel (Sachsen) geboren. Nach seiner Schulzeit und einer Lehre als Schneider erhielt er 1892 die Möglichkeit, als Schneider in Kolumbien zu arbeiten. Diese Anstellung



Abb. 2: Schriftsteller und Weltwanderfahrer: Eine Postkarte, wie sie bei den Vorträgen von Schwiegershausen zu erwerben war.

erwies sich aber als unbefriedigend und so zog Kögel im März 1893 nach New York, wo er seinen Unterhalt als Wanderarbeiter verdiente. Als eine große Zeitung in San Francisco 1894 einen Wettbewerb zur Durchquerung der USA ausschrieb, nahm Kögel im Juli 1893 an demselben teil und wanderte innerhalb von 169 Tagen und 18 Stunden die weit über 6 500 km lange, vom Veranstalter vorgegebene Strecke von San Francisco nach New York. Laut Überlieferung verbrauchte er sieben Schuhsohlen^{/4/} und kassierte für den Rekord 300 Dollar.^{/5/}

Von nun an hielt es den Schneider nicht mehr in seiner Werkstatt. Bereits im Som-



Abb. 1: Von „bewundernswerthem Muth“: Gustav Kögel (links) und Willy Schwiegershausen



Abb. 3: „Zwei Weltwanderfahrer“ - Willy Schwiegershausen (links) und Gustav Kögel, aufgenommen in einem Fotoatelier. Besonderes Baumerkmal der Räder sind die Lenker, die sowohl eine aufrechte als auch vorgebeugte Haltung erlauben.

mer 1894 startete er mit einem Freund zu einem neuen Abenteuer. Bis 1896 umwanderten Kögel und ein Freund die Erde anschließend auf einer vorgeschriebenen Route und lebten vom Verkauf von Fotos und Zeitungsartikeln über ihre Wanderung. Bei seiner dritten großen Wandertour 1897 verbesserte er seine Leistung, indem er in nur 90 Tagen von San Francisco nach New York marschierte. Im August

1898 schwang er sich mit seinem Neffen auf ein „Lipsia“-Fahrrad (Leipzig) /6/ und radelte in fünf Monaten von Leipzig nach Palästina und zurück. In Jerusalem erhielt er gar eine Audienz bei Kaiser Wilhelm II, der zu diesem Zeitpunkt das damalige Osmanische Reich besuchte. /7/ und /8/

Offenbar lernte der Sachse Kögel nach seiner Rückkehr seinen Landsmann Willy

Schwiegershausen kennen, über dessen Leben leider nur sehr wenig zu finden ist. Willy Georg Otto Schwiegershausen wurde am 30. Oktober 1877 in Groß Gersleben, heute ein Ortsteil der Stadt Oschersleben (Bode), geboren. Aus der historischen Meldekartei der Stadt Leipzig /9/ geht hervor, dass er im April 1892 nach Leipzig zog und zunächst „Kaufmannslehrling“ von Beruf gewesen war. Dieser Eintrag wurde dann aber gestrichen und um den Vermerk „Schriftsteller“ ergänzt.

Reisestart im Jahr 1899

In einem längeren Zeitungsartikel, der nach Ankunft von Schwiegershausen im Juni 1904 in der NEW YORK TIMES erschien, erfahren wir dennoch ein paar grundlegende Informationen der Tour. Der damals 21-jährige Willy Schwiegershausen und Gustav Kögel sollen am 10. März 1899 in Leipzig zu einer Weltumrundung auf dem Fahrrad gestartet sein /10/. Andere Quellen geben als offiziellen Reisestart die Abreise aus Paris am 10. Juni 1899 an. /11/ Beides ist im Hinblick auf den Reiseverlauf wohl zutreffend. Die beiden Reisenden bezeichneten sich als Journalisten und hätten von einem Verleger 23 000 Mark /12/ versprochen bekommen, sofern sie eine vorgegebene Route über alle Erdteile binnen fünf Jahren auf dem Fahrrad absolvierten. Als Nachweis sollten Post- und Siegelstempel der jeweiligen Orte



Abb. 4: Abfahrtsbereit: Gustav Kögel (links) und Willy Schwiegershausen auf einem CITO-Rad Nr. 16 von 1899

dienen. An den Auftraggeber abzuliefern seien ein Reisetagebuch und mindestens 1000 Fotos für Publikationszwecke.

„Es ist dies das siebente mal, daß der Versuch unternommen wird, eine Reise um die Erde ausschließlich auf dem Rade durchzuführen, nachdem sechs von amerikanischer, deutscher und englischer Seite unternommene Versuche gescheitert, d.h. unvollständig geblieben sind“ /13/ notierte die ILLUSTRIRTE ZEITUNG am 22. Juni 1899. „Schlank und sehnig gebaut sowie durch Training und umfassende Studien vorbereitet, scheinen die beiden von bewundernswerthem Muth und Unternehmungsgeist beseelten Männer dazu befähigt, das große Wagestück durchzuführen“, fuhr das Blatt fort. Zu der Meldung stellte die Redaktion zwei Studiofotos der Radreisenden samt Rad und Ausrüstung. (siehe S.5 Abb.3)

Was die verwendeten Marken ihrer Räder anbetrifft, so widersprechen sich die Quellen. Das WOCHENBLATT UND ANZEIGER FÜR DÜBEN UND UMGEBUNG notierte, dass Schwiegershausen und Kögel „auf CITO-Rädern /14/ starteten“ /15/, während der im KS 23 publizierte Zeitungsausschnitt nahe legen mag, dass zumindest Kögel auf einem Seidel & Naumann-Rad (Rahmennr. 159 054) startete. Von der Abfahrt existieren allerdings zwei in der ILLUSTRIRTEN ZEITUNG publizierte Studioaufnahmen der Abenteurer. Hier sind sie jeweils mit einem in Köln-Klettenberg gefertigten CITO-Rad Nr. 16 zu sehen. (siehe S. 5 Abb. 4) Es han-

delt sich um eine „Luxus-Damenmaschine mit Herrenrahmen“, wie im Herstellerkatalog des Jahre 1899 zu sehen ist. (Abb. 5) Vorteil dieses Radtyps war sicher, dass der kleinere Rahmen für bessere Wendigkeit und Handhabung sorgte.

Geplant war zunächst folgende Route: Frankreich, Süddeutschland, Österreich, Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Türkei, Kleinasien, Persien, Belutschistan, Vorder- und Hinterindien, Birma, Siam, China, Deutsch-China /16/, Japan, Amerika. /17/ Mit ihren Rädern fuhren die beiden zunächst von Frankreich nach Süddeutschland, wo ein Aufenthalt am 30. Juni 1899 in München verbürgt ist: „2 Weltreisende: Willy Schwiegershausen und Gustav Kögel, beide aus Leipzig, sind heute in München angekommen und im Hotel „Englischer Hof“ abgestiegen.“ /18/

Anschließend ging es über die Schweiz, Österreich, Ungarn, Serbien, Bulgarien zur türkischen Grenze. Nachdem auch dort die Grenzformalitäten erledigt waren, fuhr man nach Istanbul. Dort allerdings erhielt man keine offizielle Genehmigung zur Weiterfahrt. Grund hierfür war der Tod des deutschstämmigen US-Amerikaners Frank Lenz, der ab 1892 die Welt mit dem Fahrrad umrunden wollte. Aus Richtung Indien und Persien kommend, war er im Mai 1894 im Kurdengebiet zwischen Tabriz und Erzurum ermordet worden. Die türkische Regierung hatte daraufhin der Mutter einen finanziellen Obolus von 7 500 Dollar gezahlt. /19/ Der Gefahr einer erneuten

Zahlung wollte man sich seitens der türkischen Behörden nicht aussetzen. So fuhren Schwiegershausen und Kögel auf eigene Verantwortung ohne offizielle Genehmigung weiter durch das damalige Osmanische Reich.

Treffen mit Karl May

Im Juni 1900 erreichten Schwiegershausen und Kögel schließlich am Fuße des Berges Libanon die Stadt Beirut, wo man im Hotel „Deutscher Hof“ bei Familie Blaich aus dem Schwarzwald abstieg. Hier trafen die beiden Weltreisenden den Schriftsteller Karl May, der auf dem Höhepunkt seines Ruhmes zu diesem Zeitpunkt eine Orientreise mit seiner ersten Frau und mit dem befreundeten Ehepaar Plöhn unternahm. Offenbar hatten Gustav Kögel und Karl May mit der Familie Pfefferkorn /20/ aus Lawrence, Massachusetts/USA, gemeinsame Bekannte, denn es existiert ein undatiertes Foto, welches die Pfefferkorns mit Kögel zeigt. /21/

Am 15. Juni 1900 verfasste May folgendes Widmungsgedicht für Kögel:

„Geh hin; fahr hin, und sieh die Welt,
Die schöne, herrliche, und lerne.
Schau auf zu dem, der fest sie hält
Am Himmel seiner lichten Sterne.
Sieh dir der Menschheit Völker an,
Ihr Hoffen, Wünschen, Dichten, Trachten,
Und hast du es gesehn, sodann
Sag mir, ob sie es richtig machen.
Du wirst dann meiner Meinung sein
Und ihr auch deine Worte leihen:
»Die Welt ist groß, der Mensch so klein;
Gott hat ihm viel, viel zu verzeihen!«“ /22/

Tags darauf wurde von Klara Plöhn, der späteren zweiten Frau von Karl May auf der markanten Veranda des Hotels ein Foto von Schwiegershausen und Kögel gefertigt (siehe Titelbild!). Klara Plöhn notierte auf der Rückseite: „Schwiegershausen hat dann Jahre später [4. Dezember 1905, d. Verf.] hier in Radebeul einen Vortrag über seine Weltreise gehalten und kam bei dieser Gelegenheit mit [den Herren, d. Verf.] Stock und Spillner hierher.“ /23/

Getrennte Wege

Offensichtlich trennten sich im Raum Beirut die Wege von Kögel und Schwiegershausen. Letzterer wollte weiter durch das heutige Israel nach Ägypten, welches Kögel auf seiner Palästinafahrt bereits kennengelernt hatte. Dem ADVERTISER (Adelaide) zur Folge, wollte man sich in Teheran wieder treffen. Schwiegershausen gibt dieser Zeitung gegenüber an, dass er später im Oktober 1902 in Teheran sechs



Abb. 5: Qualitätsarbeit aus Köln-Klettenberg: Das CITO-Rad Nr. 16 in einem Katalog von 1899

Wochen auf Kögel gewartet habe, ohne ein Lebenszeichen von ihm zu erhalten. /24/ Kögel findet in der Folge keine Erwähnung mehr. Gegenüber der NEW YORK TIMES erwähnte Schwiegershausen, dass ein Begleiter in Palästina krank wurde und umkehren musste. Sollte es sich hierbei um Kögel gehandelt haben?

Einer Zeitungsnotiz zur Folge, soll Kögel jedoch die Welt in östlicher Richtung umrundet haben. Er sei bereits 1900 nach 18 Monaten Fahrt wieder nach Leipzig zurückgekehrt. /25/ Dies wäre allerdings eine sehr sportliche Leistung gewesen, denn er hätte rein rechnerisch nur noch ein halbes Jahr für die anstehende Umrundung von drei Vierteln der Erde vor sich gehabt.

Kögel brach am 4. Juni 1901 erneut zu einer Weltumrundung mit dem schon erwähnten Seidel & Naumann-Fahrrad in westliche Richtung auf. Allem Anschein nach fand die Weltumrundung in Chicago/USA nach 15 Monaten ihr Ende. Kögel ließ sich dort als Schneider nieder. Ein Jahrzehnt später startete Kögel, nun bereits 52 Jahre alt, zu einem neuen Versuch einer Weltumrundung – diesmal mit einem amerikanischen Motorrad der Marke „Emblem“ (Angola bei Buffalo, New York). Er durchfuhr zuerst die USA in westlicher Richtung. Dann in Sibirien allerdings, versagte ihm die Herstellerfirma die weitere technische und finanzielle Unterstützung. So musste Kögel auch diese Reise abbrechen und kehrte nach Chicago zurück. Er heiratete 1914 und überwand es nie, dass der Ehe keine Kinder beschert wurden. Seine Frau starb bereits 1932. Am 7. Dezember 1947 starb der in der deutschen Gemeinde von Chicago verwurzelte Gustav Kögel. Er sei zuletzt „arm wie eine Kirchenmaus“ gewesen, hatte er der Familie in Deutschland noch ein Jahr zuvor in einem Brief mitgeteilt. /26/ In seinem Heimatort Pressel errichtete man ihm zu Ehren einen Gedenkstein und benannte 1996 einen Wanderweg nach ihm.

Mäntel mit Gras und Stroh gestopft

Willy Schwiegershausen indes fuhr von Beirut nach Ägypten, um dann nach Bagdad und Teheran zu gelangen. Durch das damalige Persien und Belutschistan gelangte der Abenteurer nach Indien. Viele Menschen in den arabischen Wüsten hätten noch nie zuvor ein Fahrrad gesehen, und einige hätten das unbekannte Gefährt daher „Shaitan arabaci“ – „Teufelspferd“ genannt, erzählte Schwiegershausen dem Reporter der NEW YORK TIMES. Während die einen Zeitgenossen ihn hofiert

und fürstlich bewirtet hätten, so hätten andere aus Furcht mit Steinen und Erde nach ihm geworfen. Auch habe er, da er es irgendwann überdrüssig gewesen sei, beschädigte Reifen zu flicken, die Mäntel mit Stroh und Gras ausgestopft, um über die oft unwegsamen Straßen zu fahren.

Im heutigen Iran habe die Durchquerung der Wüste Unmenschliches von ihm abverlangt. Zudem seien er und ein Begleiter Angriffen von Beduinen ausgesetzt gewesen und hätten sich mit Waffengewalt erwehren müssen. Hierbei sei sein Kamerad erschossen worden. Er, Schwiegershausen, habe diesen dann im Sand beerdigt und sei anschließend vier Tage durch die wasserlose Wüste geirrt, um dann zum lebensrettenden Euphrat zu gelangen. Ob diese Anekdote der Wahrheit entspricht, muss bezweifelt werden. Die Erzählung, dass ein Reisegefährte erschossen worden sei, taucht in zeitgenössischen Zeitungsartikeln zwar immer wieder auf, aber einen Namen oder eine nähere Beschreibung der Umstände fand sich allerdings in keiner Quelle. Genau genommen widersprechen sich diese sogar.

So berichtete der ASHBURTON GUARDIAN (Neuseeland) davon, dass Schwiegershausens Gefährte von Kurden ermordet worden sei. Dies könnte auf das Schicksal des 1894 ermordeten Frank Lenz hindeuten. /27/ Die Vermutung liegt also nahe, dass Schwiegershausen oder aber die jeweiligen Reporter aus Gründen der Sensationslust die „Story“ aufbauschen und die einige Jahre zurückliegende Ermordung von Lenz in Schwiegershausens Reiseerzählung einbauten. Von Bagdad aus habe er dann die Ausgrabungen deutscher Archäologen in Babylon besucht, berichtete der Weltenbummler der NEW YORK TIMES. Tatsächlich war der deutsche Archäologe Robert Koldwey in jener Zeit damit beschäftigt, intensive Ausgrabungen in Babylon durchzuführen und noch heute zeugt das imposante Ishtar-Tor im Pergamonmuseum Berlin von seiner Schaffenszeit.

Am 2. Oktober 1900 sei Schwiegershausen in Teheran angekommen und habe

eine Audienz bei dem Schah von Persien erhalten, fährt die NEW YORK TIMES fort. Später habe er sechs Monate dafür gebraucht, durch Indien zu fahren. Aufgrund der durch den Boxeraufstand in China hervorgerufen Kämpfe, musste der Langstreckenfahrer seinen Plan, durch das Reich der Mitte zu pedalieren aufgeben. Stattdessen fuhr er ausgehend vom heutigen Sri Lanka mit dem Schiff nach Südafrika. Doch auch hier kam es infolge des Burenaufstandes zu Kampfhandlungen. Nach einer verhältnismäßig kurzen Fahrt durch die britische Kapkolonie sei er dann mit dem Schiff nach Australien aufgebrochen. Von Colombo mit dem Schiff kommend, habe er die Route Fremantle, Kalgoorlie, Coolgardie, Adelaide, Melbourne zurückgelegt. /28/

Auf dem fünften Kontinent

Auch bei der Durchquerung dieses Kontinents sei es zu sehr gefährlichen Situationen gekommen. Inmitten des Outbacks sei Schwiegershausen ernstlich erkrankt und sei in diesem Zustand tagelang einer Telegrafeneileitung gefolgt. Als er zu schwach zur Weiterfahrt gewesen sei, habe er den Draht zerschnitten. Ein paar Tage später habe ihn dann der eintreffende Reparaturtrupp entdeckt und gerettet. Der OTAGO WITNESS vom 8. Januar 1902 vermerkte weiterhin in seiner Ausgabe: „Herr W. Schwiegershausen, ein deutscher Journalist, der aufgrund einer Wette über 1250 Pfund mit dem Fahrrad um die Welt fährt, verließ Kalgoorlie



ASHBURTON CYCLING CLUB AND ASHBURTON POST OFFICE: 1899. . Harris, photo.

Abb. 6: Zahlreich versammelten sich die Mitglieder der örtlichen Radfahrerclubs bei besonderen Anlässen wie hier 1899 vor dem Postamt von Asburton – mit solcher Kulisse dürfte auch Schwiegershausen am 20. Juli 1902 empfangen worden sein.

mit Ziel Adelaide am 20. Dezember 1901. Anschließend telegraphierte er, wie der Advertiser von Denial Bay berichtete: „Verloren im Busch, ohne Essen und Wasser für einige Zeit. Ließ das Fahrrad



ßen oder auch ein Stück des Weges zu begleiten. Mit seinen vielen Vorträgen - es sind alleine für Australien und Neuseeland 16 in historischen Tageszeitungen nachweisbar - sorgte der Weltreisende für einen großen Bekanntheitsgrad. (Abb.7)

Wenige Wochen später war Schwiegershausen dann in Tasmanien (Strecke: Launceston-Hobart) /30/ und anschließend in Neuseeland (Ankunft am „The Bluff“ bei Invercargill) /31/ unterwegs, wie zahlreiche zeitge-

packtem Fahrrad zeigen (Abb. 8 und Umschlaginnenseite vorn). Der Reisende selbst hatte sich zu Ehren des Gastlandes eine Armbinde in den britischen Farben blau-weiß-rot angelegt, wie in den Zeitungen zu lesen ist. /34/ Der NEW YORK TIMES gegenüber gab er an, dass er auf seiner Reise insgesamt vier verschiedene Fahrräder gehabt habe. Das Rad, mit dem Schwiegershausen durch den Fünften Kontinent fuhr, war ein Massey-Harris „Roadster“, wie zeitgenössische Zeitungen berichten. „Es hat eine Übersetzung von 1:74 und mit allem Gepäck wiegt es rund 40 Kilogramm. Der Rahmen sieht aus, als habe er schon viele Straßen bezwungen.“ /35/ Der kanadische Hersteller wurde später unter dem Namen Massey-Ferguson für seine landwirtschaftlichen Maschinen weltberühmt.

Über Peru nach Amerika

Vom australischen Newcastle sei Schwiegershausen dann auf einem Schiff nach Peru gekommen, berichtet die NEW

Abb. 8: „Wheeling Willy“ auf seinem Massey-Harris-Rad, abgebildet im „OTAGO WITNESS“ - eine der ersten neuseeländischen Zeitungen, die Fotos in ihren Ausgaben publizierte.

zurück. Nach der Rettung wurde das Rad geborgen. Werde am 1. Januar 1902 um 1 Uhr von Port August kommend Adelaide erreichen.“ /29/

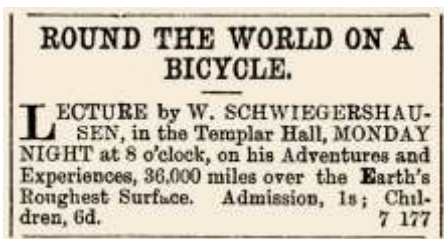


Abb. 7: Einladung zum Vortrag wie sie im „ASHBURTON GUARDIAN“ abgedruckt wurde.

Bei der Ankunft in Adelaide seien später etwa 5 000 Menschen, darunter 200 Radfahrer, auf der Straße gewesen, um ihn zu empfangen. Und tatsächlich berichtete der ADELAIDE ADVERTISER in seiner Ausgabe vom 6. Januar 1902, dass „eine große Anzahl der Mitglieder der ‚League of Wheelmen‘ Schwiegershausen an der ‚North-road‘ in der Nähe der ‚little Para‘ antraf und ihn in die Stadt begleitete. Eine große Menschengenge hatte sich am Postamt aufgebaut und jubelte ihm zu, als Schwiegershausen das Denkmal der Queen am Victoriaplatz passierte.“ Wie historische Zeitungen berichteten, kamen bei der Ankunft des Deutschen in vielen Orten, ähnlich wie auf der Abb. 6 (siehe S. 7), zahlreiche Radfahrer zusammen, um ihn zu begrü-

nössische Zeitungsberichte bestätigen. Offenbar sorgte er in jedem größeren Ort für Aufsehen unter der radsportbegeisterten Bevölkerung. Dies brachte ihm neben dem Spitznamen „Wheeling Willy“ auch die Ehre ein, im 2004 erschienenen Buch zur Geschichte des neuseeländischen Radsportes in Text und Bild erwähnt zu sein. /32/ In vielen Orten hielt er dabei Vorträge über seine Reisen und hinterließ offenbar einen guten Eindruck: „Der junge Reisende hat eine gewinnende Persönlichkeit und beherrscht fünf Sprachen. Englisch spricht er grammatikalisch flüssig mit einem interessanten ausländischen Akzent, er hat die Gabe der grafischen Beschreibung und würzt diese mit wohlgewählten humoristischen Einschüben.“ /33/

Während des Aufenthaltes in Australien oder Neuseeland entstanden zwei überlieferte Fotos, welche Schwiegershausen mit Tropenhelm und be-



Abb.9: Zeitgenössische Postkarte eines Vortragsbesuchers mit handschriftlichen Angaben für die Empfängerin: „Medizinmann, Persisches Gericht oder Känguruhjagd“ usw.. Die „Grüßenden Beduinenmädchen“ beschreibt der Absender allerdings falsch, es handelt sich im runden Bild am rechten Rand um Neuseeländerinnen.

YORK TIMES weiter. Offenbar sei ihm aber dort die Höhenluft nicht bekommen und auch aufgrund der Witterungsbedingungen sei ein Radfahren kaum möglich gewesen. Nächste Station der Weltreise sei dann Mexiko gewesen, wo er von Präsident Diaz in dessen Palast in Chapultepec, Mexiko-Stadt, empfangen worden sei. In Laredo, Texas, habe er dann die US-amerikanische Grenze überquert und daraufhin die Vereinigten Staaten von West nach Ost durchquert. Schließlich, so die NEW YORK TIMES, sei Schwiegershausen dann in New York angekommen. Mit der Jahreswende 1903/04 sei er dann mit dem Schiff nach Deutschland ausge- reist. Die Zeitung resumiert, dass Schwiegershausen vier Jahre und elf Monate unterwegs gewesen sei und hierbei vier verschiedene Fahrräder, 26 Reifen und vier Fotokameras zerschossen habe. Auf seiner einzigartigen Weltreise habe er weit über 2 000 Fotos gemacht und habe acht Bücher mit Stempeln und Zertifikaten seiner Reiseorte gefüllt.

Nach seiner Rückkehr in Deutschland hielt Willy Schwiegershausen in den kommenden Jahren Vorträge über seine Reisen. Noch heute finden sich in einschlägigen Auktionen Postkarten mit völkerkundlichen Motiven, die er wohl zu seinen Vorträgen verkaufte. „Die besten Grüße von diesem Vortrag. Dein Karl“ notierte im Mai 1906 in Hildburghausen beispielsweise ein Besucher des Lichtbildvortrages von Schwiegershausen auf eine solche Postkarte (Abb. 9) und versandte diese an „Emma Neitsch in Eisenach“.

Was aus Willy Schwiegershausen und seinem Nachlass wurde, ist dem Autor unbekannt geblieben. Im Adressbuch der Stadt Leipzig ist „Schwiegershausen, Willy – Forschungsreisend“ für die Elsä- ser Straße (heute: Max-Planck-Str.) 18 genannt. /36/ Leider wurde die zentrale Meldedatei der Stadt Leipzig erst ab den Jahren 1952/55 lückenlos geführt. Hier taucht der Weltwanderfahrer allerdings nicht mehr auf. „Im Ergebnis muss ich Ihnen mitteilen, dass darin keine Angaben zu der von Ihnen gesuchten Person, Willy Schwiegershausen, ermittelt werden konnten,“ /37/ so die Antwort des Einwohnermeldeamtes. Ob er in der Zwischenzeit verstarb oder an einen unbekannten Ort zog, ist daher nicht nachvollziehbar. Auch in Groß Gernersleben, dem Geburtsort, liegen keine Daten vor, die das Todesda- tum und den Todesort belegen könnten.

Belegt ist allerdings ein Lichtbildvor- trag mit dem Thema „Auf dem Rade um die Welt“ am 4. Dezember 1905 in der Gastwirtschaft „Goldene Weintraube“ in

Radebeul, der Heimatstadt von Karl May. /38/ Und wenngleich auch Karl May nicht zu dem Vortrag erschien, so fand am folgenden Tage doch eine Zusammen- kunft von Schwiegershausen und Karl May in der „Villa Shatterhand“ in Rade- beul statt. Dass hierbei neben den Geschichten von Winnetou, Old Shatter- hand auch diejenige des „Radelnden Willy“ erzählt wurde, dürfte selbstver- ständlich gewesen sein.



Bild 10: „Auf dem Rade um die Welt!“ – Werbean- zeige aus dem Jahr 1913 für einen mit Lichtbildern illustrierten Reisevortrag

Schlussbemerkung

Die letzten verfolgbaren Spuren von Schwiegershausen sind sein Vortrag in der Schweiz von 1913 (Abb. 10) und die Eintragung im Leipziger Adressbuch von 1949. In seinem Lebenslauf klaffen also große Lücken, die der Autor gerne schlie- ßen möchte. Vielleicht kann jemand aus der Leserschaft des KS zur Aufklärung beitragen. Hinweise bitte an den Autor oder die Redaktion.

Anmerkungen

- /1/ D. Sudhoff und H.-D. Steinmetz: Karl-May- Chronik (Teil 2: 1897 - 1901), Karl-May-Verlag Bamberg-Radebeul; hier S. 362.
- /2/ Skurrile Schausteller – Freakshow 1900, in: <http://www.spiegel.de/einestages/skurrile-schausteller-a-948451.html>
- /3/ Southern Cyclist, Nr. 20, 1984
- /4/ Katja Benicke: Gustav Kögel, der erste Welt- umwanderer; Hausarbeit einer Familienange- hörigen im Fach Geschichte, Bad Dübener 2000
- /5/ <http://www.lvz-online.de/region/bad-dueben/weltumwanderung-bei-kaiserwetter/r-bad-dueben-a-34094.html>; vgl. Stupp, Heine: Zu Fuß um die Welt in 492 Tagen – Start: München am 31. Juli 1895, Langen & Müller, München 2003
- /6/ wie Anm. /4/
- /7/ http://de.wikipedia.org/wiki/Friedrich_Gustav_Kögel bzw. KS 23, S. 17;
- /8/ http://karl-may-wiki.de/index.php/Gustav_Kögel
- /9/ Sächsisches Staatsarchiv, Bestand 20031 Polizeipräsidium Leipzig, Sign. PP-M 1183
- /10/ The New York Times, 19.06.1904
- /11/ The Advertiser (Adelaide), 06.01.1902
- /12/ Wochenblatt und Anzeiger für Düben und Umgebung, 52. Jg, Nr. 72, 09.09.1899, hier wird von 10 000 Mark berichtet.

- /13/ Illustrierte Zeitung (Leipzig), Nr. 2921, 22.06.1899
- /14/ Die 1896 gegründeten Cito-Fahrradwerke befanden sich in Klettenberg bei Köln.
- /15/ wie Anm. /12/
- /16/ Gemeint ist das damalige „Deutsche Pacht- gebiet Kiautschou“.
- /17/ Illustrierte Zeitung, Nr. 2921, S. 842, 22.06.1899
- /18/ Tagebuch der kgl. Haupt- und Residenzstadt München, 1899, Bd. I, S. 1244, 30.06.1899
- /19/ Vgl. David V. Herlihy: The Lost Cyclist, New York, 2010; Der Advertiser (Adelaide) spricht in seiner Ausgabe vom 06.01.1902 gar von 100.000 Francs.
- /20/ Dr. Ferdinand Pfefferkorn (1841-1916) war ein Schulfreund von Karl May.
- /21/ wie Anm. /8/
- /22/ Guntermann, Karl: Eine Begegnung, in: Jahrbuch der Karl-May-Gesellschaft 1970, S. 177-180 - <http://www.karl-may-gesellschaft.de/kmg/sekt1/JbKMG/1970/177.htm>
- /23/ Albert Stock und Albin Spillner waren Mitglie- der des Gewerbevereins Radebeul, welcher den Vortrag von Schwiegershausen organi- sierte.
- /24/ wie Anm. /11/, hier S. 6
- /25/ vgl. KS 23, S. 17
- /26/ wie Anm. /4/
- /27/ Ashburton Guardian (Ashburton), Volume XXI, Issue 5715, 19.07.1902, S. 3
- /28/ Clutha Leader (Balclutha), Volume XXVIII, Issue 1515, 06.05.1902, S. 3
- /29/ Otago Witness, Issue 2495, 08.01.1902, S. 51
- /30/ wie Anm. /28/
- /31/ wie Anm. /28/
- /32/ Kennett Brothers: Ride – the story of cycling in New Zealand, Wellington 2004
- /33/ Bush Advocate (Dannevirke), Volume XIV, Issue 166, 10.10.1902, S. 2
- /34/ Ashburton Guardian (Ashburton), Volume XXI, Issue 5716, 21.07.1902, S. 2
- /35/ Timaru Herald (Timaru), Volume LXXVII, Issue 11810, 16.07.1902, S. 3
- /36/ Leipziger Adressbuch, Ausg. 1949 - http://genwiki.genealogy.net/Leipzig/Adressbuch_1949
- /37/ Stadt Leipzig, Brief an den Autor, 01.04.2014
- /38/ Radebeuler Tageblatt vom 01.12.1905, 03.12.1905 und 07.12.1905

Bildnachweis

- Abb. 1: Sammlung Siegfried Ullmann
 Abb. 2: Sammlung Sven Schepp
 Abb. 3: Einzelblätter der Illustrierten Zeitung Nr. 2921 vom 22. Juni 1899, S. 842; Stadtar- chiv Leipzig Nr. 428
 Abb. 4: Sammlung Siegfried Ullmann
 Abb. 5: Sammlung Horst Nordmann, Köln – www.coelner-fahrraeder.de
 Abb. 6: Anonymus: The Cyclopeda of New Zea- land, Christchurch 1903, S. 815
 Abb. 7: Ashburton/Neuseeland, Volume XXI, Issue 5715, 19. Juli 1902, S. 3 - www.paper-past.natlib.govt.nz
 Abb. 8: Otago Witness vom 07. Mai 1902, S. 37 – mit freundlicher Genehmigung der Alex- ander Turnbull Library, Wellington/Neu- seeland
 Abb. 9: Sammlung Sven Schepp
 Abb. 10: Volksblatt für den Kanton Appenzell und dessen Umgebung (Amtliches Publika- tionsorgan für die Gemeinde Teufen), Säntis (Schweiz), 26. Sept. 1913, bereit gestellt von Thomas Fuchs, Herisau (CH)

Ein Radartist mit Leib und Seele

Das bewegte Artistenleben des Paul Z'dun aus Harbke

von Michael Mertins, Bielefeld

Bei seinen Recherchen zu den wagemutigsten Radartisten (KS 42 und 43) stieß unser Autor auf Fragmente des Lebenslaufs von Paul Joseph Z'dun, der das höchste Einrad der Welt gefahren haben soll. Der im Internet entdeckte Text machte Lust, mehr über den Künstler zu erfahren. Ein kleiner Quellenhinweis auf der Webseite brachte den Durchbruch für die weiteren Nachforschungen: Er führte zum Sohn des 1981 verstorbenen Artisten – in die Nähe von Brandenburg an der Havel, wo dieser heute im Haus seines Vaters lebt. Der folgende Artikel fußt also im Wesentlichen auf Gesprächen mit der Familie Z'dun. Der Text wird ergänzt durch einmalige Bilddokumente aus den Sammel- und Fotoalben, die der Künstler Z'dun noch zu seinen Lebzeiten selbst anlegte.

Am Anfang stand das Kunstradfahren

Begonnen hat alles in Harbke, einem kleinen Ort in der Nähe von Helmstedt. Dort machte Paul Z'dun auf dem Rittergut eine Ausbildung zum Schmied. Schon 1918 im zarten Alter von 14 Jahren entdeckte er für sich die Freude am Kunstradfahren und trat in die örtliche Gruppe des Arbeiterradfahrervereins „Frisch-auf“ ein. /1/ Sechs Jahre später war Paul bereits Bezirksmeister des Gaus 7 im Einer-Kunstradfahren. Im Heimatmuseum Harbke gibt es ein Hochrad zu bestaunen, das Paul bei seinen ersten Bühnenauftritten eingesetzt haben soll. /2/ Bemerkenswert seine „kleine“ Größe von vielleicht 48 Zoll Raddurchmesser, die aber von Artisten gerne gewählt wur-



Abb. 1: Werbepostkarte der Künstlergruppe Paul Sylwest, um 1922

de. Diese Modelle waren auf der Bühne einfacher zu fahren und leichter zu den Auftrittsorten zu transportieren. Es ist aber keine Sonderanfertigung mit Schnellspannern zum prompten Zerlegen auf der Bühne, es wird sich um ein Knabenmodell handeln, das Paul nach dem Ersten Weltkrieg günstig erwerben konnte, denn die Ära der Hochräder war ja zur jener Zeit schon längst passé.

Wann Paul seine künstlerische Karriere außerhalb des Radfahrervereins startete, ist nicht ganz geklärt. Fest steht, dass er in der Einrad-Truppe von Paul Sylwest begann, eine Quelle nennt dazu den Zirkus Straßburger als ersten Auftritt (siehe Interview-Text), eine andere das Tivoli in Hannover, was wohl wahrscheinlicher ist. /3/ Der Zeitpunkt ist strittig, die Angabe 1920 von Kalkreuth dürfte verkehrt sein, denn da war Paul erst 16 Jahre alt. Aber in der Zirkuswelt ist ja alles möglich... Die Sylwest-Truppe bestand – in unterschiedlich starker Besetzung – aus Artistinnen und Artisten mit ganz hohen Einrädern (Stangenrädern wie sie in der Artistensprache heißen). Auch Kunstfahrräder und ein Miniaturrad kamen zum Einsatz. (Abb. 1) Es ist sicher, dass Paul Z'dun schon vor 1925 zu dieser Troupe oder Company stieß, für internationale Gastspiele nannte man sich gerne so. Nach den vorhandenen Fotografien und Postkarten ist davon auszugehen, dass die Artisten in erster Linie ein seriöses Showprogramm mit komischen Einlagen darboten. In den Görcke-Nachrichten von 1926 deutet eine Zeichnung schon auf einen höheren Anteil von Komik hin. (Abb. 2)

Neben den Sylwests arbeitete der junge Z'dun mit der Einradgruppe „The Deblars“, in seinen Sammelalben finden

sich mehrere Fotos dieser Gruppe. Auf Ansichtskarten, die der Radartist von den Auftrittsorten in großer Zahl nach Hause schickte, hat er notiert, wann er mit den Deblars auftrat. Offensichtlich wech-



Abb. 2: Hier wirbt die Firma Görcke aus Bielefeld damit, das kleinste und größte Rad der Welt für die Sylwests gebaut zu haben.

selten die Besetzungen der Künstlergruppen, man half sich gegenseitig je nach Tourneeplan personell aus. Deshalb lässt sich seine Zugehörigkeit zu der einen oder anderen Gruppe zeitlich nicht klar abgrenzen. Ein einzigartiges Foto von 1929 zeigt eine Straßenszene in Köln. (Abb. 3) Hier fahren die Deblars Reklame für einen Auftritt im „Capitol“ wie die Aufschrift der Schirme verrät. Schon damals wusste die Gruppe, die Aufmerksamkeit zu erregen. Kurzberockte Damen auf hohen Rädern zogen die Blicke der Männerwelt auf sich... Die

Herren ganz im Gegensatz dazu äußerst seriös im schwarzen Ausgeheck mit Zylinder, der Chef der Truppe dahinter sogar mit einem vornehmen Überwurf. Die Rückseite des Fotos trägt einen Stempel: „Deblars Troupe – Weltberühmter Radsensations-Akt“ An Selbstbewusstsein mangelte es der Gruppe nicht, wie die Formulierung beweist – aber Klappern gehört zum Handwerk, besonders in der Artistenbranche. Das war schon immer so!

Erstes eigenes Ensemble

Mit Frack und Zylinder startete Z'dun dann ab 1925 auch ein erstes eigenes Bühnenprogramm, heute würde man sagen als Ausgründung: Mit einem Partner aus der Sylwest-Troupe, namentlich Fritz Hellars, ging er seinen eigenen künstlerischen Weg im Duo P. & F. Hellars. Part-



Abb. 3: Reklamefahrt in Köln - voran auf dem Stangenrad fährt der schlanke Paul Z'dun.



Abb. 4: Auf vernickelten Rädern der Marke Triumph startete das ungleiche Duo eine eigene Karriere.

ner Fritz übernahm bei den Auftritten den humoristischen Part als „dummer August“, während Paul die hohe Schule des Kunstradfahrens und des Einradfahrens zeigte. Der Reiz ihrer Auftritte lag in dieser ungewöhnlichen Kombination von verschiedenen Charakteren. Sponsor der Künstler waren die Triumph-Werke aus Nürnberg, auf Rädern dieser Marke führten sie ihre Kunststücke vor. (Abb. 4) Manchmal begleitete sie auch

eine radfahrende Dame, deren Name leider ungenannt ist. (Abb. 5) Mit zunehmendem Erfolg änderte das Duo seinen Namen in „Fleur & Feuille“, was man übersetzen könnte mit „Blüte und Blatt“. Schwierigkeiten gab es mit dem Namen des Ensembles, denn in manchen Ländern war der französische Name unaussprechlich, so dass es Abwandlungen wie „Fleur and Folie“ und „Fleur und Folie“ gab. Als Minimalanforderung an die Bühne galt eine Grundfläche von 5 x 5 m und eine Höhe von 3 m wie eine alte Künstlerpostkarte belegt. (Abb. 6 auf S. 12). Auf der Rückseite ist aufgestempelt:



Abb.5: Das Duo mit weiblicher Begleitung – sie ganz züchtig mit schwarzer Strumphose!

Der Stempel zeigt, dass das erfolgreiche Duo zeitweise am Niederrhein in Homburg (heute zu Duisburg gehörend) sein Zuhause hatte. Auf der Karte wird aber auch erwähnt, dass die hohen Einräder bis 7 m Sattelhöhe ausziehbar waren. Dass diese Räder auch von den Triumph-Werken kamen, ist eher unwahrscheinlich. Es handelte sich wohl um Eigenbauten, denn schließlich war Paul gelernter Schmied. In voll ausgezogener Höhe konnte das Einrad nur im Freien gefahren werden, Messungen auf den historischen Fotos ergeben etwa eine Sattelhöhe von 5,50 m. Gerne behaupteten Artisten jener Tage, das höchste Einrad der Welt zu fahren, wie z. B. auch Fred Bredford, der annoncierte, ein 8 m hohes Einrad der Marke Göricke zu fahren. Nachprüfen lässt sich das heute leider nicht mehr, aber schon eine Höhe vom 5 bis 6 m verlangte den Künstlern Einiges ab. Ernsthafte Stürze soll der Vater nie gehabt haben - bis auf einen kleinen Unfall in Schweden, wo Paul sich mal „die Nase verbogen“ hat, so berichtet es sein Sohn heute.

Engagements in den Jahren 1925, 1926 und 1928 führte das ungleiche Duo nach Finnland. Legendär sollen die Auftritte im Circus Kapitän Alfred Schneider gewesen sein. Auch dort „versetzte seine groteske Akrobatik das Publikum jedes Mal in einen wahren Rausch des Lachens und der Anerkennung.“ /4/ Für zusammen 15 Monate waren Fleur & Feuille alias Z'dun und Partner Hellars in den Jahren 1930 und 1931 die Reklame-Nummer für Schneider. /5/ Des Weiteren agierten die beiden Artisten u. a. in Amsterdam, Wien, Prag, Rotterdam, Dresden und Frankfurt. Viele Fotos auf Werbeblättern und Post-



Abb. 6: Eine Werbepostkarte, die viele Tricks des Artistenduos darstellt.

karten belegen ihre spektakulären Reklameauftritte, die sie unter freiem Himmel vollzogen.

Z'dun ist durch seine europaweiten Auftritte viel herum gekommen, aber nie nach Übersee gereist. Das hatte auch seinen Grund: Der Künstler von 1,84 m Körpergröße war Nichtschwimmer und galt als wasserscheu - er soll sogar Zeit seines Lebens nie in einem Boot gefahren sein. Ein Engagement beim Zirkus Sarasani lehnte er aus Angst vor einer Schiffsreise nach Übersee ab. Ganz unberechtigt war diese Angst nicht, denn 1923 hatte der Zirkus auf dem

Seeweg nach Amerika durch den Untergang eines Schiffes einen Teil seiner Ausrüstung verloren.

er sich selbst auf das komische Fach. Der Artist entwickelte die Nummer des „Trunkenboldes auf dem Rade“, verlegte sich dabei aber wieder auf das niedere Zwei- und Einrad. (Abb. 8) Seine Markenzeichen wurden der geknautschte Hut, der Schnauzbart, später kamen noch die Zigarre und die angeklebte Knollennase dazu. Damit feierte Doon bei vielen Kabarett- und Varieté-Auftritten der späten 1930er Jahre auch im Ausland (z. B. in Antwerpen, Brüssel, Lüttich und Bordeaux) viele Erfolge. Er war aber auch gern gesehener Künstler bei den bekanntesten Zirkussen dieser Zeit: Engagements bei Althoff, Barlay, Busch und Roland sind durch Zeitungsausschnitte in seiner Sammlung belegt. Das Online-Portal „Magdeburger Biographisches Lexikon“ (MBL) der Otto-von-Guericke-Universität würdigt seine Leistung mit den Worten: „Bei seinen Vorstellungen in fast allen europäischen Ländern zeigte er die Hohe Schule auf dem Rade und war mit seinen geschickten Ungeschicklichkeiten im Zirkus und in namhaften Varietés und Kabarets die große Lachnummer.“ /6/

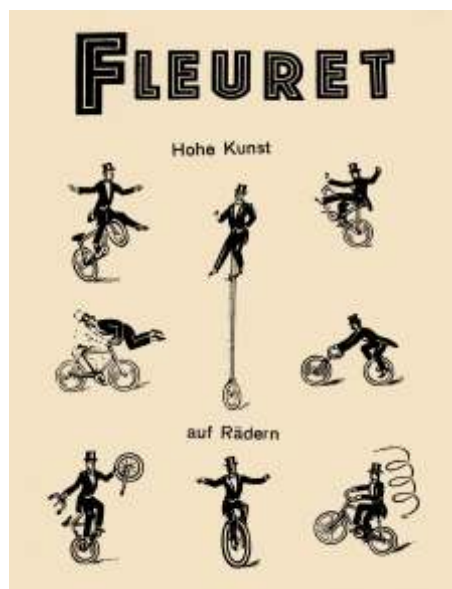


Abb. 7: Mit dieser Karte warb Paul Z'dun alias Fleuret als Einzeldarsteller.



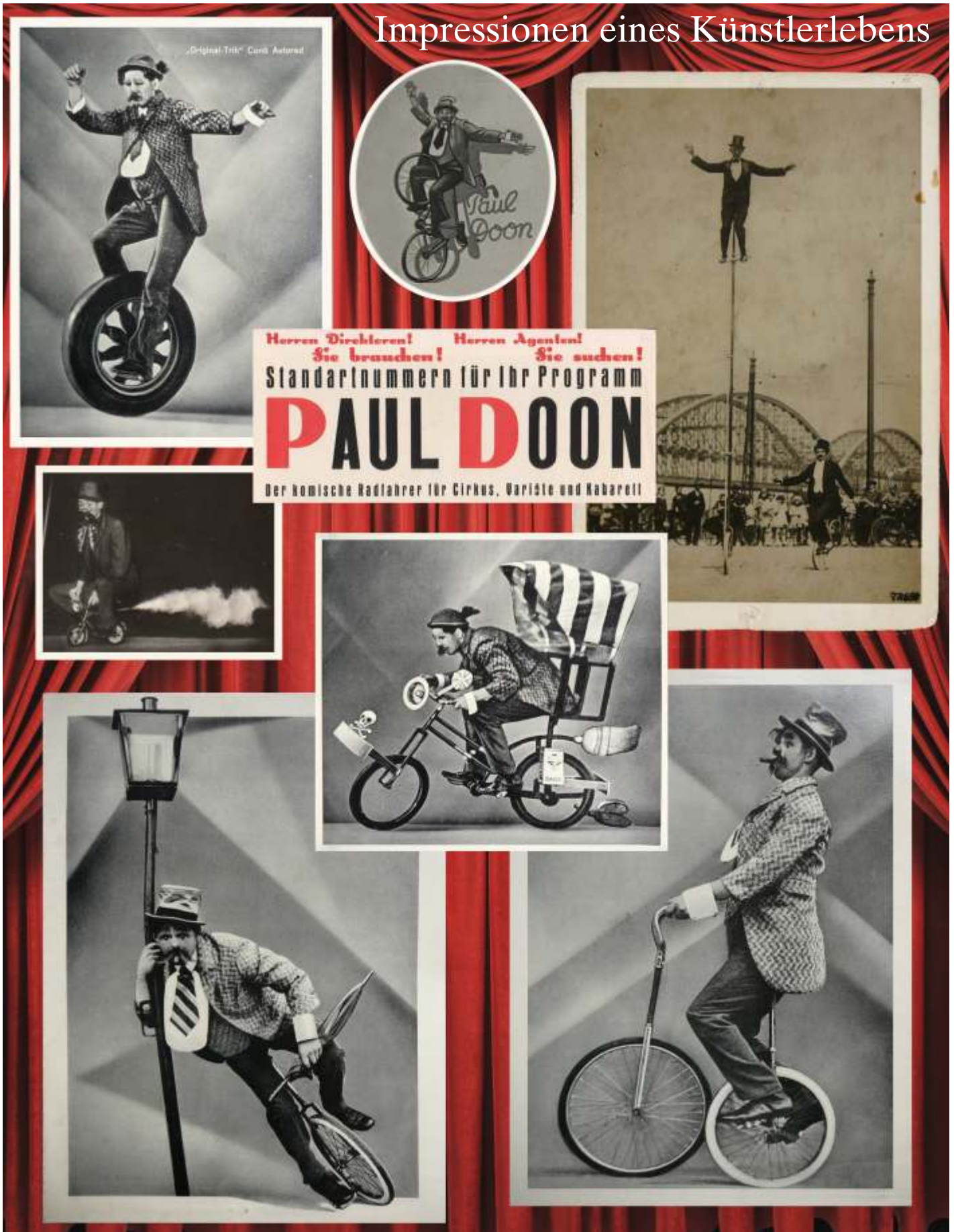
Abb. 8: Seine komische Nummer als betrunkenen Radfahrer brachte Paul jahrzehntelang auf die Bühne.

Arbeit als trickreicher Solist

Ab 1936 arbeitete Z'dun solistisch als komischer Trickradfahrer und verwendete die Künstlernamen Fleur, Fleuret und später Paul Doon. (Abb. 7) Seinen Wohnsitz hatte er zu dieser Zeit wieder in Harbke bei Helmstedt, wo er aufgewachsen war. Da ihm als Solist sein „dummer August“ Fritz fehlte, verlegte

Während eines Gastspiels in Köln lernte Z'dun seine spätere Frau kennen. Den Künstler plagte - wie immer nach seinen Auftritten - der große Hunger. Er liebte es, nach getaner Arbeit deftig zu speisen: Eisbein mit Sauerkraut war sein Leibgericht, das er gerne in einer bestimmten Gaststätte zu sich nahm. Dabei machte er die Bekanntschaft von Kaltmamsells Tochter namens Pauline,

Impressionen eines Künstlerlebens



die als Bedienung dort arbeitete. Geheiratet haben die beiden 1942 in Köln. (Abb. 9) Welcher Beschäftigung der Künstler in den Kriegsjahren nachging, ist anhand von seinen Arbeitsbüchern genau nachvollziehbar. Laut seinem zweiten Arbeitsbuch ging Paul regelmäßig von Mai bis Juli mit der NS-

Ackerland nah am Wusterwitzer See gelegen, erworben.

Erfolgreiche Nachkriegskarriere

Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte Paul Z'dun an seine großen Erfolge anknüpfen. Von 1946-51 wechselten seine Auftritte zwischen Varieté-Auftritten und Zirkus-Engagements, zum Beispiel beim Circus Roland. Zu diesem Zirkus-Gastspiel in Nordhorn versuchte die Reporterin einer Lokalzeitung, ein Interview mit dem Künstler zu machen (siehe Interview im Kasten). Die Handlung und der Wortwechsel, so wie sich abspielten, zeigen einmal mehr, dass Meister des komi-

hielt Mutter zuhause das Zepter fest in der Hand und regelte alles“, erinnert sich heute sein Sohn Axel. Nur bei einer Tournee, nämlich 1949 mit dem Zirkus Althoff durch Westdeutschland, nahm der Künstler seine Familie mit. Sein Junge schlief während der Tournee in einer selbstgebastelten Schlafkiste im Wohnwagen des Vaters. Bis 1954 waren Gastspiele im Westen möglich, danach regelte die Konzert- und Gastspielsdirektion das künstlerische Leben in der DDR. Als Paul kein Reisevisum für den Westen mehr ausgestellt wurde, beschränkte sich sein Aktionsradius auf die DDR und weitere Staaten des Ostblocks, sein letzter Auslandsauftritt war in der Tschechoslowakei.

Der Sohn erinnert sich, dass der Vater jeden Winter eine große Transportkiste mit neuem Farbanstrich versah und immer wieder daran herumschraubte, um das Teil für den Versand zu optimieren. Schließlich spielte so eine Kiste im Leben eines Künstlers eine wichtige Rolle, denn seinerzeit wurden die Requisiten per Spediteur oder Eisenbahn zum Gastspielort geschafft. Sie musste rechtzeitig am Ziel sein, natürlich mit unbeschädigtem Inhalt. Das Winterhalbjahr war arm an Auftritten, Zirkusse bezogen häufig ein Winterquartier, denn eine Beheizung der Zuschauerkelte wäre nicht zu finanzieren gewesen. In dieser Zeit trainierte Paul regelmäßig zwei- bis dreimal die Woche im Saal einer Gaststätte, um in Übung zu bleiben. Er war zwar mit Leib und Seele Artist, aber seinem Jungen sagte er immer wieder: „*Lerne was Richtiges, was Du Dein Leben lang machen kannst, lebenslang Künstler zu sein, ist Knochenarbeit.*“

Ein Blick in Z'duns Arbeitsbuch zeigt, dass er in Westdeutschland neben



Abb. 9: In Köln, am 17. Februar 1942, heiratete Paul Z'dun seine Pauline.

Organisation „Kraft durch Freude“ (KdF) auf Tournee, von August bis Oktober arbeitete er in verschiedenen Varietés. Diesen Wechsel von KdF-Auftritten und Varieté-Engagements kann man von 1941 bis Ende Januar 1944 nachvollziehen. Danach war er bis zum Kriegsende als Soldat eingesetzt. Es kann vermutet werden, dass der große Garnisonsstandort Brandenburg den Künstler in diese Gegend gebracht hat. Seine Frau wurde während seiner Abwesenheit in Köln ausgebombt, in den Wirren des Krieges fand das junge Paar schließlich in Wusterwitz in der Nähe der Stadt Brandenburg wieder zusammen. Dort hatte Paul ein 5 000 m² großes Grundstück, hauptsächlich bestehend aus Garten- und

schen Fachs in ihrem normalen Leben außerhalb der Manege alles andere als lustig sein müssen: Sie sind oft eher in sich gekehrt, wortkarg und manchmal auch provozierend. Essen Casanova (1947), Hansa-Theater und Allotria-Variété Hamburg (1947), Trocadero-Variété Bielefeld (1947), Friedrichstadt-Palast Berlin (1948), Variété Lindenhof Zwickau (1956), Schützenhaus Gollsen (1957), Kristallpalast Magdeburg (1957), Steintor Variété Halle (1958) und Stadthalle Salzwedel (1958) hießen weitere Stationen seines Tourneepfades. /7/ Seinen Künstlernamen Paul Doon behielt er bis zum Ende seiner Karriere bei. „Normalerweise war der Vater von Mai bis September allein unterwegs, in dieser Zeit



Abb. 10 und 10a: Das Minirad befindet sich heute in der Heimatstube Wusterwitz. Die Abbildung auf S. 15 zeigt das Kettenrad mit angeschweißter Kurbel.

dem Zirkus Roland (Bremen) auch mehrmals beim Zirkus Althoff tätig gewesen ist. Die Ostblock-Tourneen absolvierte er mit den Zirkussen Busch (Berlin), Barlay (Berlin) und Aeros (Leipzig). Im Mai 1955 berichtete eine Tageszeitung über das Gastspiel des Zirkus Barlay in Magdeburg, im Einzelnen auch über die Auftritte aller engagierten Künstler. Über Doon wurde geschrieben: „*Lachen über Lachen braust durch das große Zelt, wenn Paul Doon sich auf seinem Fahrrad in den unmöglichsten Situationen bewegt...*“ Auch beim renommierten Moskauer Staatszirkus war der skurrile Radfahrer zeitweilig unter Vertrag. Die Auftritte vermittelte ihm die „Deutsche Gastspiel- und Konzertdirektion“ in Berlin über die für seinen Wohnsitz zuständige Bezirksdirektion Magdeburg.

Selbst gefertigte Fahrzeuge

Seine Requisiten waren Einräder, zerlegbare Räder und diverse Sonderanfertigungen wie ein Miniaturrad. Auf den Fotos wirken die Fahrzeuge sehr stabil und selbst geschweißt. Nur das kleinste Rad existiert heute noch, seine besondere Ausstattung besteht nicht nur aus einem überdimensionierten Scheinwerfer, sondern auch aus einer Ratsche, mit deren Hilfe Motorgeknatter imitiert wurde. Für die Geräuschkulisse setzte Paul später Feuerwerksknaller ein, die er mit einem kleinen Lenkerschalter elektrisch zünden konnte. Zur Nachahmung von Abgasen hatte sich der Bastler am Lenker einen Gummiball installiert, der über einen nach hinten führenden Schlauch Schminkepuder in die Luft blies. (Abb. 10, 10a und unten) Ein anderes größeres Zweirad war noch ausgefallener: Vorn und hinten exzentrisch eingespeichte Räder und mit einem Baldachin verse-



hen. Die Übersetzung war auf 1 : 1 wie beim Kunstradfahren ausgelegt. Sein unteres Kennzeichen zeigt PD - 1939, wobei PD sicher für Paul Doon stand. Hinter dem Fahrer war rückwärtsblickend eine Hexe angebracht. Auf dem Höhe-

Das „Unikum auf dem Fahrrad“ Ein Gespräch mit Paul Doon vom Zirkus Roland

Nordhorn. – Anlässlich der Gastspiele des Circus Roland vom 25. bis 27. April in Nordhorn haben wir unsere Mitarbeiterin zu Paul Doon geschickt, dem „Unikum auf dem Fahrrad“. Darüber berichtet sie uns:

Das Grundstück hat 32 Meter Wasserfront. Gleich dahinter eine Plantage mit sämtlichen Obstsorten. – Frau Paula bedauert, als ich nach Herrn Doon frage. – „Den finden Sie unten am See.“

Sie zeigt mir den Weg. Ich gehe durch welkes, raschelndes Laub. Es duftet nach Wiese und würziger Erde. Vogelgezwitscher. Irgendwo blöken Rinder. Dann habe ich ihn vor mir. Er sieht genau so aus wie in der Manege: Groß, hager, Zigarrenstummel im Mundwinkel, ein lustiges Blinzeln in den blauen Augen. So haben ihn die Menschen gesehen in Berlin und Breslau, in Rotterdam und Paris, in Rom und Belgrad. Jetzt sitzt er hier und angelt. Neben ihm steht ein halb mit Wasser gefüllter Eimer.

„Morgen Herr Doon,“ sage ich, „bißchen ungewöhnlich für ein Interview.“ „Hm ...“

Ziemlich maulfaul, denke ich. Oder glaubt er, daß ich ihm die Hechte verscheuche? Angler lassen sich wohl nicht gern stören.

„Störe ich?“

„Wieso?“

Er ist wirklich eine komische Nudel und kann einen durch seine Fragerei beinahe aus dem Konzept bringen.

„Sie schließen doch wieder im Circus Roland ab?“

„Warum?“

„Weil es Ihnen bei Direktor Aureden gefallen haben dürfte,“ entgegne ich liebenswürdig. „Ich weiß von Ihnen schon recht viel: Debut bei Straßburger Angelo [Zirkus Adolf Straßburger, Anm. d. Autors] in der Radfahrerfamilie Sylvest-Company.“ – Aber ich weiß noch mehr: daß er sich nach zwei Jahren bei Kapitän Alfred Schneider mit einem Partner selbständig machte und seriös arbeitete, seinen jetzigen Stil erst 1934 entwickelte. Viermal war Doon in Finnland, zweimal in Schweden, Belgien und Holland, in der Schweiz, in Ungarn und Rumänien, einmal in Dänemark. Ueberhaupt kein



Interview, sondern eine Aufzählung von Einzelheiten, die ich über diesen eigenwilligen Artisten gehört oder gelesen habe. Doch die Hechte im See interessieren ihn mehr als ich. – Langsam komme ich in Rage.

Da sitzt er nun auf seinem Klapphocker und manchmal spielt der Wind mit seinem großkarierten Schal. Ja, zum Kuckuck, was denkt sich dieser Mann denn eigentlich!

„Ich wäre froh, wenn Sie Ihren Wortschatz etwas bereichern würden.“

Paul Doon schiebt den Zigarrenstummel vom linken in den rechten und zieht die Nase kraus.

„Wat woll’n Se’n, Frollein? Se wissen doch allet üba mia. Kiecken Se ma, wat für’n prima Barsch ick da an’n Haken ha.“

Und mit der Freude eines passionierten Anglers zieht er einen zweipfündigen Fisch aus dem Wasser und drückt in mir in die Hand.

„Det is wenigstens wat Reellet, Meechen.“

Damit erhebt er sich, tippt an die Krempe seines verblichenen Filzhutes, klemmt sich seine Angel unter den Arm, hebt den Eimer auf und stakt, ein hoch aufgeschossener, schlanker Mann, mit durchgedrückten, steifen Knien den Weg zu seiner Obstplantage zurück.

Abschrift eines Zeitungsartikels aus einer ungenannten Lokalzeitung von 1953



Abb. 11: Mit der Hexe im Rücken: Paul Z'dun begeistert in der Manege.

punkt seiner Nachkriegskarriere hatte sich Z'dun einen markanten Hexenkopf und Hände vom Puppenschnitzer Wilhelm Goetze, bekannt als das Wusterwitzer Original „Vater Goetze“, schnitzen lassen. /8/ Ein passender Körper wurde aus Stroh geformt und mit gestreiftem Kleid und kariertem Schürze angekleidet, dazu kam der obligatorische Strohhalm – aber mit rotem Rückstrahler. Besonderes Zubehör an der Hexe war ein Gummiaarm, der zum Ende seiner Nummer gelöst werden konnte. Die exzentrisch gespeichen Räder sorgten für die nötige Dynamik, so verließ Doon radelnd mit winkender Hexe im Nacken die Manege. (Abb. 11)

Das Ende der Karriere

Paul Z'duns letzte Auftritte gingen 1961 über die Bühne, einer davon war das Pressefest des Verlags der „Volksstimme Magdeburg“ am 2. Juli. Ein erhaltener Tages-Gastspielvertrag zwischen dem Künstler und der Deutschen Konzert- und Gastspielsdirektion gibt Auskunft über die Bedingungen. Für seinen Auftritt als „Komischer Radfahrer“ erhielt Paul Doon 220 DM (Ost-Mark). Typisch für die Zeit, enthielt der Künstlervertrag den Passus, bei der dargebotenen Musik eine ministerielle Verfügung einzuhalten, die die Ausbreitung ausländischer Musiktitel eindämmen sollte. „Um Erscheinungen der Dekadenz

und des Verfalls entgegenzutreten... erließ das Ministerium für Kultur am 2. Januar 1958 eine Anordnung über die Programmgestaltung bei Unterhaltungs- und Tanzmusik, wobei mindestens 60% der aufgeführten Werke von Komponisten geschaffen sind, die ihren Wohnsitz in der Deutschen Demokratischen Republik, der Sowjetunion oder den Volksrepubliken haben.“ /9/ Für seine Begleitmusiker, in diesem Fall das Orchester Fips Fleischer, hatte der Artist die Noten in 14-facher Ausführung im Handgepäck mitzunehmen.

Von einer Bulgarien-Tournee hatte sich Z'dun zwei Esel mitgebracht und betrieb damit im künstlerischen Ruhestand eine kleine Eselzucht. Bis zur Rente arbeitete er in der Konsum-Gaststätte „Waldkater“, die seine Frau führte, als Kellner und Thekenkraft. Paul verstarb mit 77 Jahren 1981 in Dahlen, einem kleinen Dorf zwischen Görzke und Gräben im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Pauline hatte nur dort einen Pflegeheimplatz bekommen, fuhr jedes Wochenende mit dem Fahrrad von Wusterwitz nach Dahlen, um ihren Mann zu besuchen - 34 km eine Fahrt! Beerdigt wurde der Künstler schließlich auf dem Dorffriedhof von Wusterwitz.

In einem Nachruf wird besonders auf seinen Humor eingegangen: „Wer Paul Doon kannte, wird sich gerne an seinen

unverwundlichen trockenen, skurrilen Humor erinnern, und so war ja auch seine Darbietung aufgebaut: Paul Doon, das Unikum auf dem Fahrrad. Eigenwillig, mit hohem Schwierigkeitsgrad, wo sich Komik und Können zu einem harmonischen Ganzen verband.“ /10/ Als Beispiel für seinen Humor, der sich in manchen Anekdoten widerspiegelt, sei eines herausgegriffen. In einem Hotel schrieb er als Beruf „Radfahrer“ in das Meldebuch ein, was die Polizei, als Meldebehörde zuständig, nicht anerkannte und negativ reagierte - die Ordnungshüter fühlten sich gefoppt. Er versuchte zu erklären, dass er im Zirkus beruflich Rad fährt. Dann musste er eben „Artist“ schreiben, wurde ihm gesagt. Doon blieb hartnäckig: „Ich bin aber kein Artist.“ Die Polizei war genervt und entgegnete, dass er dann Kunstradfahrer schreiben solle. Bescheiden aber antwortete Doon: „Mit Kunst hat das aber nichts zu tun.“ Schließlich einigte man sich, er schrieb ins Buch: „Komischer Radfahrer.“ /11/

Danksagung

Vielen Dank an Yvette und Axel Z'dun für die freundliche Aufnahme in Wusterwitz und das informative, offene Gespräch. Nur durch ihre großzügige Mithilfe bei der Bereitstellung von Bildern und Dokumenten ist der Beitrag in diesem Umfang möglich geworden.

Quellenhinweise

- /1/ Märkische Allgemeine, darin Brandenburger Stadtkurier vom 15. Oktober 2002: „Artisten-Hochrad ist Attraktion“ von Heiko Hesse
- /2/ Ebenda
- /3/ Kondolenzschreiben an Pauline Z'dun von Freddy Kalkreuth, Berlin; maschinengeschrieben undatiert, verfasst 1981
- /4/ <http://www.uni-magdeburg.de/mbf/Biografien/0409.htm>
- /5/ Zweisprachiges Werbeblatt für Fleur & Feuille, um 1932; Bestand Stiftung Stadtmuseum Berlin, Documenta Artistica
- /6/ wie Hinweis /4/
- /7/ wie Hinweis /4/
- /8/ Märkische Allgemeine, darin Brandenburger Landkurier vom 17. Oktober 2002: „Der mit den Einzelteilen radelt“ von Heiko Hesse
- /9/ Janssen, Wiebke: Halbstarke in DDR – Verfolgung und Kriminalisierung einer Jugendkultur; Christoph Links Verlag Berlin 2010; hier S. 111
- /10/ wie Anm. /3/
- /11/ nach einer Anekdote, aufgeschrieben von Marlies Gohlke, Wusterwitz

Bildnachweis

- Abb. 1 Stiftung Stadtmuseum Berlin, Sammlung Documenta Artistica
 Abb. 2 Görliche Nachrichten, Nr. 3 vom April 1926, Hefrückseite; Sammlg. M. Mertins
 Abb. 3 - 9 und 11 Privatarchiv Familie Z'dun
 Abb. 10 Fotos: M. Mertins
 Abbildungen S. 13: Privatarchiv Familie Z'dun

Der Dynamo – ein Gerät zur elektromechanischen Energieumwandlung am Fahrrad

von Dieter Oesingmann, Illmenau und Gerd Böttcher, Bremen

Einige Gespräche während des Wintertreffens 2014 in Erfurt sind der Grund, zur Bezeichnung des elektromechanischen Energiewandlers am Fahrrad Stellung zu nehmen. Denn die Autoren dieses Beitrags hörten zum wiederholten Mal die Formulierung: „Der Dynamo ist kein Dynamo, sondern eine magnetelektrische Maschine“. Allerdings ist für die Klärung der technischen Begrifflichkeiten ein geschichtlicher Exkurs notwendig.

Dieses Problem der Benennung wird nicht nur im kleinen Kreis, sondern auch im Internet teilweise sehr nachhaltig diskutiert, um eine Veränderung der Bezeichnung „Dynamo“ zu erreichen. Damit will man der technischen Konstruktion derzeitiger Generatoren in Fahrraddynamos gerecht werden. Es werden unterschiedliche Argumente angeführt, die durchaus ihre Berechtigung haben, aber auch zum Teil fragwürdig sind. Allerdings wird nicht berücksichtigt, dass über mehr als 100 Jahre eine technische Entwicklung in einem Gerät stattgefunden hat, dessen Aufgabe sich jedoch nicht änderte.

Jede in dieser Zeitspanne geäußerte Kritik an dieser Bezeichnung des Energiewandlers am Fahrrad hat nichts daran geändert, dass in Deutschland und in vielen anderen Ländern bei Gesprächen über Fahrräder jeder weiß, dass mit „Dynamo“ die Einrichtung gemeint ist, die die Glühlampen am Fahrrad zum Leuchten bringt. Wer sich im Zweifel darüber ist, ob sein Gesprächspartner seine Äußerung richtig versteht, wählt die Bezeichnung „Fahrraddynamo“ oder die Begriffe Seitendynamo, Nabdynamo usw., um anschließend wieder das Kürzel „Dynamo“ zu verwenden. Ohne sich immer im Klaren darüber zu sein, ist damit ein Gerät mit vielen Bauteilen gemeint. Dazu gehören der Halter, die Kipp- oder Dreheinrichtung, die Ankopplung an das Vorder- oder Hinterrad und das Gehäuse mit einem Generator.

Der vom Gehäuse verdeckte Generator kann eine Dynamomaschine oder eine magnetelektrische Maschine sein. Für den Radfahrer ist es egal, ob das Gehäuse eine Gleichstrom-, eine Einphasenwechselstrom- oder eine Drehstrommaschine umfasst. Da der Energiewandler am Fahrrad nicht als Motor, sondern als Erzeuger elektrischer Energie dient, wird bei Fahrradthemen nicht von Maschinen, sondern einschränkend von Generatoren gesprochen. Von einer der Generatorbauarten, der Dynamomaschi-

ne, ist die Bezeichnung „Dynamo“ abgeleitet. Zunächst erfolgte eine Verkürzung des Ausdrucks „die Dynamomaschine“ auf „die Dynamo“. Noch in den 1930er Jahren wurde in den Anzeigen der Fahrradfirmen der weibliche Artikel verwendet. Umgangssprachlich ist heute jedoch der männliche Artikel üblich. Sehr selten wird der sächliche Artikel verwendet.

Die ersten Generatoren, mit denen Antoine-Hippolyte Pixii (1808-1835) im Jahr 1832 elektrische Ströme erzeugte (Abb. 1 oben), waren magnetelektrische Maschinen. /1/ Sie besaßen feststehende zylindrische Spulen und rotierende Hufeisenmagnete. Von Emil Stöhrer (1813-1890) ist bekannt, dass er 1844 die Magnete fest auf der Unterlage montierte (Abb. 1 unten) und die Zylinderspulen auf einer Kreisbahn in Drehung versetzte. Da man für den Wechselstrom keine richtige Verwendung hatte, und man auf den Ersatz der galvanischen Elemente zielte, waren die Anordnungen von A.-H. Pixii und E. Stöhrer zur Gleichrichtung des Wechselstroms mit einem Kommutator ausgerüstet.

Eine wesentliche Verbesserung der magnetelektrischen Generatoren erzielte man mit dem 1850 von Werner von Siemens erfundenen Doppel-T-Anker /3/, mit dem die zylindrischen Ankerspulen ersetzt wurden (Abb. 2a, b und c). Außerdem stattete Siemens die Pole des Hufeisenmagneten mit ferromagnetischen Polschuhen aus, um den Magneten an den runden Querschnitt des Ankers anzupassen (Abb. 3a). Damit lagen die elektromagnetisch aktiven Baugruppen vor, mit denen etwa 50 Jahre später Fahrraddynamos gebaut wurden. Dazu gehören der rotierende oder ruhende Hufeisenmagnet und der

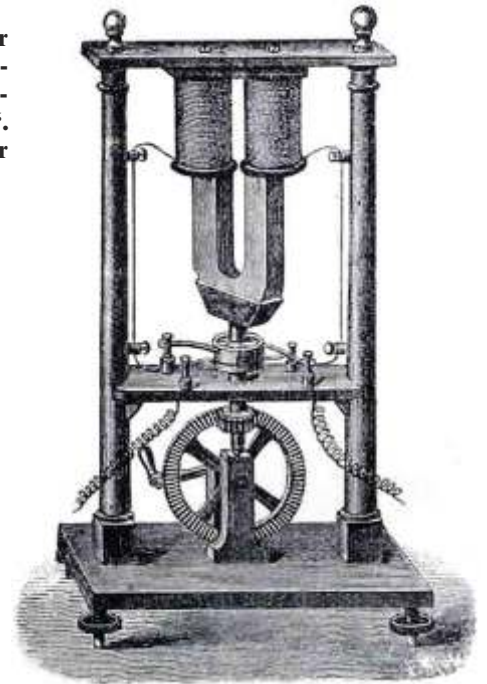
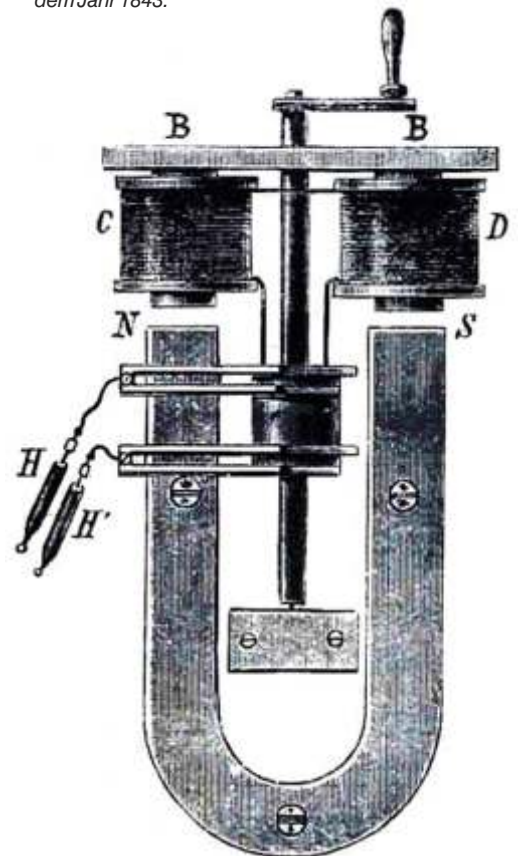


Abb. 1: Die ersten magnetelektrischen Generatoren – Die obige Zeichnung zeigt den Gleichstromgenerator mit rotierendem Hufeisenmagneten von Pixii aus dem Jahr 1832, die untere Zeichnung zeigt den Gleichstromgenerator mit rotierenden Ankerspulen von Stöhrer aus dem Jahr 1843.



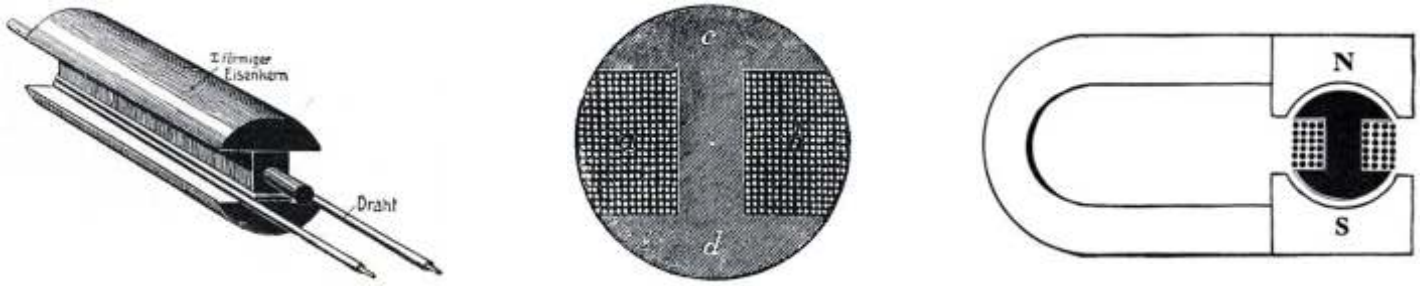


Abb. 2: Doppel-T-Anker von Siemens, 1850: a) Ankereisen b) Querschnitt des bewickelten Ankers c) Aufbau der magnetelektrischen Maschine mit Hufeisenmagnet, ferromagnetischen Polschuhen und Doppel-T-Anker.

Doppel-T-Anker. Die von A.-H. Pixii und E. Stöhrer verwendeten Zylinderspulen kamen in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre wieder zum Einsatz.

Aufgrund der schwachen magnetischen Felder der Magnetstähle wurden keine hohen Leistungen erzielt bzw. die Maschinen waren groß und schwer. 1845 ließ sich Charles Wheatston (1802-1875) den Ersatz des Dauermagneten durch einen Elektromagneten, der 1838 von

magnetelektrische Maschine, eine „Erregermaschine“ (Abb. 3b). Sie wurde mit dem gleichen Antrieb wie die elektrisch erregte Maschine betrieben. In dieser Darstellung ist die Erregermaschine auf der Hauptmaschine positioniert. In der Literatur wird diese Anordnung von H. Wilde mit „Magnetelektrische Maschine“ bezeichnet, denn den Begriff „Dynamoelektrische Maschine“ oder „Dynamomaschine“ wurde erst 1867 von Werner von Siemens (1816-1892) eingeführt.

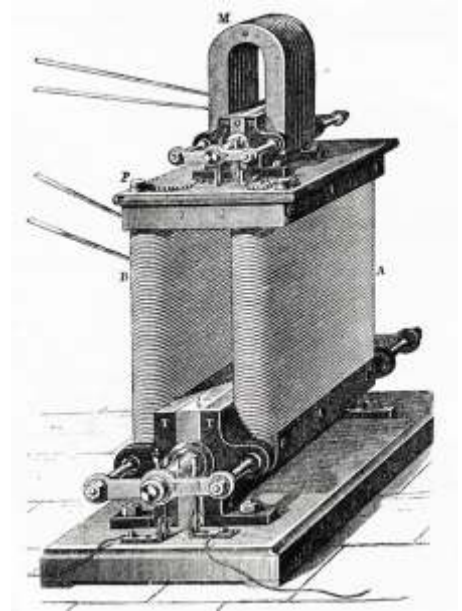
Aufgrund der Aufgabe der Wicklung des Elektromagneten, ein Erregerfeld aufzubauen, wird in elektrischen Maschinen die Wicklung des Elektromagneten Erregerwicklung genannt.

Einen großen Entwicklungssprung löste das 1867 von Werner von Siemens formulierte und in die Praxis überführte elektrodynamische Prinzip aus. Damit war es möglich, durch einen Selbsterregungsvorgang das Erregerfeld ohne zusätzliche Energiequellen aufzubauen. Werner von Siemens prägte für die selbsterregten Gleichstromgeneratoren die Bezeichnung „Dynamomaschine“. Die

Zuordnung dieses Begriffs wurde unabhängig von der Erregungsart erweitert auf alle elektrisch erregten Gleichstrommaschinen.

Unter der Kurzform „Dynamo“ verstand man später elektrische Maschinen, die Energiequellen jeder Art (Wind, Gas,

Kohle usw.) in elektrische Energie umwandeln. Darin ist auch der Fahrradgenerator einbezogen. Heute werden die Generatoren großer Leistungen differenzierter bezeichnet, sodass der Begriff „Dynamo“ als veraltet gilt, sich aber bei den Fahrrädern im Volksmund und im



b) Magnetelektrische Maschine von Wilde, 1864.

Handel gehalten hat. Dabei wandelte er sich von der Charakterisierung des Generators zur Gerätebezeichnung.

Die Dynamomaschine beschleunigte die Entwicklung der Starkstromtechnik. Ein großes Anwendungsgebiet war die Speisung von Kohlebogenlampen. Die dafür eingesetzten Generatoren wurden „Lichtmaschinen“ genannt. Dieser Begriff hat sich lange in der Fahrzeugtechnik gehalten. Als die in den Fahrzeugen verwendeten Kommutatormaschinen durch dreisträngige Klauenpolgeneratoren abgelöst wurden, bei denen die phasenverschobenen Wechselströme mit Dioden gleichgerichtet werden, ersetzte man den bis dahin üblichen Begriff durch „Drehstromlichtmaschine“. Gegenwärtig wird der Ausdruck

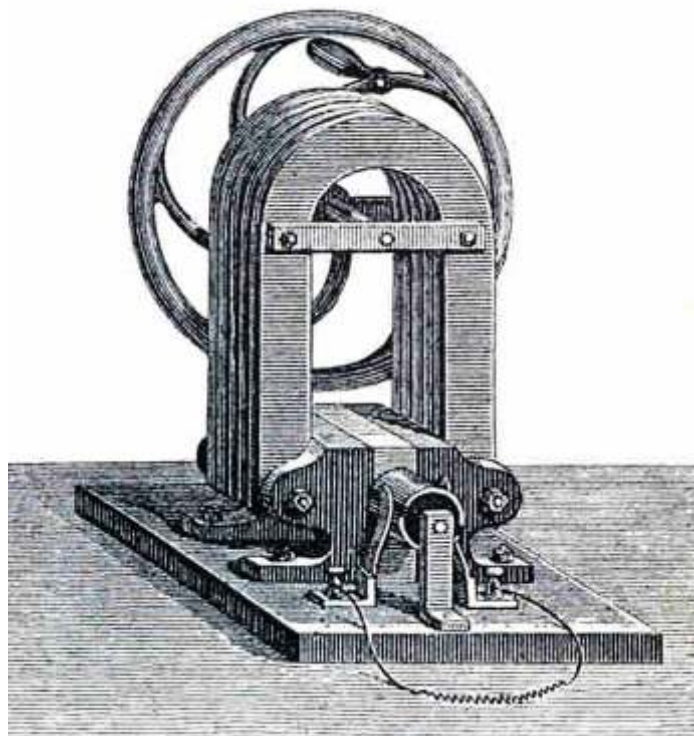


Abb. 3 Leistungssteigerung der magnetelektrischen Maschine von Siemens mit stromdurchflossenen Spulen zur Verstärkung des magnetischen Feldes: a) Magnetelektrische Maschine von Siemens, 1850

William Sturgeon (1783-1850) erfunden wurde, patentieren [2]. Die Stromversorgung (Fremderregung) der Elektromagnete erfolgte mit teuren galvanischen Elementen. H. Wilde aus Manchester, dessen persönliche Daten bisher nicht ermittelt werden konnten, ersetzte 1864 die galvanischen Elemente durch eine

„Fahrzeuggenerator“ oder kürzer „Generator“ vorgezogen.

Bezogen auf die Bezeichnung des elektromechanischen Energiewandlers für Fahrräder sind die Dynamomaschinen von Bedeutung. Denn in der ersten Fahrradlichtanlage mit einem elektromechanischen Energiewandler lieferte eine selbsterregte Gleichstrommaschine, die als Dynamomaschine bezeichnet wird, den Strom. Ein Artikel in „Der Velocipedsport“ von 1886 /4/, ein Patent von 1887 /5/ und andere Quellen weisen nach, dass Richard Weber 1886/1887 eine selbsterregte Dynamomaschine zur Stromerzeugung am Fahrrad nicht nur

Noch in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts produzierte die englische Firma Brown Brothers Ltd, London unter der Typenbezeichnung „Voltalite“ magnetelektrische Fahrraddynamos. Auf dem europäischen Festland startete die Fahrraddynamoproduktion im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts, wobei bisher nur magnetelektrische Ausführungsformen bekannt sind.

Die derzeitigen Fahrraddynamos sind mit magnetelektrischen Generatoren ausgerüstet (Abb. 4). Ihre Konstruktionen haben sich in über 100 Jahren hauptsächlich durch die Verbesserung des Magnetmaterials verändert. Das Gewicht der Dynamos reduzierte sich von ca. 1000 g auf etwa 100 g. Ausgehend von der Wirkungsweise sind es Wechselstromgeneratoren mit einem rotierenden hartmagnetischen Polrad. Damit entsprechen sie prinzipiell dem ersten von A.-H. Pixii 1832 gebauten Generator.

In den zurückliegenden 100 Jahren wurden zahlreiche Patente zu konstruktiven Details des Fahrraddynamos angemeldet. Darin wird der Generator in der Regel exakt als Dynamo oder als magnetelektrische Maschine bezeichnet. Die Firmen taten sich wegen der fachlich nicht korrekten Bezeichnung „Dynamo“ bisweilen schwer, eine Bezeichnung für ihr Produkt zur Beleuchtung des

Fahrrades zu finden. So verwendete die Firma Bosch die Bezeichnung „Radlichtmaschine“ und im Hinblick auf die gesamte Beleuchtungsanlage des Fahrrades die Formulierung „Elektrische Fahrradbeleuchtung mit Dynamo Bosch-Radlicht“.

Auch wenn heute in Gesetzen nach anderen Begriffen gesucht wird, ist bisher kein besser handhabbarer Ausdruck

angeboten worden, der sich im Handel und im Volksmund schnell etablieren ließe und die Gerätebezeichnung „Dynamo“ verdrängen würde. Außerdem könnte man sich auf die Entwicklungsgeschichte besinnen und Richard Weber ein Denkmal setzen, denn er verwendete für das erste Fahrradlicht mit elektromechanischem Energiewandler 1886 eine selbsterregte Dynamomaschine. Es gibt deshalb keine Veranlassung, den eingebürgerten Begriff „Dynamo“ im Zusammenhang mit der Fahrradbeleuchtung zu ersetzen. Denn es würde niemanden daran hindern, die Wirkungsweise und den Aufbau der verschiedenen Generatoren der Fahrraddynamos physikalisch richtig zu erklären.

Quellen:

- /1/ O. Multhaupt: Die moderne Elektrizität, Gera (Reuss), Technischer Verlag Naumann & Co, 1912
- /2/ Hanns Günther: Dynamomaschinen und Elektromotoren, Verlag der Technischen Monatshefte, Francksche Verlagshandlung, Stuttgart
- /3/ Wilhelm Beck: Die Elektrizität und ihre Technik, Leipzig, Ernst Wiest Nachf., Verlagsbuchhandlung GmbH, 1906
- /4/ Der Velocipedsport“ vom 18. August 1886, Richard Weber's elektrische Radfahrerlampe
- /5/ Patent Nr. 16603 mit dem Titel: Improvements in Electric Lamps and in Dynamos for the same for Velocipedes or the like. Date of Application, 2nd Dec., 1887; Complete Specification Left, 3rd Sept., 1888; Complete Specification Accepted, 26th Oct., 1888

Auf der folgenden Seite hat die KS-Redaktion verschiedene Werbeanzeigen zum Thema Fahrradbeleuchtung zusammengestellt. Sie sollen verdeutlichen, wie unterschiedlich für die elektrische Beleuchtung geworben wurde. Generationen von Werbegrafikern interessierten sich - wie man an den Beispielen sieht - herzlich wenig für die technische Seite der Dynamos.

Abbildungsnachweis für S. 20

oben links:

Webers Annonce aus Wilhelm Wolf: Fahrrad und Radfahrer, Aufl. 1890 (Annoncenteil) und Anzeige für Original S.S.-Lampe, Radmarkt- und Motorfahrzeug März 1910

oben rechts:

Balaco, Adressbuch für die Fahrrad-, Motorrad- und Nähmaschinen-Branche Ausgabe 1928/29; Verlag E. Gundlach Bielefeld

unten links:

Radsonne, Radmarkt- und Motorfahrzeug 1926

unten rechts:

Lohmann, Radmarkt 1954, Nr. 14



Abb. 4: Typischer Klauenpoldynamo mit rotierendem achtpoligem Polrad aus keramischem Magnetmaterial.

vorschlug, sondern auch Prototypen baute (siehe Werbeanzeige S. 20). Eine Serienproduktion wurde aus den verschiedensten Gründen nicht aufgenommen. Auch ist ein Exemplar dieser Dynamos bisher nicht aufgetaucht. In der Folgezeit wurden insbesondere ausländische Patente angemeldet, die selbsterregte Dynamomaschinen zur Umwandlung mechanischer in elektrische Energie am Fahrrad zum Gegenstand haben.

Werbeanzeigen für Beleuchtung



**Elektrische
Fahrrad-Laternen**
ohne Batterie und Akkumulator,
daher absolut sicher funktionierend!
(sowie)
Photographische Apparate
für Radfahrer
eigener vorzüglicher Konstruktion
empfiehlt
Richard Weber,
Leipzig, Elsterstraße 28.

Epochemachende Neuheit!



„Original S. S. Lampe“
(System Schick)
— Mehrfach gestrichelt geschützt. —
Nachahmungen werden verfolgt.
Das Problem der
elektrischen Fahrradbeleuchtung
ist gelöst!
„Original S. S. Lampe“
steht sich den übigen Strom während
der Fahrt entgegen selbst los.
— Keine Batterie.
General-Vertrieb:
Greif & Schlick, Coburg.
Man verlange Prospekte

Ausser Betrieb. Im Betrieb.

DAS IDEALE DYNAMO-ELEKTRISCHE
BALACO
**DAUERLICHT
MIT BATTERIE-
SCHEINWERFER**
R.R.P. D.R.G.M.



**Licht
AUCH
BEI
STILLSTAND**

**Laternenfabrik
Barthel Lang & Co. Chemnitz**
Gegründet 1912

Radsonne
mein
Licht



Peter Schlesinger
METALLWAREN-FABRIK
Offenbach am Main

**Bei Lohmann kein Problem
Durchbrennen unmöglich!
...denn bessere Sicht durch
neues **LOHMANN Licht****



**Im Dunkeln
zu Zweit-
Bergab!**

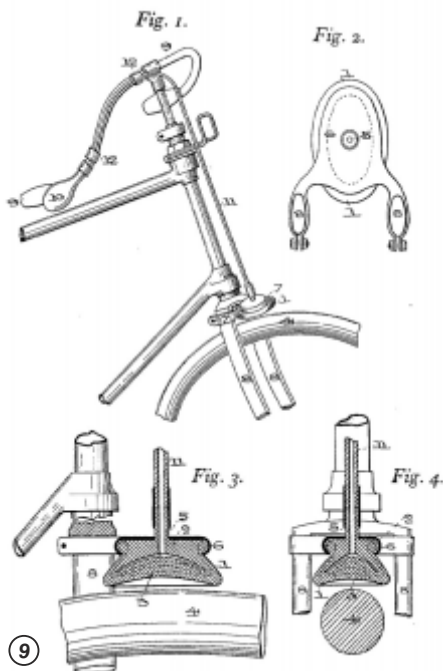
LOHMANN
LOHMANN WERKE AG-BIELEFELD

Bremsenpatente oder patente Bremsen? (Teil 2)

von Gerd Böttcher, Bremen

Auf dem Wintertreffen unseres Vereins 2014 in Erfurt referierte unser Mitglied Gerd Böttcher über interessante und zum Teil unglaubliche Bremsenpatente. Im KS 58 haben wir den ersten Teil seines Beitrags mit acht Patenten veröffentlicht. Hier noch weitere Erfindungen, die zum Nachdenken und Schmunzeln anregen...

9 Jetzt folgen mehrere pneumatische Bremsen. Zuerst ein Patent, dessen Konstruktion auch von der Pneumatic Cycle Brake Co. und von E. Menke (Frankfurt a. M.) gebaut und verkauft wurde. Durch einmaliges Zusammendrücken des Gummiballs am Lenker wird ein Luftkissen aufgeblasen, das

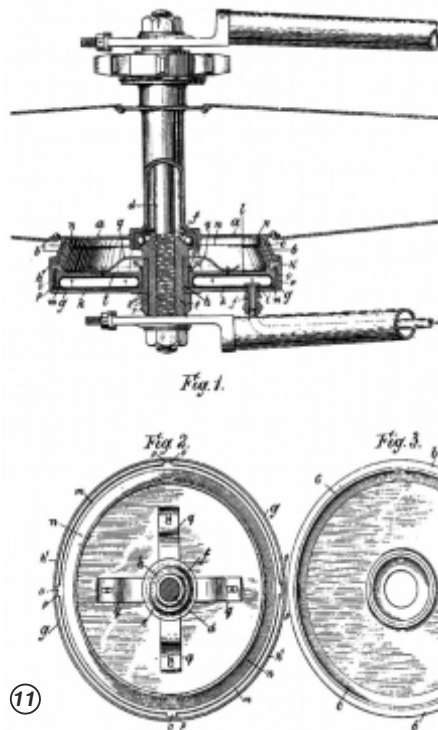


dann auf den Reifen drückt und das Fahrrad abbremst bis das Entlüftungsventil, ebenfalls am Lenker, geöffnet wird. In der zeitgenössischen Literatur wird bemängelt: „Diese Art Bremsen habe jedoch den Nachteil, dass die Pressluft nach Drücken des Gummiballs stets sofort und mit gleichbleibendem Druck auf die Bremssteile einwirkt. Da nun aber im Augenblick einer Gefahr die intensivste Bremsung, in anderen Fällen, z.B. beim Bergabfahren, eine nur geringe Bremsung erforderlich ist, wirken die bekannten Luftdruckbremsen in jedem Falle unkorrekt.“



10 Eine pneumatische Bremse, die gleichzeitig das Vorder- und Hinterrad verzögert. Ein Patent vom gleichen Erfinder.

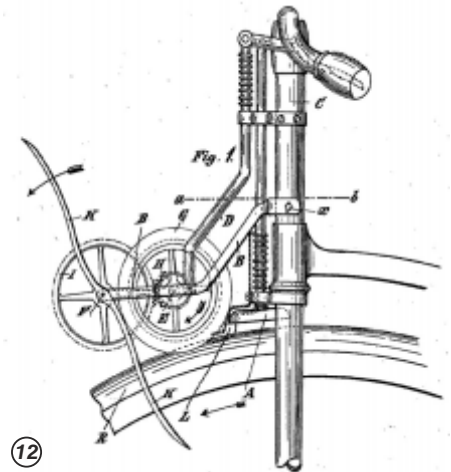
11 Schließlich eine pneumatische Bremse, die an der Hinterradnabe wirkt. Eine Bremskonstruktion, die der heutigen hydraulischen Scheibenbremse nahe



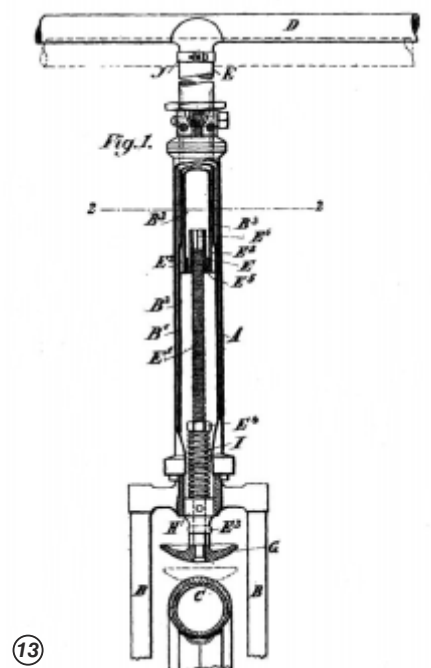
kommt. Wahrscheinlich ist diese Idee, die ihrer Zeit sicherlich voraus war, an der Umsetzung gescheitert. Ein ringscheibenförmiger Luftkolben drückt eine Scheibe mit kegelförmigem Rand in eine Scheibe mit der kegelartigen Negativ-

form. Der Luftdruck wird am Lenker über einen zu drückenden Kolben oder über einen Gummiball erzeugt.

12 Dieses Patent fällt voll in die Sparte patentierter Unsinn. Das Betätigen der Vorderradbremse setzt gleichzeitig ein Räderwerk in Gang, das einen Windflü-



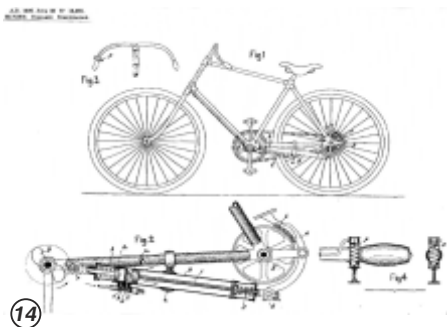
gel antreibt. Der Widerstand, den die Luft der Drehbewegung der beiden Windflügel entgegensetzt, soll zusätzlich helfen das Hochrad abzubremsen. Wahrscheinlich war der Erfinder Uhrmacher von Beruf, da die Drehzahl im Schlagwerk von Uhren auch durch einen Windflügel (Windfangtrieb) aerodynamisch gebremst bzw. stabilisiert wird.



Dem Erfinder ist zu Gute zu halten, dass seine Erfindung speziell für Hochräder bestimmt war. Denn er schreibt: „*Sie (seine Bremse) sucht die lebendige Kraft des Rades nicht momentan zu hemmen, sondern allmählich zu vermindern indem sie dieselbe ableitet und nach und nach verarbeitet*“.

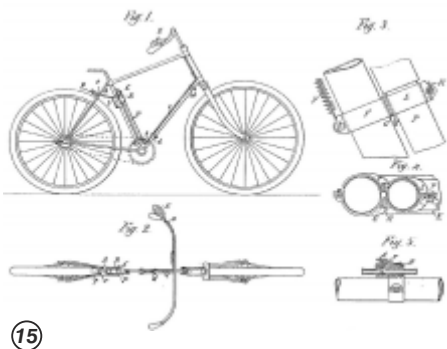
13 Hier wird der Lenker als Bremshebel benutzt und drückt in einer Führung im Steuerkopf eine Stange mit Bremsteller auf den Reifen. Eine optisch sehr elegante Lösung mit versteckter Mechanik. Doch wehe, man fährt durch ein Schlagloch, dann wird man durch den Stoß und das Abstützen auf den Lenker abrupt abgebremst.

14 Nun folgt eine Druckluftbremse. Ein Excenter am Tretlager erzeugt über einen Kolben ständig Druckluft. Will man brem-



sen, betätigt man ein Ventil am Lenker und gibt damit den Druck für einen anderen Kolben frei, der über ein Gestänge eine Backenbremse am Hinterrad auslöst. Doch wer erträgt schon das ständige Geklacker des Excenters und Zischen des nicht benötigten Überdrucks? Im Patenttext steht, das Fahrrad werde sanft zum Stillstand gebracht...

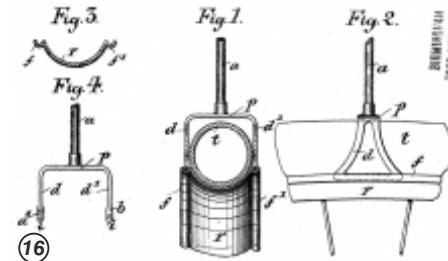
15 Dieses Beispiel zeigt noch einmal Druckluftunsinn. Hier ist der Kolben der



Luftpumpe der Übermittler des vom Gummiball am Lenker eingeleiteten Luftdruckes auf einen Hebel mit Brems-

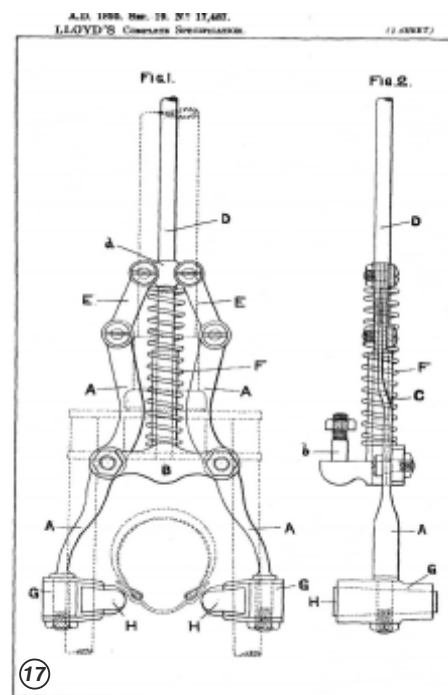
gummi, der das Hinterrad an seiner Drehung hindern soll.

16 Hier ein Beitrag zum damaligen Findungsprozess für eine Bremse, die effektiv bremst, ohne den Pneu zu schädigen.



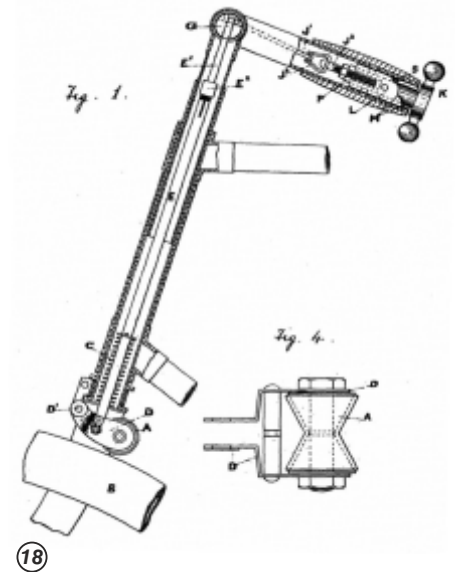
Auch die heutige benötigt eine Angriffsfläche für den Bremsbelag und alle Felgen haben sie. Mal angenommen, diese Form der Felgenbremse hätte sich bewährt und durchgesetzt, wären heute alle Felgen mit dieser umlaufenden Nut versehen.

17 Diese Patentidee ist ein Beispiel für alle Patente dieser Zeit, die in irgendeiner



mechanischen Weise versuchen, die Felge in die Zange zu nehmen. Wir wissen heute, dass erst vor wenigen Jahren hier das vorläufige Optimum der Felgenbremse in Form der sogenannten V-Bremse gefunden wurde.

18 Aus Sicht einer guten Kraftübertragung sehr bedenklich und wohl auch nie gebaut. Zieht man am Knauf am Ende des Lenkergriffs – und wer verreißt dabei nicht den Lenker – wird über ein Zugka-



bel ein Keil bewegt. Damit soll eine Bremsstange nach unten bewegt werden und so die Rollen auf den Reifen drücken.

Fortsetzung und Ende des Beitrags im KS 60.

Bildnachweis

- 9 Kaiserliches Patentamt, Patentschrift No. 7 5861, 8. December 1893
- 10 Britisches Patent No. 16 581, 4th of Sept., 1893
- 11 Britisches Patent No. 598, 8th of Jan., 1898
- 12 Kaiserliches Patentamt, Patentschrift No. 78 988, 24. Juni 1894
- 13 Britisches Patent No. 20 713, 29th of Oct., 1894
- 14 Schweizerische Eidgenossenschaft, Eidgen. Amt für geistiges Eigentum, Patentschrift No. 10744, 21. August 1895, 5 1/2 Uhr, p.
- 15 Kaiserliches Patentamt, Patentschrift No. 85 186, 4. Juli 1895
- 16 Britisches Patent No. 9 773, 17th of May, 1895
- 17 Britisches Patent No. 17 487, 19th of Sept., 1895
- 18 Britisches Patent No. 14 599, 2nd of July, 1896

Recherchiert in:

<http://worldwide.espacenet.com/> (Datenbank des Europäischen Patentamtes) und <https://depatisnet.dpma.de> (Datenbank des Deutschen Patent- und Markenamtes).

In diesen Portalen sind alle hier gezeigten Patente als PDF eingestellt und können kostenlos einschließlich der Zeichnungen in guter Qualität heruntergeladen werden.

Post aus England und Amerika

Wieder ein dicker Stapel von Heften aus fernen Landen: Vom britischen Veteran-Cycle Club die News & Views-Ausgaben 363 und 364, der Boneshaker 196 und aus Seattle die Bicycle Quarterly 49 und das extra dicke Jubiläumsheft 50.

Wie immer zunächst die N&V, und wie meistens: Viel Info, aber fast nur für Liebhaber britischer Räder, die auch noch in Großbritannien wohnen und an den zahlreichen Veranstaltungen im Kalender teilnehmen möchten, oder sich in den ebenso zahlreichen „ride reports“ wiederfinden. Eine kleine Ausnahme: Ein ganz kurzer, aber bebildeter Absatz über den fahrradhistorischen Gehalt des Technikmuseums Speyer. Und die „Meine Maschine“ – Seite von Nummer 364 zeigt ein modernes Reiserad, mit neuen Shimano 105-Komponenten, dessen einziger bemerkenswerter Vorteil es ist, einen Stahlrahmen zu haben, den der Besitzer im vorletzten Jahr anlässlich eines Rahmenbau-Kurses bei Dave Yates selbst gebaut hat.



Als ich den Boneshaker aus seinem Versteck holte (er ist in der Post immer ins Innere der formatmäßig größeren N&V gelegt), bekam ich fast den Schlag: Auf dem vorderen Umschlag, als großformatiges Titelbild, nicht ganz in Lebensgröße, aber immerhin: Die Radfahrerin, die die britische Art des Fahrens am besten verkörperte, die schneller als die Männer ihrer Zeit war, die ihrem Provinz-Club ihr Leben lang treu blieb, die nie großartig internationale Schlagzeilen machte und die trotzdem jeder kennt,

oder kennen sollte: Beryl Burton mit Sieger-Blumenstrauß bei der Ehrung nach ihrem Weltmeisterinnen-Titel 1960. Christine Watts berichtet im Heftinnern vom Kampf der Radsport-Frauen um internationale Anerkennung.



Roger Alma befasst sich mit der Restauration eines ca. 1895er Humber-Dreirads, das fast 20 Jahre lang im Freien verbracht hatte, bevor David Patrick eine Restauration versuchte. Neu hatte das Rad die damals ungeheure Summe von 35,50 Pfund gekostet (genauer 35 Pfund und 10 Schilling), aber die Qualität war auch entsprechend: Selbst nach 95 Jahren Gebrauch und Vernachlässigung war



Foto: Joshua Lambert © 2014 BQ

noch soviel Substanz übrig, dass ein Wiederaufbau gelang. Der Artikel ist schön mit Katalogkopien und Fotos illustriert.

Les Bowerman ruft ein weiteres Mal einen der Fokuspunkte des britischen Radsports der 1880er und 1890er Jahre, den Anchor-Pub in Ripley, Surrey, ins Gedächtnis. Er erinnert an die Wirtin dieses Lokals, deren Spuren (Grabstein, Inschriften) in Ripley noch immer deutlich sichtbar sind. Als ehemaliger Herausgeber des Boneshakers und Vereinsvorsitzender bekommt Les den vierfarbigen Mittelteil des Hefts für seine Fotos – das gehört sich auch so, zumal Aufnahmen von Kirchenfenstern in Farbe einfach besser rüberkommen.

Der Spezialist für die frühesten Vorläufer des heutigen Fahrrads, Roger Street, beleuchtet das Leben von Charles Lucas Birch, eines Kutschenmachers, der sich mit Erfindungen der seltsamsten Art, wie die des Velocimanipeds, in den 1810er Jahren im Dunstkreis Denis Johnsons tummelte. Eine Abbildung zeigt ein doppelsitziges Gefährt, auf dem die vorn sitzende Frau steuert und der hinten sitzende Mann den Antrieb besorgt. Werde ich gesteinigt, wenn ich bemerke, dass das OK geht, weil die Leute damals ja noch nicht einparken mussten?

Tony Hadland – wer denkt bei diesem Namen nicht sofort an Sturmey-Archer? Tony beschreibt sehr detailliert, aber doch spannend die Entstehungsgeschichte der Dynamonabe „Dynohub“. Hergestellt seit den späten Dreißigern, und dann 45 Jahre lang, waren diese Naben zwar schwer, aber doch sehr beliebt – übrigens auch bei deutschen Radrennfahrern zum Wintertraining, wie ich aus mehreren Gesprächen weiß. Ich habe die Dinger selbst noch bis in

die Neunziger benutzt, eine GH6 im Vorderrad für den Scheinwerfer (die GH6, besonders wenn sie älter wurde, hatte just die geforderten 2,4 Watt), und eine FG hinten – den Viergang mit Dynamo – für das Rücklicht mit Scheinwerferbirnchen. Tony nimmt sich acht Seiten für die Darstellung – sehr lohnend.

Weiter geht's mit Beleuchtung: Der unermüdliche Steve Griffiths beschäftigt sich mit Lucifer, dem schweizer Hersteller von frühen Dynamos. Danach gibt es noch eine Analyse von Rennfotos aus der Zeit um die letzte Jahrhundertwende, und das Vergnügen Boneshaker ist wieder für einige Monate vorbei.

Es bleibt ja noch Bicycle Quarterly, und diesmal mit deutlich erhöhtem Alt-Rad-Anteil. Beide Hefte sind durchgängig in Farbe und haben eine Leimbindung, so dass besonders die dicke Jubiläumsausgabe mit ihren über 100 Seiten eher die Anmutung eines Buchs denn einer Zeitschrift hat. In Nummer 49 interessiert uns der Artikel über „650B – die Renaissance einer Reifengröße“. Zum Aufkommen dieser Mode hat Jan Heine persönlich einen deutlichen Beitrag geleistet, das ist klar, daher ist sein Bericht in BQ mit Informationen versehen, die von Insiderwissen zeugen. Natürlich darf auch Henri Bosc von der Confrérie des 650 nicht vergessen werden – Leute, die in den Neunzigern ein altes Rad aus Frankreich restaurierten, kamen an ihm und seinem Verein als so ziemlich einzige Quelle von Reifen und Felgen der angeblich obsoleten Größe nicht vorbei. Eine kurze Erwähnung des Huret Jubilee-Schaltwerks noch, und schon sind wir mitten im Jubiläumsheft, leider mit einem traurigen Aufmacher: Gilbert Bulté ist mit 93 Jahren verstorben. Jan bringt mehrere Fotos aus einer langen und distinguierten Radsportkarriere. Bulté war übrigens kein Anhänger von 650B-Rädern.

2015 ist ein Paris-Brest-Paris-Jahr, daher beschäftigt Nummer 50 sich ausführlich mit der Geschichte und der Gegenwart dieser faszinierenden Sportveranstaltung. 22 Seiten sind allein der ersten Ausgabe der Fahrt im Jahre 1891 gewidmet. Spannend.

Ein kettenloses Orient von 1899 – schon interessant genug, um mehrere formatfüllende Farbfotos zu rechtfertigen. Wenn das Rad dann noch in neuwertiger Originalerhaltung vorliegt, kann man sich gar nicht satt sehen (s. S. 23). Muss man aber, denn das war's schon wieder.

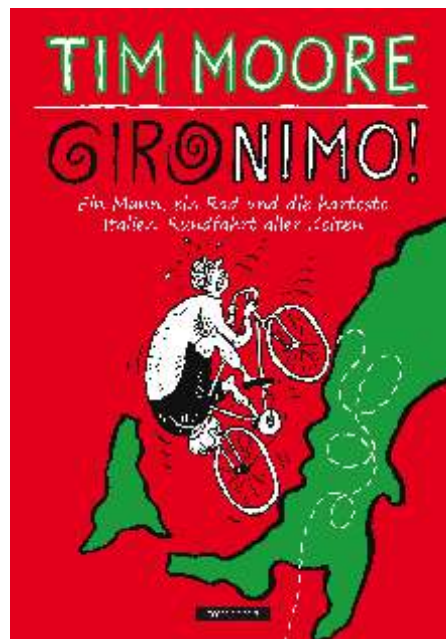
EuerToni

Lesetipps

Wer sich für alte Rennräder, Rennsport-Historie und unterhaltsame Bike-Geschichten interessiert, der wird im aktuellen Programm des Covadonga-Verlags fündig und kann sich beim Lesen auf der Couch manche Anregungen für anstehende Frühjahrsausfahrten holen. Hier ein Beispiel:

Gironimo!

Auf die verrückte Idee, den härtesten Giro der Radsport-Geschichte (den von 1914) mit zeitgenössischem Material nachzufahren, kann eigentlich nur ein Brite kommen. Tim Moore heißt der Hasardeur, der dieses Abenteuer in Angriff genommen, und anschließend darüber einen höchst vergnüglichen Reisebericht verfasst hat. Moore führt uns auf einem altersschwachen 1914er Hirondele No 7 Course sur Route ohne



Gangschaltung in vielen strapaziösen Etappen einmal um den italienischen Stiefel. Man kann nicht umhin, beim Lesen wahlweise mitzuleiden, zu schwitzen, sich zu fühlend wie ein durchweichender Wollpulli im strömenden Sommerregen und zwischendurch immer wieder herzlich zu lachen. Dieser Engländer liebt die drastische Ausdrucksweise und das macht den Reiz seiner Erzählung aus.

Schon die Vorgeschichte zur eigentlichen Reise, die Suche nach dem richtigen Rad und der Aufbau mit passenden Tei-

len, ist für jeden Sammler echter Lesege-nuss. Moore lässt sich zunächst übers Ohr hauen, scheitert dann fast und findet schließlich doch das passende Gefährt: „Meine Nummer 7 war „die Eine“; wir waren füreinander bestimmt. Ich war in den Urlaub nach Frankreich gefahren und hatte mich in eine schäbige alte Land-pomeranze verliebt“. Diese Liebe wird in Italien auf harte Proben gestellt, soll aber schließlich doch 3.336 Kilometer und 32.328 Höhenmeter lang halten. Denn immerhin schaffen Tim und seine Hiron-delle, was 73 von 81 Startern des Giro d'Ita-lia im Jahr 1914 nicht schafften – sie errei-chen das Ziel im Mailänder Velodrom Vigorelli. Mit einem Rückstand von 52:20 Stunden auf den Sieger vor 101 Jahren, den Italiener Alfonso Calzolari. (tb)

Tim Moore: Gironimo! Ein Mann, ein Rad und die härteste Italien-Rundfahrt aller Zeiten, Covadonga Verlag Bielefeld 2014; Softcover 378 Seiten, innen einfarbig; ISBN 978-3-936973-97-6, Preis 14,80 €

Radsportgeschichte Werne

Mit einer kleinen Zusammenstellung von Originaldokumenten und Zeitungs-artikeln veranschaulicht das Stadtarchiv Werne die lange Radsportgeschichte des am südlichen Rand des Münsterlands gelegenen Ortes. Die Dokumentation beginnt beim Radfahrer-Verein „Ueber Berg und Thal“ 1898 und endet in der Gegenwart.

Das Fahrrad in Werne 1898 - 2014, Heft 4 (Juli 2014) der Nachrichten aus dem Stadtarchiv; 24 Seiten farbig, A4 Format, 2,50 € zzgl. Porto, bestellbar über s.maetzke@werne.de

Studie zur Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz

Die „ViaStoria“, das Zentrum für Verkehrsgeschichte in Bern und das Schweizer Bundesamt für Straßen veröf-fentlichten 2014 eine Studie zum Langsamverkehr. Das Ergebnis, das verständlicher Weise nur auf die schweizerischen Verkehrsverhältnisse eingeht, ist als PDF mit 84 Seiten ist mit vielen historischen Fotos und Dokumenten illustriert und kann bei der Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik unter dem Link <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=910XMG8Y> kostenlos heruntergeladen werden. (Roland Huhn, Berlin)

Veloevolution im KS 58

Durch die Rezension ist der Eindruck entstanden, als habe Florian Freund nur die Fotos gemacht, und der Text stamme

von mir. Ich bin zwar als Co-Autor genannt, aber nur in dem Sinne, dass ich Florians Text lektoriert, ihm Tipps gegeben, Fehler beseitigt und mit Quellenmaterial unterstützt habe. Die grundlegende Konzeption des Buchtextes stammt jedoch von Florian, vor allem die Recherchen in den Statistischen Jahrbüchern gehen auf sein Konto. (Matthias Kielwein, Dresden)

Nun wachsen uns Flügel!

Wieder mal ist es Maxi Kutschera gelungen, ein kleines literarisches Juwel ausfindig zu machen. Das einzig in Deutschland noch in der Bibliothek der Sporthochschule Köln vorhandene Original in französischer Sprache („Voici des ailes!“) war die Vorlage, „Nun wachsen uns Flügel“ jetzt sein deutscher Titel. Ein wohlthuendes Gegenstück zu den vielen technikorientierten Neuerscheinungen der letzten Zeit. Im erst kürzlich wiederentdeckten Roman von 1898 wird ganz auf große Gefühle, Aufbruchstimmung und Zurückzur-Natur-Parolen gesetzt. Der Inhalt in einem Satz: Zwei junge Ehepaare entdecken auf einer längeren Radreise die Schönheiten der Natur, die sorglose Leichtigkeit des einfachen Lebens und die großen Gefühle der

reinen Liebe – allerdings nicht für den angetrauten Partner. Diese Story verheißt Leidenschaft und prickelnde Erotik. Die Reisenden verlassen nach und nach alle Konventionen der bisher in Paris erlebten gesellschaftlichen Zwänge – dem gemeinsamen Radfahren sowie dem



Fahrrad, das all dies ermöglicht, kommt dabei eine große Rolle zu. Neben Una Pfau hat maßgeblich Matthias Kielwein für den entscheidenden Feinschliff der einfühlsamen Übersetzung gesorgt. Die Gratwanderung der Übersetzung eines deutlich über 100 Jahre alten Romans ist hervorragend gelungen, kein sprachliches Abgleiten in den Kitsch, sondern ausgewogene Formulierungen zwischen Schwärmerei und Begeisterung – allerdings braucht es ein paar Seiten der Lektüre, um sich auf den Zeitgeist einzustellen. Sehr ansehnlich auch die textbegleitenden Jugendstil-Illustrationen, die dem Originalbuch entnommen wurden.

Maurice Leblanc: Nun wachsen uns Flügel, Maxime-Verlag 2015; 157 Seiten reich illustriert, Hardcover Feinleinen; ISBN 978-3-931965-54-9, Preis: 19,95 €

TOLO-Pedalen in Holzversion

Im KS 57 (Autorenforum S. 27) wurde die Frage aufgeworfen, ob die Holzaustrführung der dort abgebildeten TOLO-Pedalen, im Besitz von Peter Zielasko, die Arbeit eines Bastlers war, oder ob es sich um ein Serienprodukt – auf Grund von Gummimangel – handelte. Darauf bekam die Redaktion zwei Rückmeldungen, einerseits von unserem Militärradspezialisten Philip Moreau, der genau diese Bauart schon öfter an Rädern aus der Kriegszeit gesehen hat. Andererseits schickte Uli Feick, der in Berlin-Spandau ebenfalls ein Pedalpaar von Endter & Co besitzt, Fotos. Die Pedaltreter sind mit

denen von Peter absolut baugleich. Es handelt sich also bei den mit Holz bestückten Pedalen doch um ein Serienprodukt. (mm, Foto: S. Dewitz)



Duplex-Sattel R. Nagel & Co

Es kommt immer wie es kommen muss: Kaum war mein Buch über die Sattelfabrik R. Nagel & Co an die Mitglieder verschickt, kamen auch die ersten Rückmeldungen. Martin Grundmeyer schickte mir wunderbare Fotos von einem geteilten Ledersattel, bei dem ihm der Hersteller unbekannt war. Unter den Abbildungen im Buch hatte er das gute Stück entdeckt und konnte es nun der Firma Nagel zuordnen. Gerne hätte ich dieses ausgefallene Modell im Buch gehabt.

Deshalb möchte ich sozusagen als Nachtrag den KS-Lesern den Duplex-Sattel anhand von Martins Fotos vorstellen. Besonderes Merkmal sind die beiden ledernen Sitzmulden, die nach unten offen sind. Sie können durch eine Stellmutter im Abstand verändert werden. Auf den Unterseiten der Sitzschalen sind links „DRGM“ und rechts die dazu gehörenden Nummern eingestanzt. Das Baujahr des Sattels dürfte zwischen 1900 und 1910 liegen. (mm)



Der „Radfahrer-Verein Segeberg“ von 1886

Noch eben rechtzeitig vor der diesjährigen Velocipedade in Bad Segeberg ist im Archiv der Kalkbergstadt ein kleines Konvolut Schriftstücke /1/ aufgetaucht, aus denen die ungebremste Begeisterung für das neue „Zweirädrige“ erkennbar wird, so wie sie am Ende des 19. Jahrhunderts selbst in einer kleinen holsteinischen Landstadt Fuß fassen konnte.

Nach der Zwangspreußifizierung 1866/67 des zuvor unter dänischer Landesherrschaft regierten Schleswig-Holsteins entstand mit dem beginnenden Kurbetrieb ab den 1880er Jahren auch in der lange unbedeutenden Kleinstadt Segeberg mit ihren nicht ganz 5000 bislang von Handwerk, Kleingewerbe und Nebenerwerbslandwirtschaft lebenden Einwohnern /2/ eine gewisse Aufbruchsstimmung: Neben etlichen kommunalen Neuerungen zeugten die Gasbeleuchtung, der fortschreitende Straßenausbau und der Anschluss an das Bahnnetz von einer neuen Zeit im Deutschen Kaiserreich.

Doch nur langsam wuchs das Stadtgebiet über seine vier Quartiere hinaus, die sich an den Hauptausfallstraßen – der Kielerstraße, der Lübeckerstraße, der Hamburgerstraße und der Oldesloerstraße – entlang zogen. Hingegen blühte unter den Segebergern ein reges Vereinsleben mit heute zum Teil recht „biedermeierlich-behäbig“ anmutenden Vereinigungen auf. /3/ Als geradezu furios muss daher der Zusammenschluss einiger Wagemutiger gegolten haben, der sich der neuen und atemberaubenden Sportart des Radfahrens verschrieben hatte.

Am 1. Dezember 1886 war es soweit: Vermutlich im Hotel (mit Gastwirtschaft) „Harmonie“ an der Hamburgerstraße stadtauswärts, dem künftigen Vereinslokal, gründete eine Handvoll jüngerer Männer den „Radfahrer-Verein Segeberg“, der laut Satzung /4/ den Zweck der „Pfleger und [die] Verbreitung des Radfahrens“ verfolgte. Nach den umfängli-

chen Bestimmungen zur Mitgliedschaft (§§ 3 - 10) – Eintrittsgeld 3 Mark, monatlicher Mitgliedsbeitrag 30 Pf. – war hierin auch die Vorschrift erlassen, dass jeder zweite Radfahrer bei Ausflügen im Vereinsanzug (mit den Vereinsfarben blau-weiß-rot, den Farben der preußischen Provinz Schleswig-Holstein entsprechend) zu erscheinen hatte (§ 11). Unter den ersten fünf verzeichneten Mitgliedern finden sich nicht nur Familiennamen, die aus der Segeberger Geschäftswelt, z.B. aus dem Automobil-Handel, auch heute noch bekannt sind, sondern unter denen sich mit Friedrich Theodor Wilhelm Storch (1857-1934) /5/ als ersten Vereinsvorsitzenden auch ein Segeberger Kolonialwarenhändler befand, dessen Halbbruder, Prof. Karl Christian Theodor Storch d. Ä. (1864-1954) mit einer Karriere als Königsberger Malerfürst zu einiger Berühmtheit gelangte.

Drei Jahre später bestand der Segeberger Radfahrer-Verein bereits aus vierzehn Mitgliedern, wie aus der jährlich auf der Polizeibehörde abzuliefernden Mitgliederliste von 1889 hervorgeht. /6/ Der Vollständigkeit halber sollen hier alle Namen einmal genannt sein: Herm. Gräfe (Vorsitzender), Friedr. Jürgens (Schriftführer u. Radführer), Heinr. Lund (Fahrwart), Carl Jansen (Vice-Fahrwart), C. H. Jansen, E. H. Froeschold, Carl Jürgens, Heinr. Pingel, Friedr. Brandt, Meier, Kühl, Ernst Teegen, Wilh. Stolten und E. Kräger trafen sich jetzt regelmäßig jeden Donnerstag (ab 1894 dienstags) im Vereinslokal „Harmonie“, wo auch das angelegte Vereinsbuch deponiert lag. In diesem leider nicht mehr erhaltenen Buch hatte der



„Stempel des „Radfahrer-Vereins Segeberg“.“

Schriftführer, der zugleich das Vereinsvermögen verwaltete, die Wirksamkeit des Vereins durch eine „fortlaufende Niederschrift“ sowie durch „Berichte über Ausflüge, Wettrennen und sonstige Veranstaltungen“ (Vereinsatzung, § 14) zu gewähren. Sportliche Wettkämpfe gehörten in den frühen Jahren somit ebenso zum Spektrum der Vereinsaktivitäten wie Ausflüge ins Umland und gesellige Abende in der „Harmonie“. Im Jahr 1890 ließen sich zwölf Vereinsbrüder im rückwärtigen Garten der „Harmonie“ mit ihren Gefährten – fünf Hoch-



Foto des ‚Segeberger Radfahrer-Vereins‘ von 1890, darauf sind heute noch bekannt: Seilermeister Friedrich Jürgens (oben links), der Begründer der Segeberger Firma ‚Opel Jansen‘, Carl Jansen (oben rechts), Glasermeister Hermann Studt (in der Mitte mit Bart) sowie Kaufmann Vest (unten mittig).

räder und sechs Safeties fotografisch verewigen.

Die ausgeprägt bürgerliche Sozialstruktur unter den frühen Radfahrern des ausgehenden 19. Jahrhunderts /7/ findet sich auch im Segeberger Radfahrer-Verein von 1886 wieder: Schon die angegebenen Berufe in den Mitgliederlisten verraten eine Herkunft aus der „bürgerlichen Oberschicht“ der Segeberger Einwohnerschaft: Neben Abkömmlingen aus selbständigen Handwerksfamilienbetrieben (Bäcker, Schlachter, Maurer, Schneider, Friseur,



Hotel und Gastwirtschaft „Harmonie“ (1763-1906) an der Hamburger Straße.

Seiler, Gastwirt) finden sich solche aus der Honoratiorenschaft des Kleinstadtmilieus (Uhrmacher, Musiker, Kaufmann, Fotograf, Buchhändler sowie ein Rentier). Noch deutlicher wird die soziale Zusammensetzung bei der Analyse der Herkunftsviertel, die ganz deutlich einen Schwerpunkt in den beiden Hauptstraßen des so genannten „Bratenviertels“ hatte. So wohnten 1892 in der Kirchstraße 7 Mitglieder (1894: 10) und in der Kielerstraße, der heutigen Kurhausstraße 12 Mitglieder (1894: 10). Hingegen hatte der Verein in den Straßen des Kleinbürgertums und der Tagelöhner am Kalkberg, dem so genannten „Krawallviertel“ 1892 nur jeweils ein Mitglied, so in der Lübeckerstraße (1894: 2), in der Oldesloerstraße (1894: 1), in der Oberbergstraße (1894: 0) wie 1892 zugleich auch in der Gr. Seestraße (1894: 1) und der Hamburgerstraße (1894: 5).

Das Ende des „Radfahrer-Vereins Segeberg“ war bislang nicht zu recherchieren; zu vermuten bleibt, dass er den Ersten Weltkrieg nicht überlebt hat. Für diese These spricht auch, dass am 14. Mai 1919 im „Hotel Stadt Lübeck“ am Markt der „Sport- & Radfahrer-Klub ‚Frisch Auf‘“ mit einer vollkommen neuen Mitgliederriege gegründet wurde.^{/8/}

(Nils Hinrichsen, Bad Segeberg)

Anmerkungen

- [1/] Stadtarchiv Bad Segeberg (StA SE), Akten des Magistrats Nr. 573 (Vereine / Segeberger Radfahrerverein)
- [2/] Die Bevölkerungszahl der Stadt Segeberg blieb gegen Ende des 19. Jahrhunderts relativ konstant unter 5000: 4825 Einw. (1871), 4355 Einw. (1900). Erst 1910 überschritt die Einwohnerzahl mit 5002 Einwohnern die 5000er-Marke, vgl. die jeweiligen Verwaltungsberichte der Stadt Segeberg, in: StA SE, Akten des Magistrats Nr. 450/1 (Sammlung von Verwaltungsberichten)
- [3/] Neben Vereinen mit üblichen Zielen wirken gesellige Zusammenschlüsse mit Vereinsnamen wie „Gut schmök“ oder „Unter uns“ heute eher kurios, wie Anm. 1.
- [4/] Wie Anm. 1.
- [5/] Mit Dank an Hans-Werner Baurycza, Bad Segeberg für die Informationen zur Familie Storch.
- [6/] Wie Anm. 1.
- [7/] Vgl. hierzu: Rüdiger Rabenstein, Radsport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914, Hildesheim u. a. 1996.
- [8/] Laut Satzung war der Vereinszweck dieser Neugründung die „Hebung und Förderung der Leibesübungen“; erreicht werden sollte er „durch Pflege, Belehrung, Bildung und gesellschaftlichen Verkehr der Mitglieder.“ Erstmals konnten „Herren“ wie „Damen“ Mitglieder werden, wie Anm. 1.

Bildnachweis

Alle Abbildungen: Kalkberg-Archiv, Bad Segeberg

In alten Zeitschriften geblättert

Die „Leipziger Illustrierte Zeitung“ berichtete 1890 über die 2. große Ausstellung von Fahrrädern und Fahrrad-Utensilien in Deutschland, die in den Räumen des Leipziger Krystallpalastes stattfand (94. Band, Nr. 2436 vom 08. März 1890, Seite 49 - 50). Der Gauverband Nr. 21 „Leipzig“ des Deutschen Radfahrerbundes veranstaltete diese Ausstellung, die aber nach der ersten Ausstellung von 1889 fast zu einem Eklat wurde, da die Vereinigung der Deutschen Fahrrad-Fabrikanten diese anfangs boykottierte und auch die Händlerschaft aufforderte, dieser Ausstellung fern zu bleiben. Die Fahrradhersteller waren der Meinung, dass derartige große Ausstellungen die gesamte Fahrrad-Industrie schädigten, da sich diese negativ auf den Absatz von Fahrrädern auswirkten. Tatsächlich war eine Reihe von Herstellern der Ausstellung ferngeblieben, so dass gut ein Drittel weniger Räder ausgestellt wurden. Dafür hatte die Zahl der Fahrradzubehör- und Sportkleiderhersteller zugenommen. Durch die Überdachung eines Teils des Gartens konnte die ganze Ausstellung im Parterre des Krystallpalastes untergebracht werden und es herrschte nicht die Enge wie ein Jahr zuvor. Insgesamt hatten 84 Aussteller gemeldet, von welchen mit einer Ausnahme auch alle ausstellten. Hier der Bericht, zusammengestellt von Gerhard Eggers, im Original-Wortlaut:

Diese 2. große Ausstellung war nicht so reich bestückt mit Fahrrädern wie die vorjährige Ausstellung aber so bot sie doch des Neuen und Interessanten gar viel. Schon lange hatten sich die mit den alten schmalen und compacten Gummireifen verbundenen Misstände bemerkbar gemacht, und von den verschiedenen Seiten war versucht worden, durch Abänderung der Form der Gummireifen, indem dieselben eine ovale Gestalt erhielten oder an der einen Seite abgeplattet wurden, Abhilfe zu schaffen; allein ohne durchschlagenden Erfolg. Da trat in der Mitte des vorigen Jahres Dunlop in Belfast (Irland) mit einer Erfindung hervor, die wohlgeeignet scheint, die bisher gebräuchlichen Gummireifen wenigstens bei einigen Arten von Maschinen, wie beim Dreirad, mit der Zeit zu verdrängen. Es sind dies die pneumatischen Gummireifen, Dunlop's Patent, welche von der Pneumatic Tyre and Booth's Cycle Agency Limited in Dublin angefertigt und von August Larsen in Lüttich an einem Singer-Dreirad ausgestellt wurden. (Abb.1)



Diese Reifen machen im ersten Augenblick auf das Auge, das bisher an die gebräuchlichen schmalen Reifen gewöhnt war, einen etwas plumpen Eindruck, denn sie haben einen Durchmesser von $2\frac{1}{4}$ und mehr englischen Zoll gegen 1 Zoll der bisherigen Reifen und es ist selbstverständlich, daß der ganze Bau der Maschine

diesen größeren Verhältnissen entsprechend abgeändert werden mußte. Das Eigenartige der neuen Reifen besteht darin, daß sie hohl sind, eine verhältnismäßig dünne doppelte Wandung aus dem allerbesten Gummi mit einer Einlage von sehr starker Leinwand besitzen und mit Luft gefüllt sind. Die Befestigung in den Felgen geschieht auf ganz besondere Weise mittels Metallstifte. Das Füllen der Reifen mit Luft wird von dem Fahrer selbst mit einer kleinen Luftpumpe besorgt, die in der Werkzeuggestasche mitgeführt werden kann. Die Urteile über diese Reifen, die sowohl auf der Londoner Stanley-Ausstellung wie auch in der Leipziger Ausstellung die erste und hervorragendste Neuheit bilden, lauten allerdings sehr verschieden, doch haben englische Kenner, welche dieselben probiert haben, anerkannt, daß sie, namentlich für Dreiräder und insbesondere auf aufgeweichten und schlechten Straßen von großem Vortheil sind. Die Fabrikanten behaupten aber auch noch, daß Rennmaschinen, mit diesen Reifen versehen den bisherigen mit $\frac{3}{8}$ und $\frac{1}{4}$ zölligen Reifen bedeutend überlegen sein sollen. Thatsächlich haben im vorigen Herbst irische Rennfahrer auf Maschinen mit pneumatischen Reifen Siege davon getragen. Der Hauptvorteil dieser neuen Erfindung besteht darin, daß die Maschinen auf sandigen, schlammigen oder steinigen Straßen viel besser vorwärts kommt, und daß die in letzteren Falle unvermeidlichen Erschütterungen abgeschwächt, ja kaum noch fühlbar sind, wodurch sowohl das Rad wie der Fahrer wesentlich geschont wird. Die Elasticität soll so groß sein, daß scharfe Steine, sogar Glassplitter die Gummiewandung kaum zu zersetzen vermögen.

Das Bestreben, die für Maschinen und Fahrer gleich misslichen Erschütterungen einer gepflasterten oder schlechten

Straße abzuschwächen, macht sich von Jahr zu Jahr mehr bemerkbar und fördert eine stetig sich steigernde Zahl von Federvorrichtungen an Fahrrädern zu Tage. So befindet sich unter vielen anderen auch in der diesjährigen Ausstellung eine Dreiradmaschine mit einer solchen Construction, auf welche die Firma Leistner und Pötzsch in Dresden ein Reichspatent erhalten hat. (Abb. 2)



Neben einer bekannten Federvorrichtung der Vordergabel der nach dem sogenannten Crimper-System gebauten Maschine beruht der Schutz gegen Vibration hauptsächlich auf der Einschaltung von Federn zwischen der Achse der beiden hintern Antriebsräder und der Doppelachse, der sogenannten Brücke, welche das Gestell trägt. Eine weitere patentierte Eigenthümlichkeit dieses Rades besteht in einer aus Stahlrohren gebildeten Gabel, welche die Radachse mit der Kurbelachse derartig verbindet, daß die Gestellachse sich nur um die Kurbelachse drehen kann. Die Elasticität der Maschine ist eine sehr große, wobei die Construction den Vortheil hat, daß sich weder die Entfernung zwischen Sattel und Pedal noch die Kettenspannung ändern kann. Das Fahrrad dient nicht nur sportlichen und industriellen Zwecken, sondern es erfüllt auch einen schönern Beruf, indem es Unglücklichen, welche den Gebrauch der Beine ganz oder zum größten Theil verloren haben, die Möglichkeit gewährt, die Kraft der Arme dazu zu benutzen, um sich verhältnismäßig rasch und mühelos vom Fleck zu bewegen. Als Mittel dazu dienen die sogenannten Invalidmaschinen, wohl durchgängig als Dreiräder gebaut, welche die Firma Louis Krause in Leipzig-Gohlis als Specialität nach selbst construirten Modellen anfertigt. (Abb. 3) Außer diesen Fahrzeugen für Ganz-Invaliden hat der genannte Fabrikant diesmal auch ein Dreirad eigener Erfindung für Hand und Fußbetrieb ausgestellt, das für einen Fahrer bestimmt ist, der durch Unglücksfall einen Fuß verloren hat. Die Maschine hat zwei Triebäder von 78 Centimetern und ein Steuerrad von 72 Centimetern Durchmesser; sie wird, wie jedes moderne Dreirad,



durch den Fuß mittels des Kurbelpedals angetrieben und durch gewöhnliche Bicyclesteuerung und Bremse geleitet. Zur Erreichung größerer Geschwindigkeit sind zu beiden Seiten des Fahrers zwei sich vertical bewegende Arbeitshebel für dessen Arme angebracht. Diese Hebel sind durch einen Winkel und eine Zugstange mit der zweiten Kurbel der Trittlagerachse verbunden und tragen Handgriffe (Spatengriffe) zum Auf- und Abwärtsbewegen der Hebel und zum Steuern. Der Betrieb der Maschine ist ebenso leicht wie bei jedem gewöhnlichen Dreirad, sodaß eine bedeutende Geschwindigkeit erreicht werden kann.

Eine Neuheit anderer Art, die sowohl für Händler als auch für die meisten Fahrer von Interesse sein dürfte, ist der Rover-Trainirapparat von Ernst Stecker in Magdeburg. (Abb. 4) Dieser Apparat, der gleichzeitig als Ständer für einen Rover dient, ermöglicht es dem Roverfahrer, auch während des Winters oder bei schlechtem Wetter in der Uebung zu bleiben. Die Achse des hintern Triebades wird von beiden Seiten gefaßt, sodaß das Rad sich, ohne den Boden zu berühren, frei drehen kann. Mittels einer



Schraube kann eine Holzrolle nach Belieben fest gegen den Gummireifen ange-drückt werden, wodurch die gewünschte Reibung erzielt wird. Außerdem kann auf Wunsch dem Apparat eine Signalvorrichtung beigegeben werden, durch welche jede zurückgelegten 500 Meter durch einen Glockenschlag angezeigt werden. Der Apparat läßt sich für jede Rovergröße einstellen. Sein Zweck ist ein dreifacher; erstens soll er dem Händler dazu

dienen, Neulingen das gleichmäßige Pedaltreten beizubringen, zweitens ermöglicht er es Rennfahrern, auch bei ungünstigen Wetter das Trainiren nicht unterbrechen zu müssen, wobei denselben durch die Signalvorrichtung eine genaue Controle ihrer Leistungen gegeben wird, und drittens setzt er diejenigen, welche das Radfahren aus Gesundheitsrücksichten betreiben, in den Stand, die während der Fahrseason errungenen hygienischen Vortheile während des Winters und bei regnerischen Tagen verfolgen können.

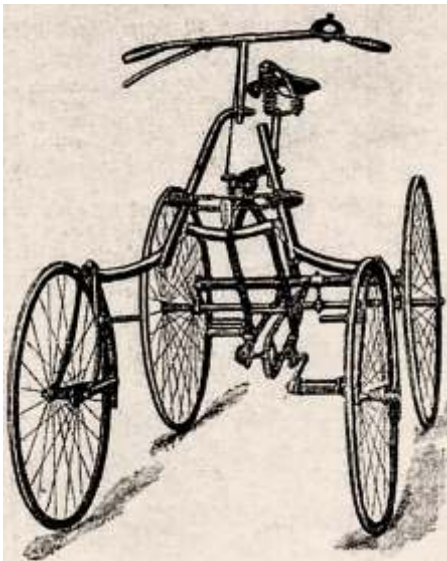
Der Rover, das niedrige Sicherheits-fahrrad, ist augenblicklich die beliebteste Maschine, und es wird daher vielleicht nicht selten vorkommen, das der Besitzer einer solchen Maschine gemeinschaftlich mit einer anderen Person fahren möchte, die entweder gar nicht oder nicht so gut wie er selbst die Maschine zu beherrschen versteht. Eine Neuheit welche diesem Wunsche entspricht, liefert die Comanditgesellschaft Merkur (Rothgießer u. Cie.) in Bergeborbeck bei Essen mit ihrem Merkur-Zwillingsvierrad. (Abb. 5) Diese Maschine, welche wie ein Sociable die Sitze der beiden Fahrer nebeneinander, und zwar über den Rädern trägt, besteht aus zwei Rovern, welche in ein-



fachster Weise durch ein Querrohr zwischen den Obergestellen verbunden sind, das um seine eigene Längsachse drehbar befestigt ist. Von dieser Maschine fertigt die Fabrik drei verschiedene Arten an: 1 – zwei verbundene Herrenrover, jeder mit eigener Steuerung; 2 – einen Herrenrover mit einem Damenrover gekuppelt, ebenfalls jeder mit eigener Steuerung; 3 – Kuppelung von einem Herren- und einem Damenrover, wovon nur der erste eigene Steuerung besitzt, während das Vorderrad des Damenrover leer mitläuft, die Handgriffe feststehen und nur zum Halten dienen. Die beiden ersterwähnten Maschinen

sind für bereits geübte Fahrer bestimmt. Es ist merkwürdig, daß trotz der Kuppelung jeder Fahrer eigene Steuerung hat und es sofort deutlich in seinen Handgriffen empfindet, wenn sein Nebenmann nach rechts oder links auszubiegen beabsichtigt. Es ist daher auch selbstverständlich, daß zwei Leute die fahren können, unwillkürlich stets in derselben Richtung steuern werden. Sollte wirklich einer derselben über die Absicht seines Nebenmannes nicht im Klaren sein, so braucht er bloß seine Lenkstange loslassen, und die ganze Maschine folgt von selbst der Leitung des anderen, wodurch jeder Unfall vermieden wird. Bei den beiden ersten Arten ist jede Maschine auch einzeln für sich zu fahren, ebenso wie auch stets zwei beliebige Rover, die zueinander passen, durch diese Kuppelung verbunden werden können.

Diese Fabrik stellte noch ein Vierrad aus (für einen Fahrer), das den Vortheil der größten Sicherheit bietet und sich daher besonders für ältere Fahrer eignet. (Abb. 6) Es ist sehr schmal, denn es hat nur



eine Spurbreite von 70 Centimetern, und es ist durchaus sicher vor jedem seitlichen Umkippen. Die Steuerung ist Bicyclessteuerung, und wird auf die beiden Vorderräder durch Zahnräder an deren Spindeln, worüber eine Kette läuft, gleichzeitig übertragen. Die Räder sind, wie bei den meisten derartigen Maschinen, niedrig, nämlich 28zöllige Trieb- und 20zöllige Vorderräder.

Anmerkung zur Firma Louis Krause aus Leipzig-Gohlis: Die Firmengründung erfolgte 1880, man begann frühzeitig mit der Herstellung von Versehrtenfahrrädern, später folgten Krankenfahrstühle. In der DDR war der Hersteller allgemein bekannt durch das Krause-Duo, ein zweisitziges Behinderten-Fahrzeug mit einem 50 ccm Mopedmotor als Antriebsquelle.

(zusammengestellt von Gerhard Eggers, Markranstädt)

Luftlos-Tour 2014

Geboren wurde die Idee im Rahmen der Velocipediade 2013 in Tübingen. In kleiner, weinseliger Runde wurde darüber philosophiert, dass bei den Vereinsausfahrten der Anteil der Räder des 19. Jahrhunderts, insbesondere der vollgummibereiften Gefährte, doch eher verschwindend gering sei. Die Protagonisten dieser Runde kamen sehr schnell überein, dass bei solchen Ausfahrten das durch die Pneumatik-Fahrer bestimmte Tempo gänzlich ungeeignet für vollgummibereifte Vehikel (und insbesondere deren Fahrer) sei, es aber doch wünschenswert wäre, auch diese Räder einmal über längerer Strecke in angemessenem, also entsprechend gemütlichem Tempo, zu bewegen. So reifte der Entschluss, eine mehrtägige Radtour auf ausschließlich vollgummibereiften Rädern zu wagen und die „Luftlos-Tour 2014“ war geboren. Nach kurzer Zeit und wenig erforderlicher Überzeugungsarbeit hatte sich eine Gruppe für diese Ausfahrt gefunden.

Die nächste Hürde, die es zu überwinden galt, war, eine passende Strecke für ein solches Abenteuer zu finden. Möglichst eben und mit gutem Belag sollte die Strecke sein, um die Befahrbarkeit mit Hochrädern, Tricycles und Safeties, mit den bekanntermaßen schlechten Bremsleistungen und der geringen Bergauf-tauglichkeit, zu gewährleisten. Das ganze sollte rund 200 km lang sein und entlang der Strecke entsprechende Unterkünfte für Fahrer und Material bieten. Nicht zu vergessen der Wunsch nach einer attraktiven Landschaft und, ganz wichtig, einladende Einkehrmöglichkeiten am Weges-

rand. Schließlich sollte es nicht ausschließlich ums Fahrradfahren sondern vielmehr auch um den Spaß und den Genuss gehen. Trotz dieser doch recht hohen Ansprüche gab es diverse Vorschläge und schlussendlich fiel die Wahl auf den Mainradweg zwischen Grafenrheinfeld und Miltenberg.

So trafen sich dann Ende Mai 2014 eine Frau, neun Männer, sechs Dreiräder, drei Hochräder und ein Safety am Startpunkt der Route in Grafenrheinfeld, um eine fünftägige Etappenfahrt auf Vollgummi zu wagen. Es goss wie aus Kübeln und es kamen erste Zweifel auf, ob man sich das Ganze wirklich reiflich überlegt hatte. Aber schon gegen Abend ließ der Regen nach und so konnten die Fahrzeuge startbereit gemacht werden und erste Probefahrten wurden unternommen. Schließlich waren bei allen Mitfahrenden mehr oder minder große Bedenken hinsichtlich der Haltbarkeit ihrer Fahrzeuge vorhanden, da keines der Räder in den letzten gut 100 Jahren solche Strecken zu bewältigen hatte.

Am nächsten Morgen zum Start der Tour zeigte sich das Wetter trocken und im Laufe der nun kommenden Woche sollte sich herausstellen, dass eher kühle Temperaturen für die nicht sonderlich austrainierten Fahrer keinen Nachteil darstellten. Für die erste Tagesetappe hatte sich im Vorfeld bereits ein Fernsteam des Bayerischen Rundfunks angekündigt. Ein Umstand, der natürlich jedem passionierten Sammler schmeichelt. Was uns nicht bewusst war, ist die Tatsache, dass sich die Fahrtstrecke durch



die Dreharbeiten doch erheblich verlängern sollte. Immer wieder bat das Fern-
sehteam um erneute Zurücklegung einzelner Wegstrecken, um denn auch wirklich die perfekte Einstellung zu finden. Spaß haben die Dreharbeiten trotzdem gemacht und der Bericht, der abends im Regionalfernsehen ausgestrahlt wurde, beschädigte die Teilnehmer für die Strapazen.

Die fünftägige Ausfahrt bot vielleicht nicht das beste Wetter, einmal abgesehen vom letzten sonnigen Tag, dafür aber eine ausnahmslos zu empfehlende Strecke und, bedingt durch die teilnehmenden Fahrzeuge, ein in diesem Maße von uns nicht erwartetes Publikumsinteresse. Die Lokalpresse berichtete täglich und kündigte auch jeweils den kommenden Streckenabschnitt an, so dass wir oft schon unterwegs von Schaulustigen freudig erwartet wurden. Manch einer hatte sich extra am Radweg platziert und teils bis zu 2 Stunden auf unsere Ankunft bzw. Vorüberfahrt gewartet – das Tempo der Truppe war doch erheblich gemächlicher als manch Außenstehender vorausberechnet hatte. Die Teilabschnitte zogen sich dadurch zeitlich zwar etwas in die Länge, die netten Gespräche mit anderen Nutzern des teils recht stark frequentierten Mainradweges sowie die vielen netten Gespräche mit den Zuschauern entschädigten dafür aber immer wieder aufs Neue.

Schlussendlich noch die Feststellung, dass wir unterwegs so gut wie keine und wenn dann nur marginale Pannen hatten: ein paar sich immer wieder losrüttelnde Muttern (eigentlich war es nur genau eine Mutter, die aber quasi das mitfahrende Rotary zusammen hielt) und einige gelangte oder verschlissene Reifen - das war es eigentlich schon. Die im Vorfeld bestehenden Sorgen bezüglich der Standfestigkeit der alten Fahrzeuge waren also gänzlich unbegründet. Die Truppe passte menschlich perfekt zusammen und es war für alle Beteiligten ein unvergessliches Erlebnis. Berichte der einzelnen Etappen und viele Bilder sind auch im Internet unter www.luftlos.com zu sehen.

Und da es so viel Spaß gemacht hat, wird es auch die „Luftlos-Tour 2015“ geben. Auf ein Neues entlang der Donau im kommenden Juni. Wie es uns dort ergehen wird, könnt Ihr dann wieder im Internet oder in einem der nächsten KS-Hefte erfahren.

All Heil!
(Ivo Böttcher, Kaiserslautern)

Dresdner Stallhof-Treffen mit Saxonia 100

Freitag, der 3.10. 2014 – ein herrlicher Oktobermorgen. Auf Petrus ist eben doch Verlass! Umpf – Umpf – Umpf – Nanu? Bin ich hier nicht beim Stallhoftreffen mit der großen Fahrradausstellung der Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden? Doch, ganz recht! Nur dieses Mal ist fast alles anders – Umpf – Umpf. Es kommt von der großen Dampfmaschine, die da mitten im Stallhof aufgebaut ist und verschiedene Maschinen einer kleinen Werkstatt antreibt. Von der Fahrradausstellung aus gesehen, bleibt das Auge zunächst an Gerd's toller Tandem-Skulptur hängen, blickt dann hinüber zu den Arkaden, wo gerade ein Laurin & Klement-Motorrad von 1901 angeworfen wird und bemerkt



dann das weiße Brennabor-Automobil von 1908, das soeben in den Stallhof einfährt. Dieses Mal ist das Stallhof-Treffen eingegliedert in die aufwändig organisierte „Saxonia 100“, eine Oldtimerveranstaltung für Restauratoren, Fachleute und ca. 100 Besitzer von über 100-jährigen Fahrzeugen. Und das Ganze findet im Herzen in der Dresdner Altstadt statt.

Bereits am Freitagvormittag herrscht im Stallhof ein Gedränge von Besuchern, wie sonst nur am Samstagnachmittag. Die Vereinsmitglieder sind umringt und beantworten nach Kräften Fragen, erklären Details und Unterschiede, während die Familienangehörigen die kulinarische Versorgung am Vereinsstand aufrechterhalten. Es ist nicht so einfach, jemanden zu finden, und die Hochrad-Fahrschule muss mangels Verkehrsfläche zeitweise

pausieren. Dieser Zustand hält im Prinzip bis zum Sonntag an.

Am Samstag sind aber erstmal die Ausfahrten an der Reihe. Auf dem Theaterplatz starten ab 8 Uhr nach Einzelvorstellung die Motorräder und Automobile



sowie zwei Hochrad-Enthusiasten auf die 100 km-Fahrt. Ab 10 Uhr sind dann endlich die Fahrräder dran! Nach einer kleinen Stadtrunde begeben sich etwa fünfzig gutgelaunte Radfahrer in passender Kleidung und bei strahlendem Sonnenschein mit ihren Hochrädern, Hintersteuern, Kreuzrovern und den unterschiedlichsten Fahrrädern auf den Elbe-Radweg in Richtung „Blaues Wunder“, der bekannten historischen Elbebrücke.



Dabei wird auch der große Samstags-Flohmarkt passiert und manch ein Käufer eines „alten Rades“ aus den Siebziger Jahren staunt – gemeinsam mit dem Verkäufer – nicht schlecht, was da so alles fröhlich klingelnd vorbeirollt. Man denke nur an das Gruppenfoto von allein

fünfzehn Luftlos-Fahrern gegenüber der Elbschlösser. In Loschwitz werden die Fahrzeuge gut beaufsichtigt geparkt und die Besichtigung der Dresdner Schwebebahn von 1901 mit dem Panoramablick von der Bergstation steht auf dem Programm. Rechtselbisch geht es danach vorbei am historischen Wasserwerk Saloppe wieder dem Innenstadttrubel entgegen.

Für alle Teilnehmer geht eine schöne Ausfahrt mit reizvollen Ausblicken und viel Spaß im Stallhof zu Ende. Dort angekommen, bietet sich nun aber endlich mal die Gelegenheit, die Fahrradausstellung zu besichtigen. Diese zeigt einerseits das gepflegte „Altmetall“, also die Fahrzeuge, welche zum Teil gerade an der Ausfahrt der über 100-jährigen teilgenommen haben, und andererseits die Sonderausstellung zu ostdeutschen Fahrrädern und Zubehörteilen von 1945 bis 1990. Letztere ist durchaus als Kontrast zur Rahmenveranstaltung gedacht und das große Besucherinteresse ist dafür die schönste Bestätigung. „Inge, sieh mal hier, mein erstes Rad! Und dort – genau so ein Rennrad hatte der Walter damals im Sportklub...“. Zwischen den ansprechend präsentierten ca. siebzig Fahrrädern stehen professionell gestaltete Übersichtstafeln zu bekannten und weniger bekannten Herstellern von Fahrrädern und Zubehör. Ja klar, Diamant und Mifa, auch Möve und Simson, aber Primus, Fortschritt und Doblina, Pionier und Fortuna? Hier kann man viele interessante Fakten nachlesen und manche Wissenslücke schließen. Eine Auswahl des genannten Zubehörs lässt sich gleich daneben in den Vitrinen bewundern und dann schleicht man doch wieder um die Fahrräder in selten gutem Zustand herum. Ein großes Dankeschön an die engagierten Leute von ddr-fahrrad-wiki.de für die tolle Ausgestaltung der Sonderausstellung!

Am Sonntag reisen die motorisierten Teilnehmer nach und nach ab und es wird wieder mehr „unser“ Stallhof. Danke für diese gelungene Veranstaltung, die in guter Erinnerung bleiben wird, denn dieses seltene Nebeneinander von Fahrrädern, Motorrädern und Automobilen aus derselben Zeit, lässt uns Technikgeschichte erst so richtig begreifen.

(Text: Thomas Klitzsch, Fotos: Thomas Beutlich, Fahrrad-Veteranen Freunde Dresden)



Mein Rad

aus der Sammlung Manfred Müller,
Dresden

Das vorgestellte Rad ist ein „Brennabor-Rover Nr. 1“ in Kreuzrahmen-Bauweise von ca. 1888.

Seit wann besitzt du das Rad?

Ich besitze das Rad seit Anfang der 1990er Jahre.

Woher kommt das Rad?

Ich konnte es damals kaufen. Als mir zum oben genannten Zeitraum klar wurde, dass das Hochradfahren für mich auf die Dauer zu riskant und zu anstrengend ist, kam mir ein Zufall zu Hilfe. Der Zufall hieß Tilman Wagenknecht und wohnte zu der Zeit in meine Nähe. Er wusste, wo ein Safety in ziemlich gutem Originalzustand zum Verkauf stand und riet mir zum Kauf. Da ich seine fachliche Kompetenz schätzte, nahm ich meine Frau und Geld und fuhr von Sächsischen – in die richtige Schweiz. Weil mir das Rad schon von Fotos bekannt war, ging die Übernahme dann schnell vonstatten und ich konnte das Brennabor wieder zurück nach Deutschland bringen.

Hast Du es besonders behandelt?

Aufgrund der relativ guten Substanz hatte ich lediglich die exzentrisch ausgeschlagenen Teile der Nackensteuerung zu reparieren und ein paar fehlende Kleinteile zu ergänzen. Der hintere Reifen musste im Laufe der folgenden Jahre erneuert werden und der Rahmen etc. wurde mit schwarzer Schuhcreme aufgefrischt, etwas Pflege für die Kette selbstverständlich noch. Das war's dann auch schon!

Hattest Du ein besonders schönes Erlebnis mit dem Rad?

Die Teilnahme mit dem Brennabor an der IVCA Rallye 1997 in Appenzell in der Schweiz war besonders schön. Die großartige Begeisterung der Bevölkerung an den alten Velos sowie die schneebedeckten Berge im Hintergrund werde ich nie vergessen.

Wer sich hier mit seinem Rad einmal vorstellen möchte, wendet sich bitte an Sven Dewitz unter der Emailadresse rostige-speiche@web.de.



Manfred Müller mit seinem Safety der Marke „Brennabor“.

Im Detail: Die mit dem Rahmen fest verbundenen Schutzblechstreben, die Blockkette, der Aufstieg, der Dreifeder-Sattel von R. Nagel & Co und die Nackensteuerung.



Die Feder

von Olli Leibbrand, Bargum

Vielen herzlichen Dank an André aus Elmshorn, der die Feder in den „echten Norden“ weitergereicht hat.

Aller Anfang ist schwer! Und wahrlich, meine ersten Versuche auf dem Fahrrad waren nicht gerade die angenehmsten, denn der ehrgeizige Vater klappte heimlich die Stützräder hinauf und der Zögling stürzte, rappelte sich immer wieder auf, blutete an den Knien und vergoss Tränen bis es zum ersten Mal gelang auf dem Fahrrad zu fahren. Warum sich in den 1970er Jahren niemand entsann, Kinder auf eine kleine Laufmaschine zu setzen, um den Gleichgewichtssinn schon viel früher spielerisch zu trainieren? Rätselhaft. Immerhin wurde diese Erfindung zum Erlernen wiederentdeckt, sodass heute schon die Dreijährigen Radfahren können. Und als ich es erstmal raus hatte, erweiterte sich mein Aktionsradius vorübergehend „gnadenlos“. Die Hauptstraße war tabu, doch der Eichenhain, der in unmittelbarer Nähe von Sillenbuch lag, bot alles was wir brauchten, um uns auszutoben. Spießig war's, in diesem Stadtbezirk im Süden von Stuttgart auf der Filderebene, aber auch behütet und schön. Und so bauten wir uns Querfeldeinstrecken im Wald, schanzten im Sommer durch ausgetrocknete Bachbette und rutschten im Winter

mit unseren Fahrrädern über Schnee und Eis – herrlich!

Dann die Pubertät: Rennradlenker nach oben und ab ins Schwimmbad: weiße Mäuse, Softeis, Kassettenrekorder und die ersten Flirts. Mein Rixe-Rennrad wurde gestohlen, das gab zu Hause Ärger. Es folgte ein Fahrrad der Marke Jung-hans, was nach mehreren Reparaturen mangels Qualität seinen Geist aufgab. Neidisch schaute ich einem Jungen aus der Nachbarschaft hinterher, der mit einem elfenbeinfarbenen Peugeot-Rennrad an mir vorbeiflitzte. Doch in unmittelbarer Nähe von „Daimler“, ergriff auch mich bald der Wunsch nach einem Auto, dem „Heil'gen Blechle“, wie die Schwaben ihre Statussymbole nennen. Und so kam es dann auch. Es war zwar kein Mercedes, aber es fuhr und ich besuchte meine Freunde in den umliegenden Dörfern, was per Velo zeitaufwändig, kräftezehrend, ja aufgrund der Steigungen nahezu utopisch schien.

Nach meinem Umzug nach Hamburg, genoss ich es, alles mit dem Fahrrad zu machen. Wozu noch ein Auto, wenn es sowieso keine Parkplätze gibt? Dann begann ich mit dem Rennradfahren. Zunächst waren die Strecken kurz, dann wurden sie länger. Als ich merkte, dass ich dem wettkampfmäßigen Betreiben des Radsports nichts abgewinnen konnte und stattdessen lieber alleine und in meinem Tempo unterwegs war, lernte ich die Philosophie des Langstreckenfahrens kennen, die mich bis heute fasziniert. 2006

begann für mich die Vorbereitung auf die Langstreckenfahrt Paris-Brest-Paris (PBP). Die Geschichte dieser Veranstaltung, die 1891 zum ersten Mal ausgetragen wurde, war ungeheuer spannend; mein Interesse und meine Leidenschaft für Radsportgeschichte wuchsen. Ich begann vor Ort zu recherchieren und stieß auf den Altonaer-Bicycle-Club von 1869/80 (ABC), einen bürgerlichen und obendrein den ältesten Radsportverein der Welt. So kam es, dass ich meine Magisterarbeit zum Thema Radsportgeschichte im Deutschen Kaiserreich anfertigte. Bei meiner Recherche stieß ich auf den Verein Historische Fahrräder e.V. und lernte eine ganze Reihe sympathischer und obendrein profunder Kenner der Fahrradgeschichte kennen. Begeistert kam ich von meiner ersten Velocipedie in Varel zurück. Seither hat sich mein Blick für technische Details geschärft und mittlerweile habe ich den ein oder anderen, meist zufälligen Fahrradfund, fahrtüchtig gemacht.

Mit dem ABC, den ich mit anderen Radsportenthusiasten wiederbelebt habe, kommt in Sachen Radsport- und Fahrradgeschichte seit kurzem noch mehr Elan auf, denn besonders reizvoll ist die Mischung aus Radsporthistorikern, Sportlern und „Schraubern“ in unserem Verein.

Ich grüße von der Nordsee und vom Dörben und reiche die Feder an Nico Tjomas nach Hamburg weiter.

Ausstellung in Dietzenbach

In der Ausstellung „Fahrräder zu Großvaters Zeiten“ zeigt unser Mitglied Thomas Knecht aus seinem umfangreichen Bestand Räder der 1930er bis 1960er Jahre. Begleittexte, Grafiken und Bilder vermitteln die Geschichte des Zweirades. Eröffnet wird die Ausstellung mit einer Vernissage am 10. April 2015 um 19:00 Uhr. Die Ausstellung wird gezeigt vom 12. April bis 10. Mai im Museum für Heimatkunde und Geschichte in der Darmstädter Str. 7 - 11 in 63128 Dietzenbach. (T.: 06074-41742) Geöffnet ist sonntags von 15 bis 18 Uhr, montags bis freitags von 10 bis 12 Uhr, nachmittags und samstags nur nach vorheriger Anmeldung unter 01743456795.



Gustav-Messmer-Flugradpreis

Zusammen mit einer großen Ausstellung zu Leben und Wirken Gustav Messmers im Zeppelinmuseum Friedrichshafen findet am Donnerstag, dem 14. Mai 2015, der Wettbewerb um den 5. Gustav-Messmer-Flugradpreis statt (von 12 bis 17 Uhr). Eingeladen sind alle Flugradbauer, die sich mit ihren Konstruktionen am Wettbewerb beteiligen wollen. Teilnehmen können Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Familien, Schulklassen und Teams. Alle Modelle werden präsentiert und vorgeführt, die schönsten prämiert. Über den Künstler und Visionär Gustav Messmer, der auch der „Ikarus vom Lautertal“ genannt wurde, berichtete der KS 38, S. 5f.

TERMINE 2015

derzeit: **Fahrrad und Mobilität** – Ausstellung im Freilichtmuseum Cloppenburg. Info: www.museumsdorf.de.

19. April: Gütersloher Tweed Run, Anmeldung an Eva.Willenborg@guetersloh-marketing.de

3. Mai: Treffen der Besitzer historischer **Miele-Fahrräder**. 10 Uhr Beginn am Stadtmuseum Gütersloh; Anmeldung an Eva.Willenborg@guetersloh-marketing.de

8. Mai: Frühjahrsausfahrt – Rund um Lauchhammer. Start ca. 10 Uhr am Bahnhof Lauchhammer; Kontakt: frank@fahrradsammler.de

24. Mai: Rennradbörse Rommerskirchen (Pflingstsonntag), mit Ausfahrt am 23. Mai

23. - 24. Mai: Altonaer-Bicycle-Days des Altonaer Bicycle Club (ABC).

31. Mai: In Velo Veritas – Info: www.inveloveritas.at

4. - 5. Juli: Sommerfest Deutsches Fahrradmuseum Bad Brückenau

11. Juli: Nachtausfahrt Dresden. Start 18 Uhr, Schützengasse 18; frank@fahrradsammler.de

7. - 9. August: Velocipediade Bad Segeberg

24. - 27. August: 26. International Cycling History Conference in Südfrankreich. Weitere Info unter <http://www.ichc.biz/2015-FR/2015-01-intro.html>

6. September: Sonnenaufgangsfahrt Start 4:00 Uhr bei F.Papperitz / Pirna; Kontakt wie 8. Mai

13. September: 5. Fahrrad-Klassik-Markt in Berlin/Spandau. Kontakt: Historische Fahrräder Berlin e.V. und Ullis Museumsladen.

26. - 27. September: 24. Stallhof-Ausstellung und Sammlertreffen in Dresden. Thema: "130 Jahre Fahrradfertigung in Chemnitz"; Kontakt: frank@fahrradsammler.de

31. Oktober: Ausfahrt für historische Rennräder von Dresden nach Chemnitz, Start ca. 8 Uhr; Kontakt: frank@fahrradsammler.de

VERKAUFE

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

Klassische Klappräder aus Frankreich (u.a. Peugeot, Motoconfort,...) sowie verschiedene **franz. Zubehörteile** aus den 1950ern: Sättel, Lenkergriffe, Beleuchtung, zum Teil alte Neuware; Jan Konold, konold@aliceadsl.fr, Tel. 0033-3 88 84 87 71

Fertige Holzschutzbleche an; Gunter Bünecke; Tel. 0211-395204

SUCHE

Gabel, 26", stabil, ohne Federung, z.B. für 74er Fahrgestell; **Torpedonaben** oder leere Hülsen in gutem Zustand ohne Rost und Macken, von 1934, '36, '38, '39, verchromt und '39 und '40 in schwarz; **Göricke Steuerkopfschild** ca. 1930, Befestigungslochabstand ca. 58 mm; 1 oder 2 **Sattelfedern** für Nagel-Sattel, vernickelt, Durchmesser außen 29 mm, Länge 46 mm, Draht ca. 3,5 mm; Biete: Werkzeutaschenriemen Neuauferfertigung in Leder, Wünsche können berücksichtigt werden; P.Zielasko, Tel. 04451-2625, peter.zielasko@ewetel.net

Für Saalmaschine von Triumph 1924 einen **26" Laufradsatz in Stahl, vernickelt** 40 Loch oder alte Felgen, die man neu vernickeln kann, aber nur komplett mit Naben. Auch Holzfelgensatz wäre interessant; Georg Schmitz, Tel. 07541-54205

Für Adler Herrenrad Bj. ca. 1907 folgende Originalteile: **Kompl. Hinterrad** oder **einzelne Felge (40 Loch)** oder **einzelne Hinterradnabe**; M. Müller, Tel. 0351-2021232

26" HR o. DR von **Hahn** (Backnang), Klingeln für **Burgers** (NL) und **Allright**; G. Bünecke, Tel. 0211-395204

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.historishefahrraeder.de
info@historishefahrraeder.de
Bankverbindung:
Landessparkasse zu Oldenburg (LZO)
BIC: BRLADE21LZO
IBAN: DE04280501000091055335

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@knochenschuetter.de

Termine/Anzeigen
Maxi Kutschera (mk)
Könizbergstr. 5, CH-3097 Bern-Liebfeld
kontakt@maxime-verlag.de
termine@knochenschuetter.de
anzeige@knochenschuetter.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.

Zu guter Letzt...



Das ideale Rad für die Velocipediade in Bad Segeberg – ein Modell für die Fans von Old Shatterhand!

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

Neu

Maxime Leblanc NUN WACHSEN UNS FLÜGEL



Maxime Leblanc

MAXIME
Verlag für Kunst und Kultur

Eine philosophisch-sinnliche Reise,
ein seelenbefreiendes Eintauchen in die Natur,
abseits von gesellschaftlichen Konventionen.

Maxime-Verlag. Eine sehr elegante Ausgabe.
160 Seiten in Feinleinen mit Schutzumschlag. 19,95€

AKTUELLE RADSPORTBÜCHER



Tim Moore
GIRONIMO!

Die härteste
Italien-Rundfahrt
aller Zeiten

ISBN 978-3-936973-97-6
Broschur, 320 Seiten
EUR 14,80 [D]
(auch als E-Book erhältlich)

L'Eroica für die Lachmuskeln:
Mit einem Rennrad von 1914
auf den Spuren des Giro 1914

»Eine Ode an den Radsport,
aber vor allem an das Leben.«

de Volkskrant



Wilfried de Jong
**EIN MANN
UND SEIN RAD**

Geschichten
vom Radfahren

ISBN 978-3-936973-91-4
Broschur, 340 Seiten
EUR 14,80 [D]
(auch als E-Book erhältlich)

COVADONGA VERLAG

Spindelstr. 58 – 33604 Bielefeld – Fax: 0521/5221796
E-Mail: info@covadonga.de – Web: www.covadonga.de



www.velo-classic.de

fingerhut@velo-classic.de

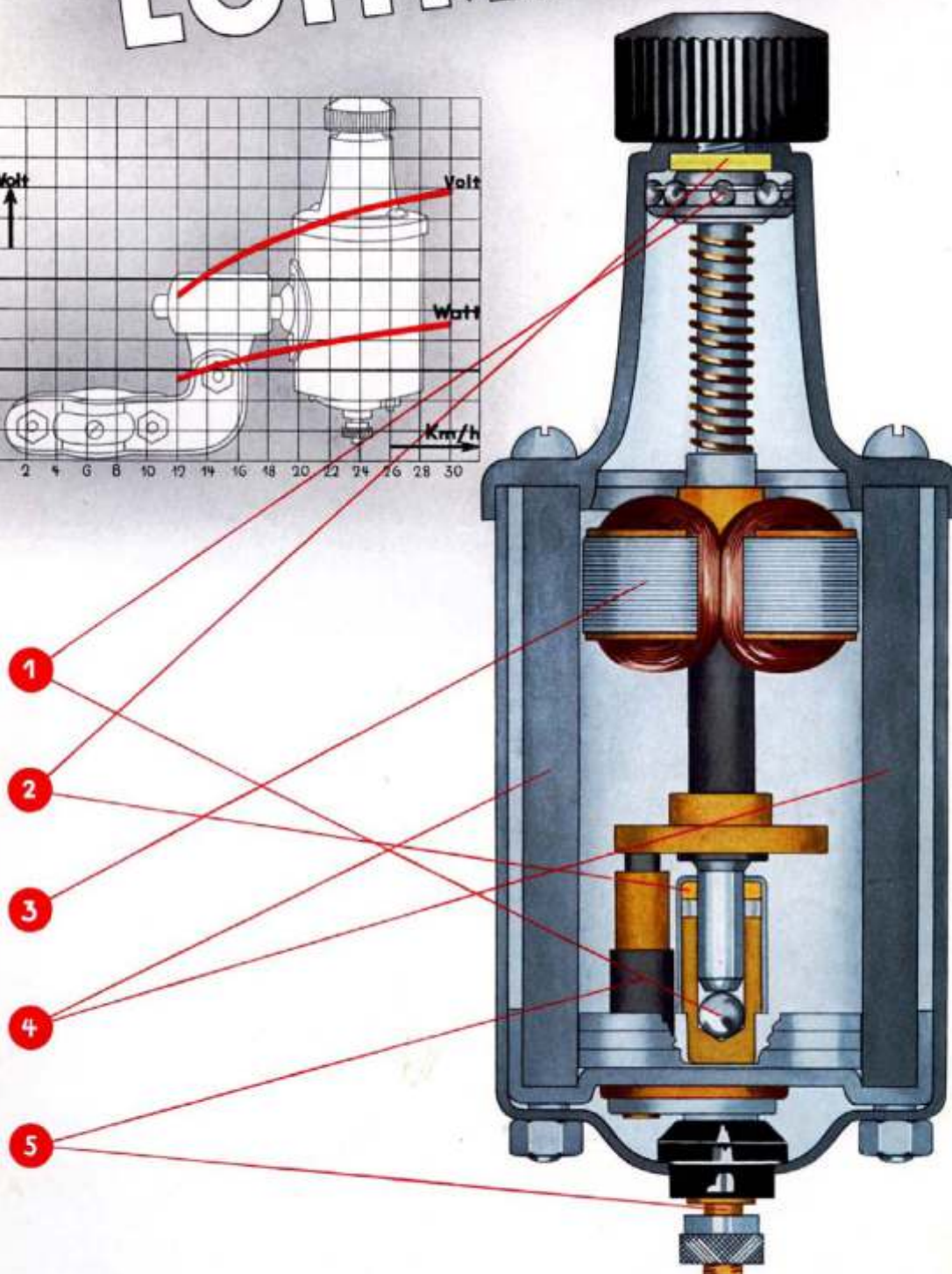
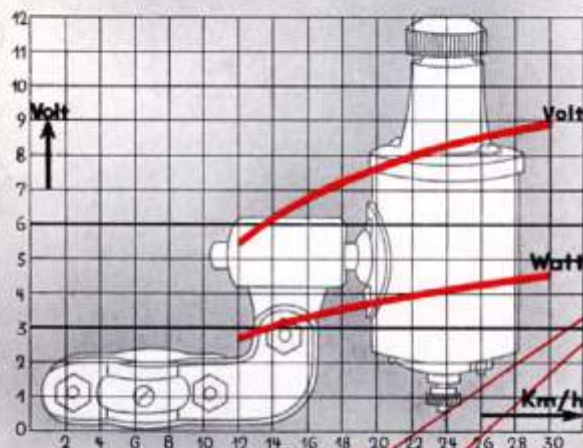
velo-classic - Gartenweg 46 - 32609 Hüllhorst

Tel.: 05744 / 920528 Fax: 05744 / 920529

Zubehör für klassische Fahrräder,
Rennräder, Motorfahrräder und Mopeds

LOHMANN

Z M A N N



Die Abbildung zeigt eine unbeschriftete Originalzeichnung, die für die Bielefelder Lohmann-Werke in den späten 1930er Jahren angefertigt wurde. Mit den Ziffern werden folgende Bauteile hervorgehoben:

1 Kugellager und Axiallager
2 Filzdichtungsscheiben

3 Geblechter vierpoliger Anker
4 Vier Stabmagnete

5 Bürstenhalter und Kabelanschlussbolzen

Bildnachweis: Entwurf von Wilhelm Heiner, Studio Zweimann; Nachlass-Archiv, Düsseldorf