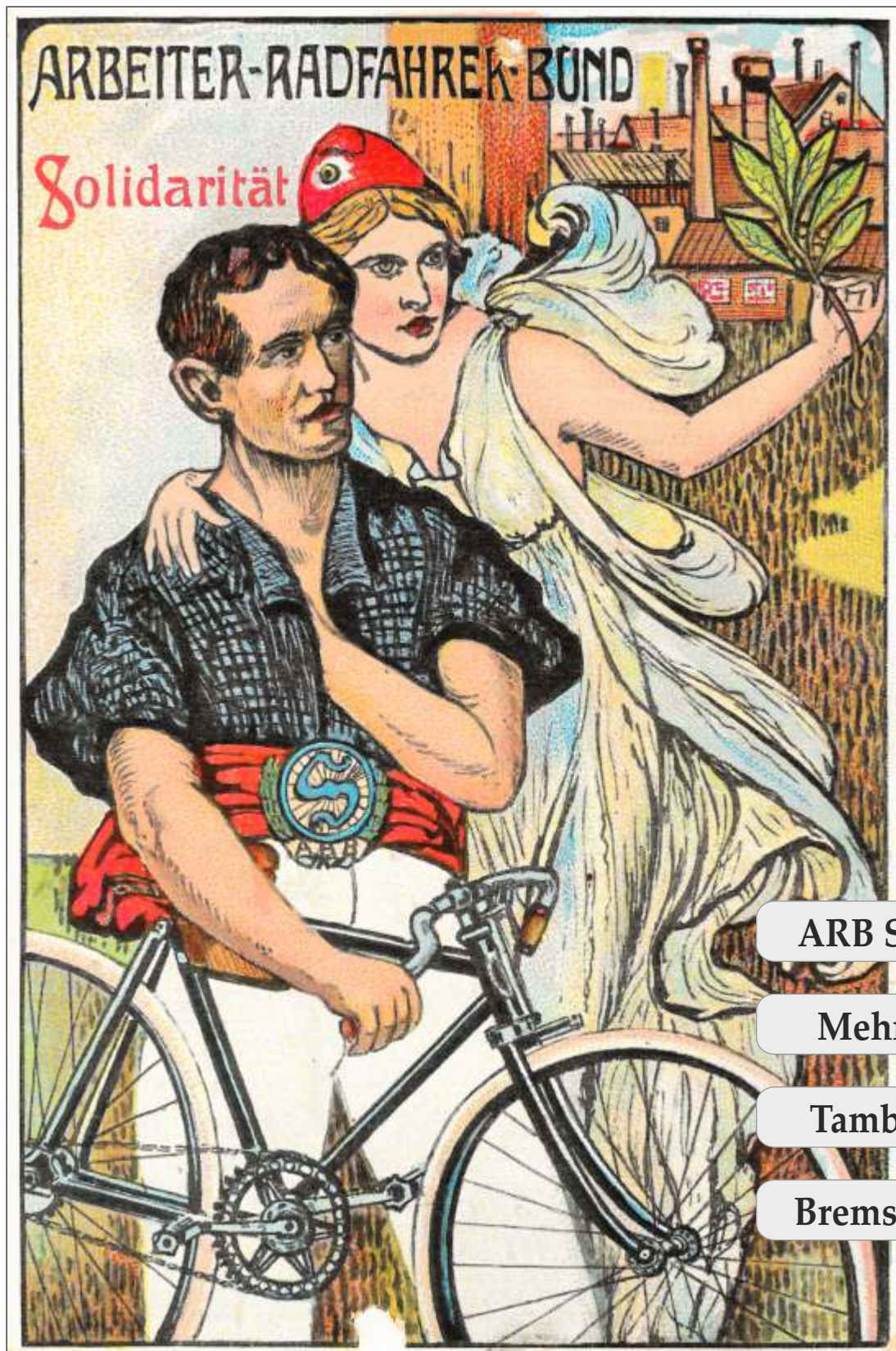


KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

61



ARB Solidarität Teil 1

Mehrsitz-Fahrräder

Tambora-Hypothese

Bremsenpatente Teil 3

In dieser Ausgabe:



Postkarte des ARB Solidarität, um 1905
Sammlung U. Feick

Vulkanausbruch und Wetterkapriolen – Hungersnöte und Pferdesterben

Der Tambora-Ausbruch 1815 als indirekter Auslöser der Drais'schen Erfindung der Laufmaschine! Eine gewagte These - unsere Autoren Jost Pietsch und Hans-Erhard Lessing streiten darüber sachlich und argumentieren dabei ganz gegensätzlich.



„Holz schlägt Blut und Knochen“, Illustration von 1819,
Sammlung Roger Street



Vierplattengabel des Patria-Quintuplets von 1896,
Foto: H.-U. Haedeke

Frisch auf - für Wahrheit, Freiheit und Brüderlichkeit!

Das Postkartenmotiv steht für die Internationalität der politisch motivierten Arbeiterbewegung. Unser Autor Ralf Beduhn beschreibt im ersten Teil seiner umfassenden Darstellung die schwierigen Anfänge des Vereins. Anschaulich illustriert wird sein Beitrag durch Sammlerstücke aus dem Fundus unserer Mitglieder.

Tandem - Triplet - Quadruplet - Quintuplet

Mehrsitzer haben immer eine besondere Aura. Hanns-Ulrich Haedeke erlag der Faszination eines PATRIA-Fünfsitzers. Dieses Megarad aus der Zeit, als in Solingen noch Bajonette gefertigt wurden, war der Auslöser für seinen Bericht.

Bremsenpatente oder patente Bremsen? Gerd Böttcher schließt seine Übersicht mit dem dritten Teil ab.

Liebe Leserinnen und Leser,

ich bin wieder da – zurück im Vorstand. Nachdem ich vor ca. 10 Jahren schon mal in unserem Verein als zweite Vorsitzende aktiv war, habe ich mich im letzten Sommer bereit erklärt, das arbeitsintensive Amt der Schatzmeisterin zu übernehmen. Da mir die Geschicke unseres Vereins sehr am Herzen liegen, möchte ich gerne dazu beitragen, dass der Verein langfristig finanziell gut aufgestellt ist. An dieser Stelle nochmals an Petra vielen lieben Dank, dass sie die Aufgabe in den vergangenen Jahren so gewissenhaft erfüllt hat. Niemand außer mir kann inzwischen nachempfinden, wie viele Stunden man mit der Buchführung unserer Vereinsfinanzen beschäftigt ist.

Gerne ergreife ich die Gelegenheit, an dieser Stelle ein paar Worte an alle Mitglieder zu richten. Auch wenn wir inzwischen eine zahlenmäßig starke Gemeinschaft sind, möchte ich einmal an die Vereinsgründung vor fast 20 Jahren erinnern: 27 in ganz Deutschland verstreute Fahrrad-Liebhaber, -Sammler und -Schrauber wollten vernetzt sein, wohlgeachtet vor Zeiten des Internets! Keiner von uns hat damals zu hoffen gewagt, dass wir einmal über 600 Mitglieder haben werden!

Aber wir haben uns nicht nur zahlenmäßig entwickelt. Der KS ist inzwischen für viele der Hauptgrund Mitglied zu werden. Unsere Zeitung erfreut uns zweimal im Jahr mit hochkarätigen Fachartikeln und fundierten Recherchen. Es ist dabei offensichtlich, dass sowohl die Redakteure und als auch die vielen Autoren immer das Letzte aus den Themen

herausholen und versuchen, den aktuellsten Forschungsstand zu veröffentlichen. Hier wird von unseren schreibenden Mitgliedern – natürlich auch von den Gastautoren – hervorragende Arbeit geleistet, denn es sind meistens bisher unerforschte Sachgebiete, die nach langer Recherche in den Druck gehen. Unsere Autoren scheuen sich auch nicht davor, alte Zöpfe abzuschneiden, geläufige Fakten zu widerlegen oder neue Blickwinkel auf Themen zu entwickeln.

Auch kleinere Artikel im Autorenforum lassen aufhorchen oder ergänzen die Hauptartikel durch erstaunliche Details. Das Bildmaterial ist immer sehr gut aufgearbeitet und die Berichte über Fahrradtreffen und Veranstaltungen halten auch diejenigen auf dem Laufenden, die weniger aktiv in der Fahrradscene sind oder wegen zu großer Entfernung nicht teilnehmen konnten. Darüber freue ich mich und bedanke mich ganz herzlich für das Engagement der Redakteure sowie das der Autoren.

Aber auch nach 20 Jahren gilt: Der Verein ist so stark wie seine Mitglieder! Wer etwas bewegen will, muss sich einbringen. Ob bei der Auktion, der Velocipedade oder beim KS.

In diesem Sinne: Weiter so!

Eure

Mona



Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Ralf Beduhn: Die „Roten Husaren des Klassenkampfes“ – Aus der Geschichte des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität	4
- Hanns-Ulrich Haedeke: Die kurze Ära der Quintuplets	11
- Jost Pietsch: Ein Märchen auf zwei Rädern	19
- Hans-Erhard Lessing: Zweirad-Erfindung als Reaktion auf Hafermangel	22
- Gerd Böttcher: Bremsenpatente Teil 3	25
Post aus ...	
- England und Amerika	27
Literatur	
- Lesetipps	28
Autorenforum	
- Fotografien von zarter Hand	29
- Das DDR-Fahrrad-WIKI	32
- Eine Pionierin des Rades	33
- Ein Polizeimord und seine Folgen	34
- A.-Herrmann-Gedächtnisrennen	37
Museen und Ausstellungen	
- Kleine Privatmuseen	38
Historisches Dokument	
- Wie es zur Gründung des ARB in Bielefeld kam....	39
Veranstaltungen und Ausfahrten	
- Die Fernfahrt Wien - Berlin 1893 / 2015	41
- 8. Velo-Classic Ebersbach	45
- 13. Fietsen-Tour Boxenstop Museum	46
- Velo-Classico Germany	47
Mein Rad	48
Die Feder / Vereinsnachrichten	49
Termine / Kleinanzeigen / Zu guter Letzt	50
Impressum	50

Titelbild: Werbepostkarte für den Arbeiter-Radfahrerbund, um 1910; aus der Sammlung Rainer Gilles

Die „Roten Husaren des Klassenkampfes“

Aus der Geschichte des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität (Teil 1)

von Ralf Beduhn, Wildeshausen (D)

Das Wintertreffen in Erfurt hatte 2014 einen besonderen Referenten, nämlich Ralf Beduhn – den Kenner der Geschichte des Arbeiter-Radfahrerbundes. Seine Buchveröffentlichungen liegen inzwischen zwei bzw. drei Jahrzehnte zurück, glänzen aber durch Insiderwissen, denn der Autor war zu dieser Zeit selbst Mitglied in der Nachfolgeorganisation RKB Solidarität. Sein Referat und die dazu passende ARB-Sonderausstellung, welche die Teilnehmer des Treffens aufgebaut hatten, weckten wieder ein tieferes Interesse für das Thema. So konnte die KS-Redaktion dem Referenten noch vor Ort das Versprechen abnehmen, für den KS einen Mehrteiler mit den neuesten Erkenntnissen zu seinem Spezialthema zu verfassen. Hier folgt nun der erste Teil, der die Entwicklung der Arbeiter-Vereinigung von ihren Anfängen bis zum Ende des Kaiserreichs beschreibt.

Am 2. August 1893 konnte man im Berliner Volksblatt, der Beilage zur sozialdemokratischen Parteizeitung VORWÄRTS folgenden Aufruf lesen: *„An die sozialdemokratischen Radfahrer Deutschlands! Sportgenossen! Auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens sondern sich die Arbeiter und Parteigenossen von ihren Gegnern ab und schließen sich in eigenen selbständigen Organisationen zusammen. Auch wir wollen dem Beispiel der Arbeiter-Gesangs-, Turn- und Vergnügungsvereine folgen und einen Verband über ganz Deutschland bilden, der an verschiedenen Orten Filialen errichten kann. Der Zweck unserer Organisation soll sein, neben der Hebung des Radsports uns in den Dienst der Agitation zu stellen, um uns der Partei und der Arbeiterbewegung soviel als möglich nützlich zu machen.“* Mit diesem Aufruf, der auf Initiative von Reißleiter (Fürth) und Schmerbach (Gera) erfolgte, wurde erstmalig ein Versuch unternommen, die radfahrenden Anhänger der Sozialdemokratie in Deutschland, die sich z.T. schon in kleinen Vereinen und lockeren Gruppierungen organisiert hatten, zu einem das gesamte Reichsgebiet umfassenden Radfahrerbund zusammenzuschließen. Der in dem Aufruf erfolgte Hinweis auf ähnliche Verbandsgründungen im sozialdemokratischen Milieu verweist auf einen typischen Organisationsprozess in der deutschen Arbeiterbewegung ab 1890. Zwischen 1878 und 1890 gab es im Deutschen Reich das „Gesetz gegen die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie“, auch kurz als „Sozialistengesetz“ bezeichnet. Dieses Gesetz verbot sämtliche sozialdemokratische Organisationen sowie jegliches öffentliche Auftreten ihrer Mitglieder. Ausgenommen waren lediglich die kurzzeitige Teilnahme an Wahlkämpfen und die Wahrnehmung von Parlamentsmandaten. Mit diesem Gesetz wurde vom kaiserlichen Staat und vom aufstrebenden

Bürgertum der Versuch unternommen, den zunehmenden Einfluss der Sozialdemokratie auf das rasch anwachsende Heer an Lohnarbeitern, das sich im Zuge der sprunghaften Industrialisierung seit der Reichsgründung 1871 herausgebildet hatte, zu verhindern.

Es erwies sich jedoch, dass die von Reichkanzler Bismarck verfolgte Politik von „Zuckerbrot und Peitsche“, d.h. Sozialgesetze und Sozialistengesetz für und gegen die Arbeiterschaft, nicht zu dem beabsichtigten Erfolg führte, woraufhin der junge Kaiser Wilhelm II. Bismarck 1890 befahl, das Sozialistengesetz aufzuheben. Damit waren die Fesseln gesprengt für die sich ausbreitenden Tendenzen unter den klassenbewussten Arbeitern, sich nicht nur parteipolitisch, sondern auch in allen anderen gesellschaftlichen Bereichen in eigenen Vereinigungen zusammenzufinden. So kam es beispielsweise 1892 zur Bildung des Arbeiter-Sängerbundes und 1893 zur Gründung des Arbeiter-Turnerbundes als Gegenstück zur bürgerlich-nationalistischen „Deutschen Turnerschaft“. Entsprechend dieser Entwicklung stieß auch unter den radfahrenden Sozialdemokraten der Vorschlag, ein Gegenstück zum 1884 gegründeten „Deutschen Radfahrer-Bund“ zu initiieren, auf Interesse und Zustimmung.

Der erste Anlauf zu diesem Vorhaben erfolgte am 1./2. Oktober 1893 in Leipzig. Gerade einmal 16 Delegierte aus 13 Orten des Deutschen Reiches riefen hier einen Verband mit dem schlichten Namen „Arbeiter-Radfahrerbund“ ins Leben. Dieser Bund, der noch keine 200 Mitglieder umfasste, existierte jedoch noch nicht einmal drei Wochen. Dann wurde er, nicht zuletzt veranlasst durch einen Brief des Geschäftsführers der „Deutschen Turnerschaft“ an den Kreishauptmann von Leipzig, wieder verboten.

Das Bekenntnis der Arbeiter-Radfahrer, sich mit ihren Rädern in den Dienst der Agitation für die Sozialdemokratie stellen zu wollen, wurde als unvereinbar mit den Sächsischen Vereinsgesetzen erklärt. /1/ Doch die gründungswilligen Arbeiter-Radfahrer ließen sich durch derartige Repressionen nicht entmutigen, sondern sie änderten nur ihre Taktik. Wenn es verboten sein sollte, einen zentralistisch organisierten Bund zu gründen, dann müsse man eben auf eine lockere Verbindung örtlicher Gruppen ausweichen, die durch ein System von Vertrauensleuten zusammengehalten wird. So lautete der Beschluss zu dem nunmehr einzuschlagenden Weg auf dem 2. Kongress der Arbeiter-Radfahrer am 13./14. Mai 1894 in Berlin. Doch als man Pfingsten 1895 in Fürth zum 3. Kongress zusammenkam, musste man feststellen, dass sich diese Organisationsform als gänzlich ungeeignet erwiesen hatte – es waren nur noch Delegierte aus sechs Orten erschienen. In der Folgezeit kam es deshalb zu heftigen Diskussionen um die einzuschlagende Taktik, eine Diskussion, die auch in der ab Oktober 1895 erscheinenden Zeitung DER ARBEITER-RADFAHRER abgedruckt wurde. /2/ (Abb.1)

Ein richtungsweisender Vorschlag wurde in diesem Zusammenhang in einer Zuschrift gemacht, die im April 1896 im ARBEITER-RADFAHRER erschien. Der Vorschlag lief darauf hinaus, einen straff organisierten Verband zu gründen, jedoch, um nicht mit den Vereinsgesetzen in Konflikt zu geraten, die politischen Absichten des Bundes aus dem Programm zu streichen. Um möglichen Einwänden zu entgehen, dass man sich ja nicht mehr von bürgerlichen Radsportverbänden unterscheide, wurde in der Zuschrift dazu aufgefordert, durch die Namensgebung des zu gründenden Verbandes zu gewährleisten, *„dass wir keine nicht zu uns gehörenden Elemente hereinbekommen.“*

Gründung und Entwicklung des Arbeiter-Radfahrerbundes „Solidarität“

*Gegrüßet seid, Vertreter unserer Sache,
Die ihr zu edlem Zweck das Wort ergreift,
Der Geist des Fortschritts führ' euch und
entfacht
Den Feuerteller, bis das Werk gereift.*

Berufen seid ihr, zu bewirken, schaffen



Abb. 1 Das Publikations-Organ der Arbeiterradfahrer erschien zweimal im Monat.

*Ein festes Band um die Vereinigung,
Es gilt die Kräfte alle aufzuraffen,
Und zu entfesseln die Begeisterung.*

*Und ob an Zahl ihr auch noch jetzt sehr
wenig
in Zukunft werden's immer mehr und
mehr,
Und seid ihr, Delegierte, arbeitsam und
einig,
Dann kommen wir zum Ziel so hoch und
hehr.*

(Verfasser: O. Hüber) /3/

So lautete der Willkommensgruß an die Delegierten des Arbeiter-Radfahrer-Kongresses, die sich am 25./26. Mai 1896 in Offenbach am Main versammelten. (Abb. 2) Zahlenmäßig war man – worauf der Willkommensgruß hinweist – tatsächlich noch recht schwach, denn lediglich 467 Arbeiter-Radfahrer in 18 Orten des Deutschen Reiches waren bis zu diesem Zeitpunkt organisatorisch erfasst. /4/ Allerdings gab es zahlreiche Arbeiter-Radfahrervereine, die mit einem Beitritt nur deshalb zögerten, da sie mit der bisherigen dezentralisierten lockeren Organi-

sationsform nicht einverstanden waren. Mit diesem Zustand wollte der Kongress in Offenbach ein Ende machen. Auf einhellige Zustimmung stieß deshalb die Resolution, die im Anschluss an den wenig befriedigenden Rechenschaftsbericht vorgelegt wurde und in der es hieß: „In Erwägung, dass es nur mit Hilfe einer geschlossenen Zentralisation möglich ist, die radfahrenden Arbeiter Deutschlands zu einem Ganzen zu vereinigen, in fernerer Erwägung, dass denselben der Beitritt in die bereits bestehenden radsportlichen Verbände immer mehr erschwert oder unmöglich gemacht wird, mögen die Gründe nun in finanziellen Schwierigkeiten liegen oder in der Tatsache, dass die dazu zählenden Radfahrervereine sich immer mehr als Werkzeuge oder Dekorationsstücke für patriotische Feiern usw. hergeben, beschließen die Delegierten des ... Arbeiter-Radfahrer-Kongresses zu Offenbach a.M., Pfingsten 1896, die Gründung des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität.“

Damit war der ARB Solidarität (ARBS) ins Leben gerufen und ein guter Ausgangspunkt geschaffen worden für die Entwicklung zu einer bedeutenden Radfahrerorganisation, die bereits vor dem Ersten Weltkrieg mehr Mitglieder umfasste als alle bürgerlichen und konfessionellen Radsportverbände in Deutschland zusammen. Bereits in den Monaten Juni und Juli 1896 traten 11 weitere Vereine dem ARBS bei und leiteten damit einen geradezu explosionsartigen Prozess in der Mitgliederentwicklung ein. (siehe hierzu den Bericht im „Historischen Dokument“ S. 39) Nach nur 12-jährigem Bestehen, im Jahre 1908, konnte man bereits das hunderttausendste Mitglied begrüßen. (Abb. 3) Bei Kriegsausbruch im Jahre 1914 zählte man über 150 000 Bundesmitglieder./5/

Ursachen der rasanten Mitgliederentwicklung

Wie ist diese rasante Mitgliederentwicklung zu erklären? Es wird deutlich, dass ganz unterschiedliche Faktoren hierfür als Ursache in Betracht kommen. Zunächst einmal mussten die – in der Anfangsphase fast ausschließlich männlichen – Mitglieder des ARBS im Besitz eines Fahrrades sein. Und das war schwierig genug. Zwar war auch bereits in den Jahren vor der Jahrhundertwende das „Radreiten“ auf dem „Veloci-



Abb. 2 In der oberen Reihe haben sich die Delegierten des Gründungskongresses 1896 aufgestellt, unten posieren die Arbeiterradler aus Offenbach, die den Kongress organisierten.

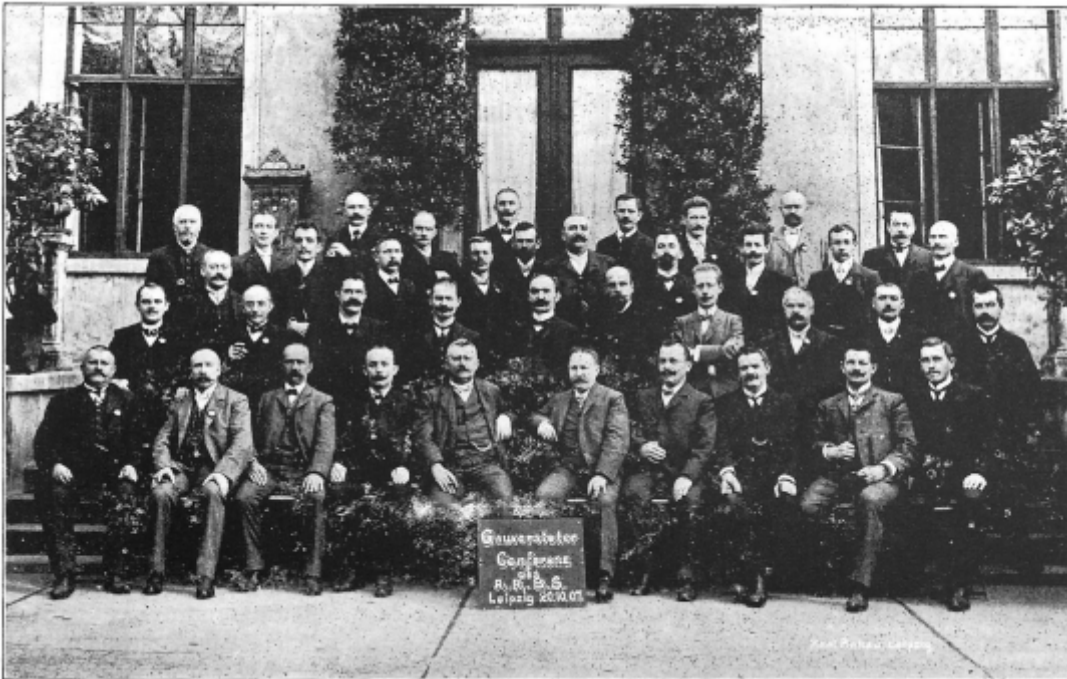


Abb. 3 Das Foto zeigt die Teilnehmer der Gauvorsteher-Conferenz in Leipzig 1907. Sie brachten den Dringlichkeitsantrag ein, den Bundessitz von Chemnitz nach Offenbach zurückzuverlegen, weil in Hessen eine wesentlich liberalere Vereins-Gesetzgebung bestand.

pede“ keineswegs mehr nur das luxuriöse Privileg der gesellschaftlichen Oberschicht. /6/ Denn bereits vor 1900 weitete sich die Fahrradproduktion in Deutschland erheblich aus, hinzu kamen importierte Räder. /7/ Folgende Zahlen mögen diese Entwicklung verdeutlichen: Während 1887 in Deutschland ca. 7 000 Fahrräder hergestellt und weitere 15 000 bis 20 000 vor allem aus England importiert wurden, betrug die Produktionsmenge 1896 in Deutschland bereits 200 000 Räder, wobei Schätzungen zufolge noch weitere 50 000 Stück hätten abgesetzt werden können. Mit der Ausdehnung der Produktion ging ein stetiges Sinken der Preise einher. 300 Mark musste man um 1890 für ein Fahrrad aufbringen, um 1900 noch durchschnittlich 120 bis 160 Mark und in den nachfolgenden Jahren 75 bis 85 Mark. Allerdings war trotz dieses Preisrückgangs ein Fahrrad für den Großteil der Arbeiter zu diesem Zeitpunkt unerschwinglich. Denn nach einer Umfrage des Metallarbeiterverbandes betrug zum Beispiel in wichtigen Orten der Fahrradindustrie in Deutschland der durchschnittliche Stundenlohn 35 bis 55 Pfg. So konnten sich zunächst nur sehr wenige, gut verdienende Facharbeiter zumindest ein „Billigrad“ oder ein gebrauchtes und aus der Mode gekommenes Modell leisten. Bei den „Billigrädern“ handelte es sich um Spezialräder, die zumeist in den Wintermonaten produziert und ohne Fabriknamen und besondere Ausstattung, z.B. mit Blechrohren anstatt Stahlrohren, minderwertig

ger Vernickelung und Emaillierung etc. auf den Markt geworfen wurden. Dafür waren sie 10 bis 15 Mark billiger als die Markenräder. Alles in allem bot sich aber für die Arbeiterschaft insbesondere nach der Jahrhundertwende zunehmend die Möglichkeit, ein gebrauchtes Fahrrad vergleichsweise günstig zu erwerben, sei es, weil das Fahrradfahren in der Oberschicht zunehmend an gesellschaftlicher Attraktivität verlor oder weil häufige Detailveränderungen und Verbesserungen in dieser Zeit die Modelle schnell veralten ließen und somit der Markt für gebrauchte Räder deutlich wuchs.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt, der die rasche Ausbreitung sozialdemokratisch orientierter Kultur- und Sportorganisationen nach 1890 verständlich macht, ist die massive politische und kulturelle Klassenspaltung im Deutschen Kaiserreich. (Abb. 4) Trotz der Aufhebung des Sozialistengesetzes und der rasanten Wahlerfolge der SPD waren sozialdemokratisch orientierte Arbeiterinnen und Arbeiter mit erheblichen Diskriminierungen und einem ausgeprägten Ständedünkel konfrontiert und wurden mit Schmähbegriffen wie „vaterlandslose Gesellen“ und „rote Aufrührer“ konfrontiert. Eine Mitgliedschaft in bürgerlichen, oftmals nationalistisch-militaristisch ausgerichteten Kultur- und Sportorganisationen war deshalb für Angehörige der Arbeiterschaft weder denkbar noch erstrebenswert. Hinzu kamen die deutlich höheren Aufnahmegebühren und

Monatsbeiträge im Vergleich zu den Arbeiterorganisationen. Während beispielsweise im Deutschen Radfahrer-Bund (DRB) und in der Allgemeinen Radfahrer-Union (ARU) Aufnahmegebühren von 2 bis 4 Mark und Jahresbeiträge von 4 bis 6 Mark verlangt wurden, hatten die Radler, die dem ARBS beitreten wollten, lediglich 50 Pfg. Aufnahmegebühr und 15 Pfg. Monatsbeitrag zu entrichten. /8/

In einem Artikel des ARBS-Mitglieds Adolf Wolf im ARBEITER-RADFAHRER vom Mai 1900 wird vor diesem Hintergrund u.a. wie folgt argumentiert: „Es ist meines Erachtens auch nicht der Sport – weder allein, noch in der Hauptsache – welcher mit Notwendigkeit zur Gründung des Arbeiter-Radfahrerbundes „Solidarität“ geführt hat. Es war der Wunsch nach Konzentrierung der Arbeiter-Radfahrer untereinander, das Bestreben, sie von den übrigen sogen. bürgerlichen Radfahrerverbänden fernzuhalten und nicht zum mindesten die Absicht, die neu-geschaffene Organisation gelegentlich den Arbeiterinteressen dienstbar zu machen. Darin unterscheidet sich ja gerade der Arbeiter-Radfahrerbund von den übrigen Radfahrerverbänden: Er ist keine bloße



Abb. 4 Das Stickbild stellt die kämpferischen Ideale der Arbeiterbewegung dar, sie ähneln denen der Französischen Revolution. In der Mitte wurde ein abhanden gekommenes Porträt durch ein S-Abzeichen ersetzt.

Sportorganisation. „Das Statement Adolf Wolfs ist in mehrfacher Hinsicht aussagekräftig und weiter zu analysieren. Zum einem propagiert er hier die bewusste Abwendung von den Strukturen und Mentalitäten des bürgerlichen Organisationslebens und stattdessen die Konzeption einer davon abgesetzten eigenständigen (sozialdemokratischen) Gegenkultur. „Von der Wiege bis zur Bahre“ im sozialdemokratischen Arbeitermilieu – wie die berühmte Parole lautete – und der ARBS als ein Mosaiksteinchen in diesem Gesamtkonzept. Heute würden wir diese Strategie als den Versuch deuten, die „politisch-kulturelle Hegemonie“ (Antonio Gramsci) in der Arbeiterschaft, die im Kaiserreich mehr als die Hälfte der Gesamtbevölkerung ausmachte, zu erringen. Zum anderen deutet Wolf die Verbindung von Sport und Politik im Aktivitätsspektrum des ARBS an. Das Fahrrad eben nicht nur als politisch neutrales Transportmittel und Sportgerät, sondern gerade auch als effektives Hilfsmittel zur Verbreitung politischer Botschaften und Materialien im Rahmen des politischen Klassenkampfes. (Abb. 5 u. 6) Insbesondere im Vorfeld von Wahlen und hier vor allem bei der Agitation in den ländlichen Gebieten konnten sich die Arbeiter-radfahrer „den Arbeiterinteressen dienstbar“ machen. (siehe hierzu auch den

TER-RADFAHRER folgende Hinweise: „Zunächst wollen wir bemerken, dass weder unsere Bundesvereine als solche noch unsere Gaubezirke und Gaue, die Agitation für die Partei in die Hand nehmen dürfen. Alles das, was wir im Interesse der Partei bei der bevorstehenden Wahl-agitation unternehmen, vollbringen wir lediglich als Arbeiter-Radfahrer und nicht als Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes 'Solidarität'. Der unpolitische Charakter des letzteren muss unter allen Umständen streng gewahrt bleiben, wenn wir auch wünschen und dafür sorgen müssen, dass jeder Arbeiter-Radfahrer, sei er nun Mitglied des Arbeiter-Radfahrerbundes oder nicht, seine Pflicht im bevorstehenden Wahlkampf tut. Die geeignetste Organisation der Arbeiter-Radfahrer zum Zwecke der politischen Organisation wird in folgender Weise bewirkt: An jedem Ort werden öffentliche Arbeiter-Radfahrerversammlungen einberufen, in welchen ein Vertrauensmann zu wählen ist. Dieser Vertrauensmann stellt eine Liste aller derjenigen Arbeiter-Radfahrer zusammen, welche sich agitatorisch betätigen wollen und setzt sich dann mit den in Frage kommenden sozialdemokratischen Wahlkomitees in Verbindung und macht denselben Vorschläge, welche Ortschaften und welche Personen in Frage kommen. Unter allen Umständen muss

Wetter“ sich als Arbeiterradfahrer in den Dienst der Partei zu stellen, geht aus zahlreichen Berichten und Würdigungen im Verbandsorgan hervor. Zur Illustration der Ernsthaftigkeit und Opferbereitschaft, mit der Mitglieder des ARBS ihre



Abb. 6 Unter dem Motto „Es werde Licht“ jagen Arbeiterradfahrer die Erzfeinde der politischen Aufklärung: den Klerus (vertreten durch den Pfarrer) und das Bürgertum (dargestellt als biederere Kleinbürgerin).



Abb. 5 Die Radfahrer bringen Flugblätter zur Aufklärung in die ländlichen Gebiete.

Bericht im „Historischen Dokument“, S. 39) Um allerdings nicht wieder mit den Vereinsgesetzen in Konflikt zu kommen und nach außen hin als unpolitischer Verband dazustehen, war taktisches Geschick gefragt. Unter der Überschrift „Vorbereitung zur Reichstagswahl“ finden sich im November 1902 im ARBEI-

darauf hingewirkt werden, dass die Zahl der in Aktion tretenden Genossen eine möglichst große ist und dass selbst bei ungünstigem Wetter die zugewiesenen Ortschaften ordnungsgemäß bearbeitet werden.“

Was es bedeutete, bei „ungünstigem

politische Aufgabe versehen, sei einer dieser Berichte hier zitiert: „Da ich Radfahrer bin, war seitens der Parteileitung an mich die Aufforderung gerichtet worden, mich am Abend des Wahltages zur Verfügung zu halten. Diesem Wunsch entsprach ich gern und wurde beauftragt, aus sechs Dörfern, die weder Telegraphenverkehr noch Telefonanschluss haben, das Wahlergebnis noch am selben Abend so schnell wie möglich zur Stelle zu schaffen. Es waren dies ziemlich verstreut liegende Ortschaften. ... Draußen herrschte ein eisiger Wind ... und ich hatte außer einem schon ziemlich zerschlissenen Überzieher nichts Warmes anzuziehen. Verlockend war also die Sache nicht. Im letzten Augenblick verschaffte ich mir wenigstens noch ein paar dicke Fausthandschuhe. ... Bei dem milden Wetter, das wir bis in den Januar hinein hatten, hatte ich die Aufgabe übernommen. Nun musste und wollte ich trotz der großen Kälte mein Wort auch halten. ... Ich habe mich auch nirgends länger als zwei bis drei Minuten aufgehalten, nur zweimal mir angebotenen warmen Kaffee, jedoch keinen Tropfen Alkohol getrunken und war nach ungefähr drei Stunden zurück. Ohne zwingenden

Grund hätte ich mir eine solche Fahrt, die wahrlich kein Vergnügen war, niemals zugemutet. Jetzt weiß ich indes, dass ich zu einer solchen Leistung fähig bin und würde mich derselben erforderlichenfalls jederzeit ein zweites Mal unterziehen.“

Aufgrund der aufopferungsvollen Unterstützungsarbeit für die Sozialdemokratie konnte auch die Skepsis überwunden werden, mit der zahlreiche führende Funktionäre aus der Arbeiterbewegung der Gründung von Arbeitersport- und Kulturorganisationen zunächst gegenüberstanden. Exemplarisch für diese ablehnende Haltung sei hier aus einem Leserbrief zitiert, den der spätere sozialdemokratische Landtagsabgeordnete Timm wenige Wochen nach den ersten Versuchen, einen Arbeiter-Radfahrerbund in Deutschland zu gründen, im VORWÄRTS veröffentlichte. Er schrieb: „Unfug. Eine krankhafte Sucht herrscht augenblicklich in gewissen Kreisen. Jede Neugründung, und sei sie noch so minderwertiger Art, muss, um waschecht zu sein, mindestens einen sozialdemokratischen Stempel tragen. Wir denken hierbei an die neueste Leistung: die sozialdemokratischen Radfahrervereine.... Wir sollten doch meinen, derartige 'Klübchen' und 'Vereine', die geradezu zu einem Übel für unsere Bewegung geworden sind, existieren schon in überreichen Maße, so dass es als Unfug bezeichnet werden muss, derartige Neugründungen zu unterstützen.“ /9/

Mit diesem Verdikt stand Timm innerhalb der Partei keineswegs isoliert dar. Im Gegenteil. Charakterisierungen wie „Vereinsmeierei“ und „Klimbimvereine“ sowie Sorgen um eine „Zersplitterung der Kräfte“ waren zunächst verbreitet. Ausdruck dieser Sorgen war beispielsweise ein Parteitagbeschluss im Jahre 1893 in Köln, in dem angemahnt wurde, die „politischen Pflichten nicht durch Mitgliedschaften in Klubs, Landsmannschaften und Vergnügungsvereinen zu vernachlässigen.“ /10/ Neben diesen allgemeinen Befürchtungen hing speziell die Kritik an den sich gründenden Arbeiter-Radfahrervereinen mit dem Image zusammen, das das Fahrrad und das Radfahren zunächst unter den klassenbewussten Arbeitern in Deutschland besaß. Das Radfahren war lange Zeit ein Vergnügen der reichen Schichten gewesen und der Sportbetrieb konzentrierte sich vor allem auf Bahn- und Straßenrennen der Profis. Entsprechend verächtlich die Bezeichnungen aus der organisierten Arbeiterbewegung gegenüber diesen Formen des Radfahrens: „Bourgeoisiesport“ und „Sportfexerei“.

Allerdings erwies sich in der Folgezeit, dass derartige Befürchtungen aus den Reihen der Partei vollkommen unangebracht waren. Durch politische Schulungen /11/, Spendensammlungen für streikende Arbeitskollegen, Teilnahme an 1. Mai-Umzügen mit geschmückten Rädern sowie vor allem eine unermüdliche Unterstützung bei der Landagitation speziell im Rahmen der Wahlkampagnen wandelten die Skepsis in Sympathie. In einer Parteiversammlung in Leipzig im Jahre 1908 wurde richtungsweisend erklärt: „Für Genossen, die ... dem Radfahren huldigen, ist der Eintritt in die Arbeiter-Radfahrer-Vereine zu empfehlen.“ /12/ Die wohl deutlichste Anerkennung für ihren aktiven Einsatz zum Wohle der Arbeiterbewegung wurde den Bundesmitgliedern jedoch nicht von parteioffizieller Seite, sondern von dem Redakteur der sozialdemokratischen FRANKFURTER VOLKSSTIMME, Wendel, ausgesprochen. Im Jahre 1910, auf dem 9. Bundestag des ARBS, schwärmte er metaphorisch: „Wenn

ihr Stahlross in den Dienst der guten Sache stellen, indem sie hinausradeln aufs Land, wo noch Finsternis die Köpfe umhüllt, die Flugblätter in Hütte und Werkstatt tragen. ... Darum dürfen Sie stolz sein auf den wohlverdienten Hass aller Mächte des Rückschritts.“ /13/

„Mit der Hungerpeitsche ...“ gegen die „Solidarität“

Die Kehrseite des raschen Mitgliederwachstums im ARBS kam darin zum Ausdruck, dass die von Wendel angesprochenen „Mächte des Rückschritts“ in Gestalt von staatlichen Organen, Fabrikanten, Großgrundbesitzern, Kriegervereinen, Kirchen etc. zunehmend auf die Aktivitäten der Arbeiter-Radfahrer aufmerksam wurden. (Abb. 7) Durch Verbote, Drohungen, Gegenagitation und Behinderungen vielfältigster Art wurde von dieser Seite versucht, sowohl den wachsenden Organisationsgrad als auch das aktive politische Engagement der „Roten Husaren“ zu unterbinden. Im



Abb. 7 Politische Agitation gehörte zum Selbstverständnis der Arbeiterradfahrer, hier machen sie Wahlkampf zu einer Reichstagswahl – allerdings ohne sich als Mitglieder des ARBS zu zeigen.

Partei und Gewerkschaften die große geschlossene Armee darstellen, die mit Infanterie und Artillerie vorwärts marschieren, dann sind Sie auf ihren stählernen Rossen die roten Husaren des Klassenkampfes, die Aufklärungspatrouillen, die um das Heer herumschwärmen. Sie kommen auf ein Gelände, auf das die Hauptmacht nicht immer hingelangt und sie arbeiten für die Hauptmacht, indem sie bei ihren Mitgliedern Klassenbewusstsein wecken und dann, indem Sie unmittelbar

1908 erschienenen „Handbuch für die Mitglieder des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität“ sind eine Vielzahl von konkreten Beispielen dokumentiert. Einige davon seien hier nachfolgend wiedergegeben. /14/ In Ringfurth in der Altmark (Provinz Sachsen) wurde dem ARBS-Mitglied Rogge am 17. November 1907 folgendes Schreiben zugesandt: „An den Hofmeister Herrn Rogge, hier. Da Sie als Aufseher die Knechte veranlasst haben, einem Verein beizutreten, der sozialdemo-

kratische Bestrebungen verfolgen soll, sehe ich mich leider veranlasst, Sie ohne Kündigung zu entlassen, was hiermit geschieht.“

Ein weiterer Fall massiver Repression, im „Handbuch“ sogar als „Terrorismus“ gegen ARBS-Mitglieder charakterisiert, wird wie folgt beschrieben: „In Schlettau im Königreich Sachsen gelang es, einen Bundesverein mit 16 Mitgliedern zu gründen, welche fast alle bei einem dortigen Unternehmer (Fabrikanten) beschäftigt waren. Nachdem der 'Herr' Fabrikant von dem weltbewegenden Ereignis erfahren, dass sich in seinem zu beherrschenden Gebiete ein Arbeiter-Radfahrerverein gegründet, welcher sich sogar noch dem Arbeiter-Radfahrerbund 'Solidarität' angeschlossen und dessen Mitglieder sich hauptsächlich aus 'seinen Arbeitern' rekrutierten, war er sich sofort darüber klar, dass dieses 'verboten' werden musste. Der Tagesbefehl, welchen dieser Fabrikpacha an 'seine Arbeiter' erließ, war kurz und bündig, er lautete: 'Entweder Ihr tretet wieder aus dem Arbeiter-Radfahrerbund aus, oder Ihr seid entlassen.' Um nicht brotlos zu werden und dann mit ihren Familien am Hungertuche nagen zu müssen, entschlossen sich die Sportsossen, wenn auch mit schwerem Herzen, den Verein aufzulösen und unserem Bunde den Rücken zu kehren.“

Ergänzt und abgerundet wurden derartige schikanöse Methoden durch Winkelzüge staatlicher Stellen. In Seitendorf (Sachsen) erhielt der Vereinsvorsitzende F. Eßl, ein Österreicher, von der Königlichen Amtshauptmannschaft Zittau folgende Verfügung zugestellt: „Die unterzeichnete königl. Amtshauptmannschaft hat beschlossen, mit Rücksicht auf Ihre bisherige Führung, und da Sie als Ausländer zum Aufenthalt im Königreich Sachsen keine Berechtigung haben, Sie aus dem Königreich Sachsen auszuweisen. Indem Ihnen solches eröffnet wird, erhalten Sie Veranlassung, binnen acht Tagen, vom Empfang dieser Verfügung an gerechnet, das Königreich Sachsen bei Vermeidung einer Haftstrafe von acht Tagen zu verlassen. Gleichzeitig werden Sie noch darauf hingewiesen, dass Sie, wenn Sie nach erfolgter Ausweisung ohne Erlaubnis nach dem Königreich Sachsen wieder zurückkehren sollten, Bestrafung nach § 361,2 des Reichsstrafgesetzbuches zu gewärtigen haben.“ Als Resümee dieser und anderer Erfahrungen im Kampf gegen die Arbeiter-Radfahrer-Bewegung heißt es im Mitglieder-Handbuch: „Mit der Hungerpeitsche versucht man die Mitglieder aus unserem Bunde zu treiben.“

Freizeitsport statt „Sportfexerei“

Die vielfältigen Unterdrückungsmaßnahmen gegen den Bund „Solidarität“ konnten den Aufstieg zur mitgliederstärksten Radfahrerorganisation in Deutschland allenfalls behindern, jedoch nicht verhindern. Den vermutlich stärksten Anteil an dieser Entwicklung hatte das spezielle Sportverständnis, das im ARBS gepflegt wurde und das der Bedürfnisstruktur der radfahrenden Arbeiterbevölkerung entsprach. „Wenn der Arbeiter sich ein Rad kauft, so soll er nicht auch noch dem teuren Rennsport in die Arme treiben, sondern er soll das Rad zur Erholung benutzen – zur Erholung von den Anstrengungen berufsmäßiger Arbeit“ hieß es hierzu beinahe programmatisch in der Maiausgabe des ARBEITER-RADFÄHRER im Jahre 1900. Denn „wie viele Unfälle passieren auf der Rennbahn! So mancher hat gesund und munter die Rennbahn betreten; man hat ihn mit zerschundenen und gebrochenen Gliedmaßen hinweggetragen. Hat ein Arbeiter gegenüber seiner Familie nicht ein höheres Maß an Verantwortlichkeit als sonst jemand?! Gewiss! Der Arbeiter-Radfahrer-Bund soll niemand Gelegenheit geben, sein Leben leichtsinnig aufs Spiel zu setzen.“^[15]

Die Propagierung des freizeitsportlich betriebenen Touren- und Wanderfahrens

der Arbeiterfamilien begründet. Krankheit, eingeschränkte Arbeitsfähigkeit, Invalidität und Arbeitsplatzverlust mussten vermieden werden, selbst wenn der ARBS recht frühzeitig begann, für diese Fälle ein verbandseigenes Versicherungs- und Unterstützungssystem zu schaffen. Freizeitsportlich betriebener Ausdauersport, in der Natur und möglichst zusammen mit Gleichgesinnten als Gegenpol zu den belastenden und auszehrenden Bedingungen bei der Fabrikarbeit und im städtischen Wohnquartier – dieses Angebot bildete den Focus der Verbandsaktivitäten und traf offensichtlich in der Arbeiterbevölkerung den Nerv der Zeit. (Abb. 8) Im Verbandsorgan wird dieses so auf den Punkt gebracht: „Je mehr sich die enggebaute, luft- und lichtlose Stadt ausdehnt, je mehr der arbeitende Mensch, im engen Häusermeer eingeschlossen, seiner nerven-, kraft- und lebensluftraubenden Erwerbsarbeit, womöglich am laufenden Bande im Akkord, nachgeht, ohne die entspannende Wirkung der Abwechslung kennenlernen zu dürfen, ... je mehr andererseits Wiesen, Weiden und Wald vor den Giftherden der Industriestädte zurückweichen müssen, um so mehr müssen Verkehrsmittel uns helfen, die Entfernungen zu überwinden, um so mehr muss das Fahrrad und sein Sport sich ausdehnen können, damit es jedem ermöglicht wird, aus eigener Kraft sich an Orte zu begeben, wo man den Tages- und Arbeitsstaub in



Abb. 8 Die ARB-Mitglieder sahen die Bewegung in der freien Natur als Gegenpol zur einengenden und gesundheitsschädlichen Arbeitswelt in den Fabriken.

in Abgrenzung zum bürgerlichen Rennsport entsprach somit nicht nur dem Ideal, „als Arbeiter hier wie auf allen anderen Gebieten das Bessere und Vernünftige anzustreben“^[16], sondern es lag unmittelbar in der materiellen Existenz

gesunder Luft, unter kräftiger Sportbewegung wieder loswerden kann.“^[17]

Allerdings wurde das Hinausfahren in die Natur nicht als Flucht vor den Belastungen und Problemen des Alltagsle-



Abb. 9 Durch die gemeinsamen Ausfahrten von Männern und Frauen ergab sich eine neue Möglichkeit, Freundschaften zu schließen

bens angesehen, sondern gerade auch als Mittel, Kräfte zu schöpfen, um sich gewerkschaftlich und politisch gegen eben diese Missstände wehren zu können. Diese Verbindung von aktivem Sporttreiben und politischem Engagement wird auch dadurch deutlich, dass man meist in Gruppen über Land fuhr und häufig die Gelegenheit ergriff, nicht nur Werbung für den Bund „Solidarität“ zu machen /18/, sondern auch für die sozialistische Arbeiterbewegung. Solche Ausfahrten in Gruppen boten daneben den Mitgliedern des ARBS die Gelegenheit, ihr Bedürfnis nach Geselligkeit, Kommunikation und politischer Diskussion zu befriedigen. (Abb. 9) Allesamt also Faktoren, die bedeutend zur großen Attraktivität und Ausdehnung der Wandersport- und Tourensport-Sparte im Bund „Solidarität“ beitrugen. Der stetige Aufwärtstrend für den Arbeiter-Radfahrer-Bund wurde im Herbst 1914 jäh unterbrochen.

Mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges, auf den auch die Führungsspitze des ARBS mit einer Orientierung auf „Burgfrieden“ und „Vaterlandsverteidigung“ reagierte /19/, kam das Verbandsleben immer stärker zum Erliegen. Als man über die Weihnachtstage des Jahres 1916 zu einem außerordentlichen Bundestag zusammenkam, musste festgestellt werden, dass bereits 100 000 Mitglieder zum Heeresdienst eingezogen worden waren, von denen schon 6 000 ums Leben gekommen waren. Ihre Zahl sollte sich bis zum Ende des Krieges noch auf 14 000 erhöhen. Die Mitgliederzahl des ehemals größten deutschen Radfahrerbundes

sank bis 1918 auf 22 000, was vor allem damit zusammen hing, dass die im Felde stehenden Bundesmitglieder ihre Mitgliedsbücher an den Bundesvorstand zurückzusenden hatten. /20/

Die Zitate wurden der aktuellen Rechtschreibung angepasst. Die Fortsetzung folgt im KS 62. Wer dem Autor weitere Informationen zum ARB mitteilen möchte, hier seine Email-Adresse: ralfbeduhn@gmx.de

Anmerkungen

- /1/ Vgl. Arthur Schmerbach: Die Erstlingsjahre der deutschen Arbeiter-Radfahrer-Bewegung; in: Der Arbeiter-Radfahrer (DAR), 1.6.1900.
- /2/ Vgl. Karl Berg: Zur Vorgeschichte des Arbeiter-Radfahrer-Bundes „Solidarität“; in: DAR vom 15.5.1902.
- /3/ Zitiert nach (Z.n.) Karl Fischer: Handbuch für die Mitglieder des Arbeiter-Radfahrer-Bundes „Solidarität“; Offenbach a. M. 1908, S. 17.
- /4/ Vgl. ebd., S. 15ff.
- /5/ Zur Mitgliederentwicklung vgl. Ralf Beduhn: Die Roten Radler; Münster 1982, S. 31.
- /6/ Vgl. Rüdiger Rabenstein: Radsport und Gesellschaft; Hildesheim, München, Zürich 1991, S. 58ff.
- /7/ Die nachfolgenden Daten aus der Dissertation von Otto Erich Seyfert: Die Deutsche Fahrradindustrie; Leipzig 1912.
- /8/ Vgl. Ralf Beduhn: Vor 85 Jahren: Die Gründung des Arbeiter-Radfahrerbundes „Solidarität“ (Artikelserie, hier Teil 3); Hrsg. v. Dynamo Bremen, 1982.
- /9/ Z.n. Ralf Beduhn: Arbeiter-Radfahrervereine = Klimbimvereine? Artikelserie, Teil 5, ebd.
- /10/ Ebd.
- /11/ Bereits in der ersten Ausgabe der Verbandszeitung (DAR) im April 1896 wurde als Leitlinie formuliert, „durch geeignete Lektüre und Vorträge bei den Zusammenkünften darauf hinzuarbeiten, dass jeder radfahrende

Genosse zum Agitator ausgebildet wird, denn er hat am meisten Gelegenheit, bald an diesen, bald an jenem Ort mit Leuten im Gespräch zusammenzukommen, und da ist es notwendig, beschlagen zu sein.“

- /12/ Z.n. Handbuch (1908), ebd., S. 11f.
- /13/ Z.n. Heinz Timmermann: Geschichte und Struktur der Arbeitersportbewegung 1893-1933; Ahrensburg 1973, S. 10.
- /14/ Alle zitierten Beispiele aus: Handbuch (1908), ebd., S. 60ff.
- /15/ Adolf Wolf: Der Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“ und der Rennsport; in: DAR vom 1.5.1900.
- /16/ Ebd.
- /17/ N.N.: DAR vom 1.6.1928.
- /18/ Vgl. den Artikel „Etwas über Agitation“ im Arbeiter-Radfahrer vom 15.8.1902; abgedruckt in: Ralf Beduhn / Jens Klocksinn (Hrsg.): Rad-Kultur-Bewegung. Essen 1995, S. 15ff.
- /19/ Im DAR vom 15.9.1914 heißt es: „Die Millionen 'vaterlandslosen Gesellen', denen man in der Friedenszeit so gern die Gleichberechtigung mit den übrigen Volksgenossen verwehrte, werden vor dem Feinde ihre Pflicht tun. Die Millionen zielbewusster Sozialdemokraten werden das deutsche Heer unwiderstehlich machen und den deutschen Waffen einen solchen Ruf verschaffen, dass der Henkerzart und seine Galgenvögel und Helfershelfer niemals wagen werden, den deutschen Kulturfrieden zu stören.“
- /20/ Allerdings war vorgesehen, dass sie nach ihrer Rückkehr aus dem Krieg und ihrer abermaligen Anmeldung beim ARBS wieder in ihre alten Rechte eintreten sollten.

Als weiterführende Literatur sind folgende Bücher zu empfehlen, die allerdings nur noch antiquarisch oder über die Fernleihe zu bekommen sind:

Ralf Beduhn: Die Roten Radler; Münster 1982.
Ralf Beduhn / Jens Klocksinn (Hrsg.): Rad-Kultur-Bewegung. 100 Jahre rund ums Rad: RKB Solidarität; Essen 1995.

Abbildungsnachweis

- Abb. 1, 2 und 3 aus: 90 Jahre Sport Jugend Freizeit – Festschrift und Dokumentation; Offenbach und Mülheim am Main 1986, S. 59 und 77
Abb. 4 Sammlung Steffen Heidenreich
Abb. 5 Postkarte aus der Sammlung Sven Dewitz
Abb. 6 Karte aus der Sammlung von Ralf Beduhn
Abb. 7 Stadtteilarchiv Hamburg-Ottensen, Original im Besitz von Arto von der Meirschen
Abb. 8 u. 9 Postkarten aus der Sammlung von Rainer Gilles

Anmerkungen zum Titelbild

Zur Postkarte auf dem Titelbild sind ein paar erläuternde Worte angebracht. Die Frau im weißen Gewand stellt die Marianne dar – die Symbolfigur der Französischen Revolution. Sie trägt als typische Kopfbedeckung eine phrygische Mütze, auch Jakobiner- oder Freiheitsmütze genannt, mit nach vorn geschlagenem Zipfel und einer angesteckten Kokarde. Mit dem Lorbeerzweig, dem Zeichen des Sieges, weist sie dem Arbeiter-Radfahrer den zu beschreitenden Weg. Dass der Gestalter der Karte sich in den Proportionen Fahrrad zu Mensch etwas vergriffen hat, tut der symbolischen Aussage keinen Abbruch. (mm)



Der Mulder-Fünfsitzer mit dem Steuermann Jan Mulder und an letzter Stelle Piet Dickentmann, der später ein erfolgreicher Steher wurde; Radweltmeisterschaften Wien 1898

Die kurze Ära der Quintuplets

von Hanns-Ulrich Haedeke, Solingen (D)

Unser Gastautor Hanns-Ulrich Haedeke ist von Hause aus promovierter Kunsthistoriker, er wirkte bereits in den 1960er Jahren im Kunstgewerbemuseum Köln, heute bezeichnet als MAKK – Museum für Angewandte Kunst Köln. Anschließend war Haedeke von 1968 bis 1991 Leiter des bekannten Deutschen Klingenmuseums in Solingen. Dort beschäftigte er sich vorwiegend mit der Geschichte und Herstellung von Blankwaffen und Besteck. Im Bestand des Museums befand sich seinerzeit auch ein fünfsitziges Rad der Marke PATRIA, das den Museumsleiter besonders beeindruckte. Nach seiner Pensionierung begab sich Haedeke auf Spurensuche, um das Phänomen dieser seltenen Mehrsitzer zu erforschen.

Quintuplets und Mehrsitz-Fahrräder

Ein Quintuplet ist ein Fahrrad, bei dem fünf Fahrer hintereinander sitzend in die Pedale treten. Der Name Quintuplet kommt aus dem Lateinischen und heißt fünffach. Im Prinzip besteht der Fünfsitzer aus einem langgestreckten, besonders kräftig gebauten Rahmensystem, einem Vorder- und einem Hinterrad, beide gleich groß, fünf hintereinander angeordneten Sitzen, einem vorderen echten Lenker und vier starr montierten Lenkstangen, auf die sich die vier Mitfahrer abstützen. Den Antrieb besorgen fünf Fahrer, die durch Tretkurbeln mehrere Kettenräder mit Zahnkranz und Ketten in Bewegung setzen.

Die Konstruktion der genannten Antriebselemente kann bei Quintuplets wie auch bei anderen Mehrsitzern unterschiedlich sein, was die Anzahl der Zahn-

kranze, deren Größe, deren Anordnung und dementsprechend die Ketten betrifft. Der letzte Tretkurbel-Zahnkranz ist immer größer als die vorhergehenden. Der hintere Nabenzahnkranz ist am kleinsten. Einen Freilauf und eine Rücktrittsbremse besaßen die Fahrräder nicht.^{/1/}

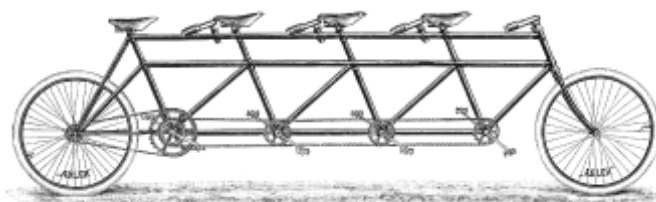


Abb. 1 Ein Quadruplet der Adler-Werke Frankfurt am Main, um 1897

Mehrsitzerfahrräder dienten dazu, bei Radrennen vor einem Rennfahrer – Steher oder früher auch Dauerfahrer genannt – dicht vorherzufahren, um den Luftwiderstand zu mindern und so höhe-

re Geschwindigkeiten zu ermöglichen.^{/2/} Die vorausfahrenden Fahrer und ihre Räder heißen Schrittmacher. In den frühen Zeiten des Radrennsports fuhr ein Radfahrer voran, später wurden Zweisitzer, Tandem genannt, benutzt – sie bleiben hier in diesem Aufsatz unberücksichtigt. Dreisitzer heißen Triplets, Viersitzer Quadruplets (Abb. 1), Fünfsitzer Quintuplets, Sechssitzer Sixtuplets und Siebenschitzer Septuplets.

Vom Hochrad zum Niederrad

Bis 1890 hatte das Hochrad das Feld beherrscht. In jenem Jahr handelte das ausführliche Buch von Wilhelm Wolf „Fahrrad und Radfahrer“ vorwiegend von Hoch-, Drei- und Vierrädern. Dagegen sind nur wenige „niedere“ und „Sicherheitsräder“, die Frühformen unserer heutigen Fahrräder, dargestellt, und sie bekommen herbe Urteile: „... äußerlich nicht gerade schöne Fahrzeug... recht plump, ja unschön...“.^{/3/} Binnen weniger Jahre aber ging die

technische Entwicklung, ging der Fortschritt über Hoch- und Dreirad hinweg.^{/4/} Das Fahrrad mit zwei gleichen, „niederen“ Rädern, mit Antriebszahnradern und -ketten trat seinen Siegeszug an. Mit



Abb. 2 Die Schrittmachermannschaften der Firma Dunlop mit dem Amateurfahrer E. Gould (mit dem hellen Trikot in der unteren Reihe), Mitte der 1890er Jahre

dem technischen Fortschritt gab es einen wirtschaftlichen und einen gesellschaftlichen Wandel. 1882 produzierte Deutschland 2 500 Fahrräder, 1891 waren es 55 000, 1897 bereits 350 000 Stück.^{/5/} 1883 kostete ein Hochrad 400,- Goldmark, 1890 ein Niederrad 230,- Mark, 1900 ein Niederrad ohne Bereifung 110,- Goldmark.^{/6/}

Radfahren war bis ungefähr 1890 – der schon zitierte Wilhelm Wolf gibt als Zeitgenosse darüber umfänglich Auskunft – eine Beschäftigung besserer Herrschaften, die dabei würdig, fein und standesgemäß aufzutreten hatten.^{/7/} Amateure – sogenannte Herrenfahrer – strebten sportliche Höchstleistungen und Rekorde an. Die Ehrenpreise waren angemessen: von zarter Hand gestickte Bänder, Pokale, Lorbeerkränze. Aber das blieb nicht so. Ab etwa 1886 wurden Radrennen kommerzialisiert und popularisiert. Es entstand der Berufsstand der Radrennfahrer.^{/8/}

Bei ihnen gab es unterschiedliche Arten von Radrennen, angefangen von Langstrecken auf Landstraßen zwischen Städten über sogenannte Fliegerrennen auf Radrennbahnen bis zu Steherrennen mit Schrittmachern. Von den Amateurverbänden wurden Ermunterungsfahrten, Trostfahrten, Landsturmfahrten und ähnliches angeboten.^{/9/}

Die Schrittmacher - Anfänge, Fahrer und Kosten

Über die erste authentische und näher bezeugte Nutzung eines Schrittmacher-Mehrsitzerrades gibt es unterschiedliche

und nicht immer ganz klare Berichte: Die Erfindung bzw. Herstellung von „Multi-cycles“ dürfte nicht vor 1869 zu datieren sein; in diesem Jahr wird H. T. Butler in England als Erbauer eines Tandembicycles erwähnt.^{/10/} Auch Theilmeier bleibt vage: „Vom Anfang der Geschichte des Radrennens an wurden Rennfahrer von Schrittmachern geführt“. ^{/11/} Und er erklärt die Ungewissheit auch: „...denn eine wenig gerechte Mode der Betrachtungszeit führte dazu, daß relativ wenig Material über die Schrittmacher veröffentlicht wurde“. ^{/12/}

Trotz umfangreicher Vorschriften von Fahrradverbänden und Radrennbahnbetreibern ^{/13/} blieben manche Details offiziell ungeregelt wie zum Beispiel die Anzahl der Schrittmacher, die für einen

tur jener Zeit Antworten zu den gestellten Fragen entnehmen. ^{/14/} Man kommt dabei zu der Erkenntnis, dass es größte Freiheit gab: „Es herrschten fast anarchische Verhältnisse.“ ^{/15/}

Der Radsport mit mehrsitzigen Schrittmachern gewann im Laufe der Jahre um 1885 bis 1900 große Beliebtheit, in Deutschland vollzog sich der Wandel jedoch nur zögerlich. 1897 schrieb Sierck: „Bei uns in Deutschland steckt die Schrittmacherei noch in den Kinderschuhen.“ ^{/16/} Das aber hatte sich wenige Jahre später schon geändert. Die Fahrer von Schrittmachermaschinen waren anfangs Rennfahrer zweiten oder dritten Ranges gewesen, sogenannte „kleine Fahrer“, die eine Art Zunft bildeten. Zeitweise herrschte ein Überangebot an solchen Hilfskräften, und sie mussten mit geringen Einkünften zufrieden sein; diese Verhältnisse wurden als Schrittmacherehend bezeichnet. Später, da von ihnen der Erfolg der Rennfahrer abhing, forderten und erhielten sie höhere Entlohnungen und konnten deshalb ihre Bedingungen stellen.^{/17/}

Die Herstellungskosten für Schrittmacher-Mehrsitzer waren hoch. Die Maschinen wurden einzeln gefertigt und erforderten viel Handarbeit. Die Zahl der Firmen, die in jener Zeit – um 1885 bis 1900 – Mehrsitzer herstellten und anboten, lässt sich nur ungefähr erfassen; ^{/18/} man kommt auf etwas weniger als 20. Preise werden nur gelegentlich von den Herstellern angegeben ^{/19/}: ein Viersitzer kostete 1170,- Reichsmark 1897 bei Styria und 1898 bei Dürkopp 750,- Reichsmark; ein Quintuplet 1000,- Francs 1899 bei Peugeot, ein Quadruplet ebenda 900,- Francs, ein Septuplet 2100,- Goldmark

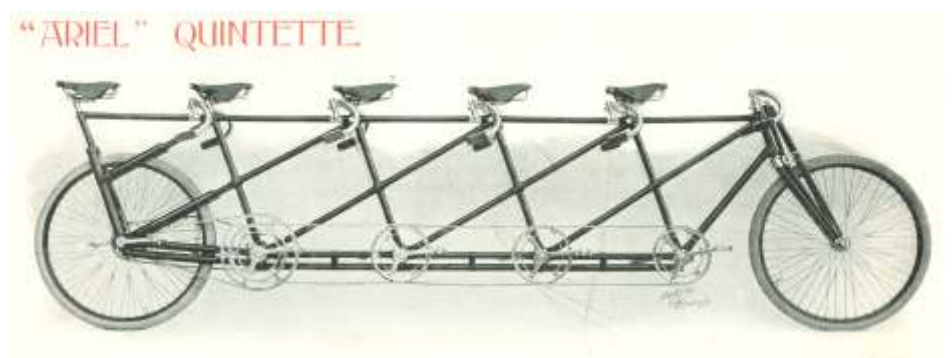


Abb. 3 Das von Charles Sangster entworfene Ariel-Quintuplet aus einem Katalog von 1899

Steher eingesetzt werden konnten, wie viele Sitze ein Schrittmacherrad haben sollte, beziehungsweise erlaubt waren, wie oft die Schrittmacher während eines Rennens gewechselt werden durften. Man kann jedoch aus der Radsportlitera-

bei Adler (Frankfurt/Main), ein Quintuplet 100,- englische Pfund 1897 bei Ariel Cycle Components Manufacturing Co. in Birmingham. Das entsprach ungefähr dem Fünffachen eines einfachen Gebrauchsrades, für das ein Gymnasialleh-

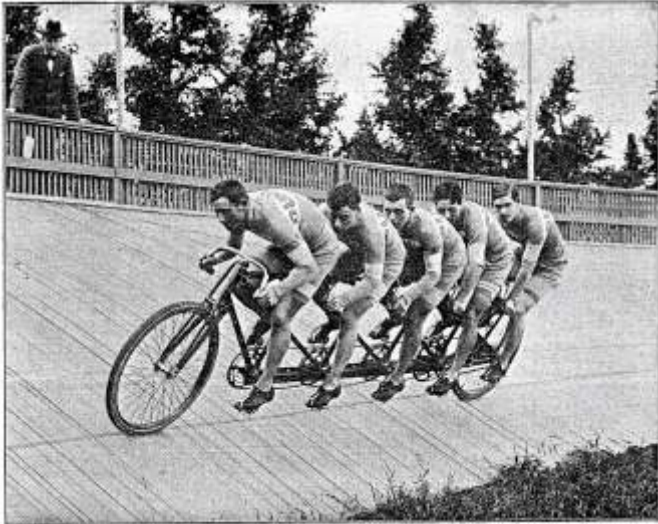


Abb. 4 Das berühmteste Quintuplet-Team der Dunlop-Mannschaften von Graham

rer damals ein Monatsgehalt aufbringen musste.

Den Berufsschrittmachern und den Rennfahrern war es nur schwer möglich, solche Maschinen zu erwerben. Daher besorgte „... entweder die Bahnverwaltung [d. h. die Betreiber und Organisatoren der Rennen, d. V.] den Schrittmacherapparat oder er wird von den Interessen-



Abb. 5 Quintuplet mit Fahrern der Firma Arnold (Ignaz) Schwinn Bicycle Company Chicago, 1896

ten, den Fabrikanten der Räder und Reifen gestellt.“ /20/ Eine Fotoaufnahme aus der Mitte der 1890er Jahre zeigt ein solches Schrittmacheraufgebot in seiner vollen Größe. Es sind die Mannschaften des



Abb. 6 Die Opel-Brüder mit einem Quintuplet um 1895 – das Fahrrad wurde wahrscheinlich im Zweiten Weltkrieg zerstört

englischen Reifenherstellers Dunlop. /21/ (Abb. 2.) Die Zählung der gedrängt stehenden Männer und Schrittmachermaschinen ergibt drei Quintuplets, drei Quadruplets und möglicherweise – weil unendlich hinten zuerkennen – zwei Septuplets. Die Räder wurden unter dem Namen Ariel von der Firma Cycle Components Mfg. Co, Birmingham des Charles Sangster gefertigt. (Abb. 3) Sangster war auch Designer und Konstrukteur der Mehrsit-

zer. /22/ Andere professionelle Schrittmachermannschaften werden manchmal erwähnt, aber Einzelheiten erfährt man nicht. „Sie werden nach dem Fabrikat benannt, das sie vertreten, oder nach ihrem Leiter ... die Yellow-Fellows oder das Stearns-Team ... das World-Team unter der Leitung Tom Edis ... Große Schrittmachermannschaften unterhalten auch die Dunlop Tyre Comp., die Fabriken Gladiator und Humber.“ /23/ (Abb. 4)



Abb. 7 Charles Sangster (Steuermann) und Herren der Geschäftsführung von Cycle Components Manufacturing Co. Ltd. Birmingham, um 1897

Werbung, Postkarten, Abbildungen

Bei dieser Gelegenheit ist zu erwähnen, dass die Namen der erfolgreichen Steher, der Männer im Windschatten, berühmt und bejubelt wurden, dass aber die Schrittmacher, die die anstrengende Tätigkeit und oft entscheidende Leistung erbrachten, bis auf wenige Ausnahmen unerwähnt blieben.

Nur vom weltberühmten Mulder-Fünfsitzer werden



Abb. 8 Anzeige der Firma August Tochtermann, München mit einem Quintuplet der Firma Gladiator, Pré-St.-Gervais / Seine, 1897

mehrfach alle Fahrer aufgezählt, auch fünf junge Sportler auf einem Schwinn-Quintuplet werden namentlich genannt. (Abb. 5) Damit, nämlich mit den Namen von zehn Berufsschrittmachern, hat die Aufzählung ihr Ende. /24/

Hinzu kommen noch Abbildungen von Schrittmachermaschinen, mit denen Leute aus Radrennkreisen posieren, die keine Schrittmacher von Profession waren. Am bekanntesten ist die Aufnahme von den fünf Gebrüdern Opel, den Söhnen des Firmengründers, einmal auf einem Quintuplet sitzend, einmal dahin-



Abb. 9 Postkarte mit Quadruplet als Werbung für Firma Dunlop, Meisterschaft der Mehrsitzer Wien 1898

ter stehend. /25/ Korrekt gewandt mit Kniebundhosen, langen Jacketts und Krawatten (Fliegen) sowie Mützen mit Schirm /26/, machten sie in angemessener Haltung – nicht etwa wie Wolf 1890 rügt „buckelig und zusammengekauert“ /27/ - Reklame für ihre Firma. (Abb. 6)

Die Brüder Opel fuhrten zwar erfolgreich Radrennen, aber nie als Schrittmacher. Ähnlich wie die Herren Opel posierten auch die Brüder Sangster und leitende Mitarbeiter der Firma Ariel Cycle Components Birmingham auf einem Fünfsitzer. /28/ (Abb. 7) Zu erwähnen sind noch Gruppenaufnahmen mit Mitarbeitern: die Nähmaschinen- und Fahrradfirma Jean Strobel München mit Chef und Angestellten 1905 auf einem Viersitzer; Mitglieder des Hannoverschen Fahrradclubs 1898



Abb. 10 Scherzpostkarte des Wiener Karikaturisten Theodor Zasche, der eine ganze Familie auf einem Quintuplet unterbrachte, um 1900

auf einem Sechssitzer und eine Familie Wemhöner, Bielefeld auf einem Sechssitzer. /29/ Keiner von ihnen war Berufsschrittmacher. Selten sind Werbeanzeigen für Mehrräder, eines der wenigen Beispiele findet sich um 1897 für die französischen Gladiator-Räder. (Abb.8)

Auf Postkarten sind Mehrräder mit recht unterschiedlichen Motiven dargestellt. /30/ Reklame mit einem „Styria“-Sechssitzer vor dem Meisterfahrer F. Beyer machte die Firma Joh. Puch u. Comp. auf einer Postkarte vom 3. Osterfeiertag 1899. Dunlop warb für Pneumatik und Ventile auf der turbulenten Veranstaltung 1898 in Wien. Auf einem Vierräder sind vier schwarze Schrittmacher dargestellt, nachgezeichnet und sympathisch stilisiert nach einem Foto. (Abb.9)

Ein höchst ernstes Anliegen brachte eine Postkarte des Jahres 1898 aus Stettin vor: Vier Damen in Pumphosen oder wallenden Beinleindrücken demonstrieren auf einem Quadruplet für Frauenemanzipation. /31/ Dieses Thema lag in der Luft. Schon ein Jahr zuvor hatte Frau Rother aus Berlin zu dem universalen Werk des Herrn von Salvisberg ein ganzes Kapitel über das Damenfahrrad beigetragen. /32/

Gelegentlich wurden die komischen Seiten des Radfahrens und der Radler

von Karikaturisten aufs Korn genommen, darunter waren manchmal auch die Mehrräder, so wie zum Beispiel eine sechsköpfige Familie mit dicken Eltern, einem brüllenden Kleinkind, zwei dürrbeinigen Teenagern und einem ebenso dürrbeinigen Halbstarken auf dem Quintuplet. /33/ (Abb.10)

Nicht häufig sind die Mehrräder auf Plakaten dargestellt worden. Eines stammt von einem berühmten Künstler, von Henry Toulouse-Lautrec, der begeisterter Anhänger des Radrennsports war. Das Plakat warb für die Kettenfirma Simpson und zeigt – leider nur – die letzten beiden Fahrer eines Gladiator-Mehrsitzers, gefolgt von dem Rennfahrer Huret, mit dem der Künstler befreundet war. /34/ Links oben auf dem Plakat sind



Abb. 12 Aus einem Plakat für die Fahrradwerke Hess, Mannheim mit Sixtuplet, um 1895

im Hintergrund zwei Quintuplet-Mannschaften dargestellt. (Abb.11)



Abb. 11 Plakat für die englische Kettenfirma Simpson mit dem Fahrer Constant Huret, gemalt von Henry Toulouse-Lautrec, 1896

Für die Mannheimer Fahrradwerke Hess entstand etwa um 1895 ein Plakat (Abb. 12), auf dem unter anderen Rädern ein Sechssitzer mit sommerlich gewandten Damen und Herren dargestellt ist. /35/ Hier sollte für eine Seite des Radvergnügens geworben werden, die schon zur Zeit der Hoch- und Dreiräder en vogue war: das Radfahren in Gesellschaft mit Freunden. Sociables nannte man damals die Gefährten für mehrere nebeneinander sitzende Personen. Die Mehrräder konnten sich als Sociables aber nicht behaupten, weil eine Fahrgesellschaft mit Leuten, die in einer Reihe hintereinander sitzen, nicht kommunikativ genug ist. Man kann sich während der Fahrt nicht unterhalten.

Mehrräder dienten dem Radrennsport und dem gesellschaftlichen Vergnügen, einer praktischen Nutzung boten sie sich nicht an – bis auf eine Ausnahme: Das Militär. 1897 meldete ein Erfinder namens Max R. Zechlin ein dreisitziges Militärfahrrad als Patent an, und reichte

zugleich eine Musterzeichnung ein. Sie zeigt elf Soldaten – einen als Lenker, und zweimal fünf hintereinander, paarweise jeweils zwei nebeneinander. /36/ Bei den Militärobersten fand die Idee jedoch keinen Beifall. „Der outrierte [übertriebene, Anm. d. Red.] Katzenbuckelsitz ist nichts für einen Mann in des Königs Rock“ und „die zukünftige Entwicklung des Militärfahrradwesens ist geeignet, die Bedeutung der Kavallerie herabzuziehen“. Der Hauptmann Julius Burckart sieht das anders und widmet dem Thema Fahrrad 1897 im Band von Salvisberg ein ganzes Kapitel. /37/ Die Armeen von nicht wenigen anderen europäischen und überseeischen Ländern statteten Soldateneinheiten mit Fahrrädern aus, es ist jedoch nicht zu erfahren, ob mit Mehrsitzern. /38/

Veränderungen bei den Schrittmachern

Die Blüte der muskelbetriebenen Mehrsitzer währte von ungefähr 1885 bis 1900. Dann rollte die Motorisierung darüber hinweg. /39/ 1898 wurden in Frankreich die Akkumulatoren-Schrittmachermaschinen eingeführt. /40/ In Deutschland und Österreich waren motorgetriebene Schrittmachermaschinen zunächst nicht zugelassen. /41/ So konnte es geschehen, dass bei den Radfahrweltmeisterschaften in Wien 1898 sämtliche gemeldeten Steher – bis auf einen, den Briten Palmer – zurückgewiesen wurden, weil sie mit Motorschrittmachern angereist waren. Palmer fuhr seine Runden ohne jede Konkurrenz, „setzte im Verlauf der Fahrt seine vierzig Schrittmacher, verteilt auf Viersitzer und Fünfsitzer ein und konnte so die ausgezeichnete Endzeit erreichen“. /42/

Bei Gelegenheit dieses Weltmeisterschaftsrennens 1898 fand auch eine Weltmeisterschaft für Schrittmacher statt, wo der „weltberühmte Mulder-Fünfsitzer aus Holland“ mit 60 km Stundengeschwindigkeit siegte. /43/ (Abb. siehe S. 11 oben) Die Angelegenheit gibt Anlass zur Verwunderung. Einerseits mussten Steherrennen ausfallen, weil den Fahrern nur Motorschrittmacher zur Verfügung standen, die aber nicht zugelassen wurden, andererseits waren so viele Schrittmacher zugegen, dass man für sie ein eigenes Rennen veranstaltete.

Waren dies vielleicht die vierzig Schrittmacher, die Palmer mitgebracht hatte, und wie kam der Mulder-Fünfsitzer ins Spiel? Oder ließ man motorisierte und mit Muskelkraft angetriebene Maschinen gemischt gegeneinander antreten? Es wird nirgendwo ausdrücklich darüber

geschrieben. Wie es scheint, blieb es bei diesem einen Rennen der Schrittmacher, von weiteren solcher Wettkämpfe wird nicht berichtet. Die Ablehnung der Motormaschinen in Wien war ein letztes Aufbäumen gegen diese neue Art der Schrittmacherei. Akku- und die Elektrotandems setzten sich für kurze Zeit durch, und danach ausschließlich die Maschinen mit Verbrennungsmotoren. Ihre Anfänge seien hier nur angedeutet; es gibt gute, ausführliche Literatur darüber.

Schicksale alter Schrittmachermaschinen

Die Zahlen der in den Jahren 1880 bis 1900 hergestellten Fahrräder sind bekannt; auf die stark nach oben gehende Entwicklung – auch auf Produktionseinbrüche – wurde hingewiesen. /44/ Für die Zahl der Mehrsitz-Fahrräder aber gibt es keine Statistik, weder eine amtliche, noch eine inoffizielle. Ihre Anzahl – von Menge mag man gar nicht sprechen – war sehr gering. Wir bedauern das heute natürlich und sind auf Schätzungen angewiesen. /45/ Noch viel geringer als die Zahl der damals vermutlich hergestellten Multiplets ist die Zahl der heute noch erhaltenen. Gründe dafür sind vorhanden: Diese Art von Fahrrädern ist sperrig. Wer, wenn er sie nicht benutzt, möchte sie herumstehen haben? Als Schrott erzielten die Maschinen, zumal sie recht gewichtig sind, noch einiges Geld. In den Metallsammlungen der beiden Weltkriege brachten alle, die Sportler, die Vereine, die Fabriken, die Werksammlungen, die Sammler, ihre ohnehin nicht mehr genutzten Sportmehrsitzer dem Vaterland zum Opfer dar. Und wenn einige Mehrsitzer solche Aktionen überstanden, wurden sie vom Kriege zerstört. So geschah es vermutlich – man weiß es nicht genau – mit dem Opel-Quintuplet, das 1956 in der Lehrlingswerkstatt der Opel-Werke nachgebaut wurde. /46/

Wenige alte Mehrsitzermaschinen aus den Jahren 1880 bis 1890 sind in Museen erhalten. Eine Umfrage bei einschlägigen deutschen Fahrrad- und Technischen Museen so wie bei privaten Sammlungen ergab – auch hier mit Vorbehalt, was die Vollständigkeit der Ergebnisse betrifft – Folgendes:

Berlin, Deutsches Technikmuseum: 1 Quadruplet von der Firma Adler 1898; 1 Quadruplet der Firma Brennabor 1905; 1 Quadruplet ohne weitere Angabe, stark restauriert.

Bad Brückenau, Deutsches Fahrradmuseum: 1 Quadruplet von Firma Adler 1898; 1 Triplet.

Erfurt, Sammlung Tilman Wagenknecht: 1 Quadruplet von Firma Brennabor 1902

Hüllhorst, Sammlung Fingerhut: besaß ein Quadruplet, verkauft an einen Sammler, der anonym bleiben möchte.

München, Deutsches Museum: 1 Quadruplet von Firma Adler 1898.

Neckarsulm, Deutsches Zweiradmuseum: 1 Quintuplet, Nachbau 1956 der Firma Opel. (Abb. 13)

Das ist ein karges Ergebnis: in Deutschland besitzen sechs Museen und Sammlungen insgesamt sieben Viersitzer-Schrittmacher-Fahrräder, ein Dreisitzer-Schrittmacherrad und einen Fünfsitzer-Nachbau.

Das PATRIA-Quintuplet

Umso erfreulicher ist es, dass sich an einer Stelle Nachrichten und Korrespondenzen erhalten haben, die so ausführlich wie sonst nirgendwo Auskünfte geben über einen Fünfsitzer, der sich über die Zeiten erhalten hat. (Abb. 14 - 18) Er stammt von der Firma Patria WKC Solingen. /47/ 1898 wurde er von Wilhelm Kronsbein angefertigt. Es handelt sich um ein Fahrrad, das niemals dem Rennsport dienen sollte, sondern erklärterma-



Abb. 13 Nachbau des Opel-Quintuplets von 1956 im Deutschen Zweirad- und NSU-Museum



Abb. 15 Die Patria-Fabrikmarke erinnert mit dem Ritterhelm an die traditionelle Waffenproduktion der Firma, allerdings wurde das Schild nachträglich angebracht.

ßen zur Reklame, sowie gelegentlich zum Spaß und Vergnügen. 1954 schreibt Kronsbein:

„Das Rad wurde von mir im Jahre 1898 bei der Firma WKC gebaut, nachdem ich zuvor für die gleiche Firma bereits 4 Dreisitzerfahrräder und eine große Anzahl Tandems gebaut hatte. Während mir über den Verbleib der Dreisitzer nichts bekannt ist, hat sich das Quintuplet als einziges neben einem Fünfsitzer der Firma Opel erhalten. Opel hat etwa im gleichen Jahr gleichfalls einen Fünfsitzer gebaut, der später von den fünf Brüdern Opel gefahren worden ist, und der sich heute im Museum der Firma Opel befindet.

Ich füge hinzu, dass etwa zur gleichen Zeit von 2 Werken sogar Sechssitzer gebaut worden sind, nämlich den Adlerwerken, Frankfurt, und den früheren Fahrradwerken Hess, Mannheim. Das Rad wurde bei einem Solinger Schützenfestzug (1899) von den folgenden Herren gefah-



Abb. 17 Auch beim Schriftzug auf dem Rahmenrohr wurde der Ritterhelm zweimal als Markenzeichen eingesetzt

ren, die das Rad eingefahren hatten: 1. Twellski, 2. Piccoli, 3. Radischewski, 4. Kort, 5. Kronsbein. Ausserdem ist es jahrelang als Reklamestück der Firma WKC in allen Städten Deutschlands, wo die Firma WKC ihre Vertriebe hatte, gefahren worden. Möglicherweise sind die Ketten später einmal durch schwächere ersetzt worden. Die Länge beträgt ca. 4,20 m.

Hochachtungsvoll!

Wilhelm Kronsbein“

Die Solinger Firma WKC war 1883 von den Gebrüdern Weyersberg, W. R. Kirschbaum und Co. als Blankwaffenfab-



Abb. 16 Steuerkopf mit den angesetzten Verstärkungen der Gabel

brik gegründet worden. /48/ Ab Mitte der 1890er Jahre wurden Teile für Fahrräder hergestellt, 1889 ganze Fahrräder unter dem Namen PATRIA. 1898 gab es eine Krise bei Fahrradherstellern in ganz Deutschland /49/, auch in Solingen mussten große Teile der Belegschaft entlassen werden. /50/

Nun war es eine Besonderheit in der Solinger Schneidwarenindustrie, dass in solchen Krisenzeiten, wenn die Aufträge für Klingen

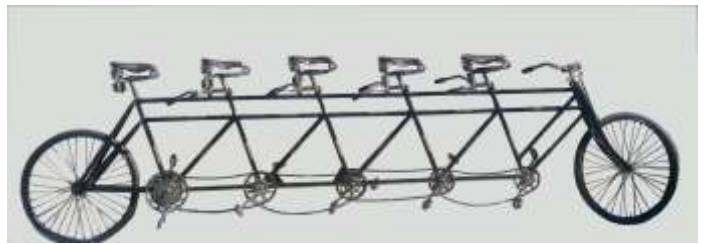


Abb. 14 Das Patria-Quintuplet der Firma WKC Solingen, gebaut von Wilhelm Kronsbein 1898, befindet sich heute in Privatbesitz

zurückgingen und Arbeitsmangel herrschte, Mitarbeiter und auch Werkstätteninhaber, um die Zeit zu nutzen, besonders raffinierte, komplizierte, übergroße oder miniaturhaft kleine Kabinettstücke ihrer Handwerkskunst herstellten. Es entstanden z. B. 120-teilige Taschenmesser, Scheren in Größe einer Linse oder übermannsgroße Gabeln. /51/ Die Solinger Handwerker betrieben solche eigentlich brotlosen Künste nicht nur um die Zeit auszufüllen, sondern auch aus Liebe zu ihrem Beruf, aus Freude am Tüfteln, aus Begeisterung, aus Neigung. Und bei manchen Dingen - z. B. bei den übergroßen Schaustücken - ergab sich, dass sie auch zur Reklame geeignet waren. /52/ So kann man sich auch die Entstehung des Patria-Quintuplets vorstellen: eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme in der Zeit rückläufiger Auftragsgänge in Krisenzeiten und sozialverträgliche Abfederung von Unterbeschäftigung.

Bereits in einem grundlegenden zeitgenössischen Werk der Fahrradgeschichte aus dem Jahre 1900 wird das PATRIA-Quintuplet erwähnt: „Das Gewicht solcher Räder [Mehrsitzer, d. V.] steigt mit der Anzahl der Fahrer so, daß die auf den einzelnen Fahrer entfallende Gewichtsverminderung nicht sehr



Abb. 18 Der Vier-Platten-Gabelkopf in äußerst stabiler Doppelbauweise

groß ist. So wiegt das oben abgebildete „Brennabor“-Rad 25 kg [es ist ein Zweisitzer, d. V.], während ein derartiges Rad für den Einzelfahrer etwa 12 bis 13 kg wiegen würde. Ein Patria-Fünfsitzer wiegt 50 kg, es entfallen auf den einzelnen also 10 kg, mithin ungefähr 1,5 kg weniger, wie bei dem Einzelrade.“ /53/ Das PATRIA-Quintuplet wurde 1954 durch das Deutsche Klingenmuseum Solingen erworben, jedoch nicht ausgestellt. Vielmehr hat man es öfters an Fahrradfreunde, vornehmlich an Radfahrclubs ausgeliehen und auf Veranstaltungen und Umzügen gezeigt. Als das Museum in ein anderes Gebäude umzog, passte das Fahrrad nicht mehr in das Ausstellungskonzept des Hauses und wurde in den 1990er Jahren an privat veräußert.

Was auf die kurze Glanz- und Blütezeit der muskelbetriebenen Mehrsitzermaschinen der Jahre von 1890 bis 1900 folgte, lässt sich in wenige Worte fassen. Ihre

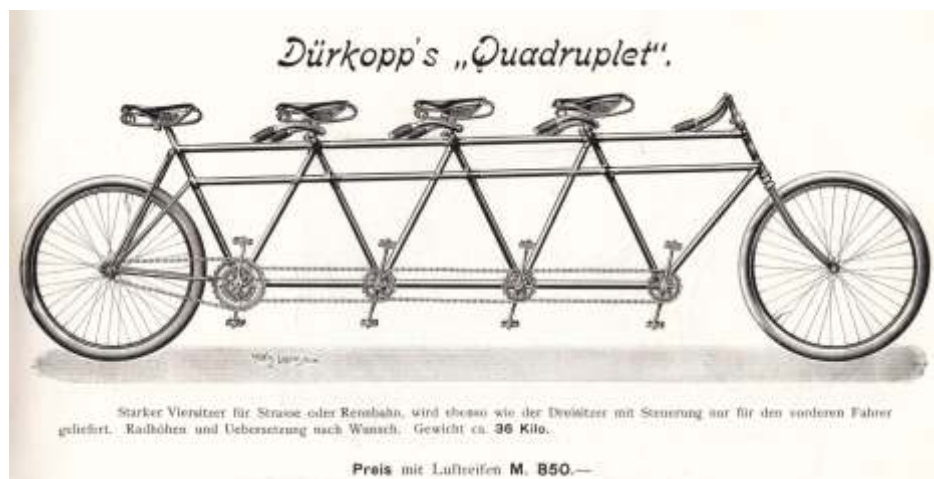
eigentliche Bedeutung, das Schrittmachen für Steherradrennen, hatten die muskelbetriebenen Multicycles verloren. Als Freizeit-, Sport- oder Tourenräder waren sie nicht mehr gefragt, es gab amüsantere Arten der sportlichen Betätigung. Aus dem Internet ist zu entnehmen, dass eine Fahrradfirma namens de Wilde in Volendam in den 1950er Jahren unter dem Namen Straaljager – Thunderjet – Mehrsitz-Fahrräder herstellte. Sie sollen „in großer Zahl“ in die USA und nach Indonesien exportiert worden sein /54/. Unter dem Namen Conference-Bike sind heutzutage in Städten und an Orten volkstümlichen Vergnügens Mehrsitzerräder leihweise zu erhalten. Sie werden auch zur sozialen Therapie eingesetzt. Eine Düsseldorf Tageszeitung zeigte vor einiger Zeit ein solches Mobil, rund, karussellähnlich, von mehreren Männern pedalierend angetrieben. Sie tranken dabei Bier. Es ist zu hoffen, dass der Lenker des Gefährtes nüchtern blieb.

Ergänzung der Redaktion

Das interessanteste Teil eines Mehrsitzers ist neben der Konstruktion der Vordergabel die Bauart des Rahmens. Jeder Hersteller hat andere Vorstellungen von Stabilität und Styling an den Tag gelegt, Einigkeit herrschte nur bei der doppelten Ausführung des Oberrohrs. Dabei weisen Adler- und Dürkopp-Rahmen die größte Ähnlichkeit auf. Untenstehende Abbildung zeigt eine Abbildung aus dem Dürkopp-Katalog von 1897 aus dem Bestand des Historischen Museums Bielefeld. Im Gegensatz hierzu enden bei Opel und Cito die Unterrohre bereits am zweiten parallel laufenden Oberrohr. Auch für die Befestigung der Lenker gibt es verschiedene Lösungen. Opel und Dürkopp nutzten die Sattelstütze als Lenkerhalterung, Adler und Cito das Oberrohr.



Zusätzlich zu den im Beitrag aufgeführten Rädern sind zwei Quintuplets bekannt geworden: Ein Bahnrenner der Fa. Cycles Tragin (siehe Foto von V. Ludwig) und eines der Heidemann-Werke. Beide Räder unbekannten Alters befinden sich im Bestand des PS.Speichers in Einbeck.



Anmerkungen

- [1] Zu Konstruktion und Technik früher Mehrsitzer vgl. Schiefferdecker, (1900) S. 220 - 223; zu Bremse siehe ebda. S. 158 - 160. Freilauf und Rücktrittbremse gab es in der Frühzeit der Fahrräder nicht, beides wurde in langjähriger Konstruktionsarbeit von Ernst Sachs zur Serienreife gebracht und kam ab 1903 für Räder des täglichen Gebrauchs auf. Der „starre Gang“ ist auch heutzutage von der Union Cycliste Internationale bei Bahnradern vorgeschrieben.
- [2] Theilmeier (2009), S. 11 f. In den Anfangszeiten des Fahrrades, den Jahren der Hochräder und Dreiräder, also vor 1890, ließ sich das Prinzip von der Minderung des Luftwiderstandes nur in sehr geringen Maßen anwenden. Wohl aber begleiteten Radfahrer bei den Wettbewerben über große Distanzen ihre Vereins- oder Mannschaftskameraden, versuchten sie durch Vorausfahren anzufeuern - was auch eine Art Schrittmachen war - und reichten ihnen während der Fahrt kräftigende Nahrungsmittel und Getränke, von denen manche heutzutage unter die Doping-, wenn nicht unter die Drogenverbote fielen. Vgl. dazu Sierck, in: von Salvisberg (1897), S. 89 ff; Robl (1905), S. 95 f; Theilmeier (2009), S. 60 f
- [3] Wolf (1890), S. 107 f.
- [4] Bereits in den Frühzeiten des Fahrrades, den 1880er - 1890er Jahren gab es nicht wenige zeitgenössische Veröffentlichungen zu diesem Thema, über die Entwicklung vom Hochrad zum niedrigen Zweirad, über die Technik und deren Fortschritte, die Industrie, über Radsport und Soziales, Hygiene und Moral bis zur Emanzipation von Frauen auf Fahrrädern. Vgl. Wolf (1890); von Salvisberg (1897); Schiefferdecker (1900); Bertz (1900). Bibliographien der umfangreichen Fahrradliteratur aus jüngerer Zeit siehe Rauck / Volke / Paturi (1984); Dodge (2007); Gronen-Lemke (1978); Theilmeier (2009).
- [5] von Paller in: von Salvisberg (1897), S. 216 - Franke (1887), S. 44 f.
- [6] Franke (1887), S. 45; Rabenstein (1991), S. 49 f
- [7] Wolf (1890), S. 226
- [8] Bertz (1900), S. 84 ff; Robl (1905), S. 16 u. 18; Gronen / Lemke (1987) S. 109 u. S. 139
- [9] Siehe die Wettfahrbestimmungen verschiedener Verbände und Vereine um 1895 - 1900, abgedruckt bei Theilmeier (2009), S. 215 - 230; ebda. S. 97 f; ebda. S. 22, Anm. 5; Sierck, in: von Salvisberg (1897), S. 97 f
- [10] Gronen/Lemke (1987), S. 111; weitere frühe Erwähnungen von Mehrsitzer-Schrittmachern bei Gronen / Lemke, S. 61: „1877 fuhr der englische Student F. S. Dodds hinter Schrittmachern auf Fahrrädern“; ebda, S. 85: „1890 fuhr der Irländer R. J. Merced in London / Paddington ... hinter Niederrad-Schrittmachern“; ebda. S. 91: „das ...Rennen Bordeaux - Paris wurde von Anfang an bis 1891 hinter Schrittmachern gefahren ... 1894 - 1896 unter Führung durch Radfahrer und Mehrsitzer...“
- [11] Theilmeier (2009), S. 21
- [12] ebda., S. 95
- [13] ebda., S. 22, Anm. 5
- [14] Sierck, in: von Salvisberg (1897), S. 88; Robl (1905), S. 94; Gronen / Lemke (1987), S. 91, 131, 139, 145; Rabenstein (1991), S. 28 ff; Theilmeier (2009), S. 40 f und S. 8 f
- [15] Theilmeier (2009), S. 27
- [16] Sierck, in: von Salvisberg (1897), S. 87 f - Sierck ist der Erste, der als Zeitgenosse das Schrittmachen ausführlich u. kenntnisreich und einfühlsam in all seinen Aspekten beschreibt.

- [17] ebda., S. 89; Bertz (1901), S. 86: „Jahreseinkommen mitunter groß wie ein Ministergehalt“; von Salvisberg (1897), S. 252; Theilmeier (2009), S. 57–59
- [18] Die folgende Liste von Firmen, die Mehrsitzer herstellten, wurde aus der benutzten Literatur zusammengestellt und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Deutschland: Adler (Frankfurt / M.) siehe Häfner, S. 44 f, Theilmeier, S. 160, Abb. 78 Brennabor (Brandenburg) siehe Schiefferdecker, S. 220 f, Fig. 219 Dürkopp (Bielefeld) siehe Schiefferdecker, S. 221, Fig. 218 Hess (Mannheim) siehe Theilmeier, S. 160 f, Abb. 7.8 u. 7.9 Opel (Rüsselsheim) siehe Häfner, S. 45 Panther Fahrradwerke (Magdeburg) siehe Häfner, S. 44 Patria (Solingen) siehe Schiefferdecker, S. 222 Jean Strobel (München) siehe Franke, S. 45 in Österreich: Joh. Puch u. Comp. (Graz) siehe Theilmeier, S. 159 in Frankreich: Gladiator (Pré-St.-Gervais) siehe Sierck, S. 88 Peugeot Frères (Paris) siehe Theilmeier, S. 159 In England: Humber (Beeton) siehe Sierck, S. 88 Rudge-Witworth (Coventry) siehe Gronen / Lemke, S. 141 Sangster-Ariel, Cycle Components Mfg. Co (Birmingham) siehe Bartleet 1940, ohne Seitenzählung in den USA: Schwinn (Chicago) siehe Pridmore / Hurd (2001), S. 49 Stearns Manuf. Co. (Philadelphia) siehe Sierck, S. 88
- [19] Theilmeier (2009), S. 159 ff; zu dem S. 160 f erwähnten Hessrad-Sechssitzer: „Ein Preis für diesen Giganten wird, trotz der Benennung des Kataloges, erst garnicht angegeben“; zu dem Ariel-Quintuplet vgl. Bartleet (1935, 1940) – zu dem Vergleich mit Gehalt eines Gymnasiallehrers vgl. Seyfert (1912), S. 49/50
- [20] Sierck, in: von Salvisberg (1897), S. 88; Robl (1905), S. 82 f
- [21] Bartleet (1935, 1940), ohne Seitenzählung
- [22] Bartleet (1940), ohne Seitenzählung; Charles Sangster war Konstrukteur und seine Firma war vermutlich Hersteller der Ariel-Räder für das Dunlop-Team. Das wird zwar nirgends ausdrücklich vermerkt, jedoch haben die Räder des Dunlop-Teams einige Merkmale, die auch bei den Rädern im Ariel-Katalog von 1899 anzutreffen sind: Der Rahmen hat diagonale Verstärkungsrohre, und das sogenannte Oberrohr verläuft tief unten und ist mit dem Unterrohr durch kurze senkrechte Streben verbunden (was sich aber auch bei Schwinn-Rädern findet).
- [23] Sierck in: von Salvisberg (1897), S. 88
- [24] Theilmeier (2009), S. 95 beklagt das in herben Worten. Geduldige Suche in der Literatur führt zu kargem Ergebnis. Namentlich erwähnte Schrittmachermansschaften sind: Mulder-Fünfsitzer: Hogenkamp (1916), S. 315 und Gronen/Lemke (1987), S. 145; Schwinn-Quintuplet: Pridmore / Hurd (Nachdruck 2001), S. 49
- [25] Häfner, in: von Salvisberg (1897), S. 45; Gronen/Lemke (1987), S. 86 f; Theilmeier (2009), S. 154 Das Original-Quintuplet wurde vermutlich im Zweiten Weltkrieg zerstört, ein Nachbau aus dem Jahre 1956 befindet sich im Deutschen Zweirad- und NSU-Museum. Eingeschlagen auf dem Rahmen: DAS OPEL QUINTUPLETT... 1956. Für ausführliche Auskunft sei Herrn Willi Walter, Deutsches Zweirad- und NSU-Museum Neckarsulm herzlich gedankt.
- [26] Schiefferdecker (1900), S. 394 - 408 beschreibt ausführlich vernünftige, gesunde Kleidung, aber selbstverständlich nicht ohne Schlips und Hut; Wolf (1890), S. 200; Kurios: Revolverkravatte zum bequemen Wenden vgl. von Salvisberg (1897), S. 238
- [27] Wolf (1890), S. 215
- [28] wie Anm. 22
- [29] Franke (1897), S. 45: Firma Jean Strobl; Sporthochschule Köln, Archiv: Hannover-scher Fahrradclub; Rauck/Volke/Paturi (1984), S. 74: Familie Wemhöner
- [30] Archiv der Sporthochschule Köln – Abbildung eines „Styria-Viersitzers, Modell XIV im Katalog Joh. Puch u. Comp., Styria-Räder, Graz 1897, S. 30; auch Theilmeier (2009) S. 159; bei Robert Lebeck, Das Zweirad-Postkarten aus der Zeit, Dortmund 1981 findet sich kein Mehrsitzer.
- [31] Franke (1987), S. 81
- [32] Rother, in: von Salvisberg (1887), S. 111 – 137 Dörte Bleckmann, Wehe wenn sie losgelassen – über die Anfänge des Frauenradfahrens in Deutschland, Leipzig 1998
- [33] Raucke/Volke/Paturi (1984), S. 82, 83
- [34] Pridmore/Hurd (1945), p. 49
- [35] Auktionshaus Bassenge., Berlin, Versteigerung 18. April 2008, Kat. Nr. 3870. Ein Sechssitzer der Firma Hess, Mannheim ist abgebildet im Firmenkatalog 1898, siehe Theilmeier (2009), S. 160. Charakteristisch für Hess-Mehrsitzer ist das in mittlerer Höhe verlaufende zweite Oberrohr.
- [36] Raucke/Volke/Paturi (1984), Abbildungen und Zitat S. 90
- [37] Julius Burckart, Das Rad im Dienste der Wehrkraft; in: von Salvisberg (1897), S. 137 ff
- [38] Raucke/Volke/Paturi (1984), S. 90 [Zum Militär-Radfahrwesen siehe verschiedene Artikel in der angelsächsischen Fachpresse, bspw. im Boneshaker, Anm. d. Red.]
- [39] Theilmeier (2009) behandelt ausführlich und detailliert den motorisierten Stehersport
- [40] Gronen/Lemke (1978), S. 141; Sierck, in: von Salvisberg (1897), S. 89 erwähnt motorisierte Schrittmacher 1897
- [41] Sierck in: von Salvisberg (1897), S. 98
- [42] Gronen/Lemke (1987), S. 145
- [43] Gronen/Lemke (1987), S. 139, 143, 145; Wikipedia, Bahn-Radweltmeisterschaften 1898
- [44] wie Anm. 5
- [45] wie Anm. 18
- [46] wie Anm. 25
- [47] Akten des Deutschen Klingenmuseums Solingen 1954, Z –1702[1694] im Stadtarchiv Solingen
- [48] Matthies (2005), S. 2–7
- [49] Seyfert (1912), S. 88; Franke (1982), S. 45
- [50] Matthies (2005), S. 35
- [51] Beispiele im Deutschen Klingenmuseum Solingen
- [52] Werksammlung der Firma J. A. Henckels Zwillingwerk, Solingen
- [53] Schiefferdecker (1900) S. 221 – 223
- [54] deWilde vgl. Internet. www.rijwiel.net/de/wilde; auf deutsch: <http://dazzlingbikes>
- Literatur
- Horace Wilton Bartleet, *Bartleet's Bicycle Book*, London 1931 (Reprint Birmingham 1983)
- Horace Wilton Bartleet, Charles Sangster 1872 - 1935, in: *Cycle and Motor Cycle Trader*, 6th Dec. 1940 unter www.arielcycles.me.uk/history/sangster.htm, Wikipedia: Charles Sangster (Erfinder)
- Eduard Bertz, *Die Philosophie des Fahrrades*, Dresden 1900 (Reprint 1984)
- Fredy Budzinski, *Taschen-Radwelt*, Berlin o. J. (um 1908)
- Julius Burckart, *Das Rad im Dienste der Wehrkraft*; in: von Salvisberg (1897), S. 137 - 156
- Pryor Dodge, *Faszination Fahrrad*, Bielefeld 2007
- Jutta Franke, *Illustrierte Fahrradgeschichte*, Berlin 1987 - Museum für Verkehr und Technik
- Gronen / Lemke, *Geschichte des Radsports und des Fahrrads*, Eupen 1978
- Gronen - Archiv, Sporthochschule Köln Zentralbibliothek
- Ernst G. Häfner, *Das Fahrrad, seine Einzelteile und Zubehör*; in: von Salvisberg (1897), S. 25 - 48
- George J. M. Hogenkamp, *Een Halve Eeuw Wielersport*, Amsterdam 1916
- Bill Love, *Classic Schwinn Bicycles*, MVP Books 2002
- Wilhelm Matthies, *Fahrradindustrie in Solingen*; in: *Der Knochenschüttler* Heft 34, 2/2005, S. 2 - 6
- Jan Michael, *Ein Buch vom Fahrrad mit 22 Plakaten aus seiner Glanzzeit*, Amsterdam 1980
- G. Moore, *Pacing Machines*, in: *The Boneshaker* No. 151, Winter 1999
- R. Ritter von Paller, *Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge*; in: von Salvisberg (1897), S. 213 - 222
- Jay Pridmore / Jim Hurd, *Fifty Years of Schwinn Bicycles*, Chicago 1945
- Jay Pridmore / Jim Hurd, *Schwinn Bicycles*, MVP Books 2001
- Rüdiger Rabenstein, *Radsport und Gesellschaft*, Hildesheim, München - Zürich 1991
- Max J. B. Rauck / Gerd Volke / Felix R. Paturi, *Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte*, Aarau 1984
- Thaddäus Robl, *Der Radrennsport – Steherrennen*, Leipzig 1905
- A. Rother, *Das Damenfahren*; in: von Salvisberg (1897), S. 111 - 136
- Paul von Salvisberg, *Der Radfahrsport in Bild und Wort*, München 1897 (Reprint Hildesheim - New York 1980)
- Dr. med. Schiefferdecker, *Das Radfahren und seine Hygiene*, Bonn 1900 (Nachdruck und Geleitwort von H. E. Lessing, *Fahrradkultur 1 - Der Höhepunkt um 1900*, Reinbeck 1982)
- Frank W. Schwinn, *Personal Notes on the Bicycle Industry 1942* (Reprint Chicago, Bicycle Museum of America 1993)
- Erich Otto Seyfert, *Die deutsche Fahrrad-Industrie*, Dissertation Leipzig 1912
- Detlev Sierck, *Radsport und Rennfahren*; in: von Salvisberg (1897), S. 69 - 110
- Toni Theilmeier, *Die Entwicklung der Stehermaschine von 1895 bis 1910*; in: *Der Knochenschüttler*, Heft 25, 2 / 2002, S. 2 - 9
- Toni Theilmeier, *Die wilde verwegene Jagd, Der Aufstieg des professionellen Stehersports in Deutschland bis 1910*, Langenhagen 2009
- Gerd Volke, *Dokumentation des historischen Velociped Archivs Düsseldorf; Sammlung und Archiv*, jetzt im Technikmuseum Berlin
- Wilhelm Wolf, *Fahrrad und Radfahrer*, Leipzig 1890 (Nachdruck 1977)
- Abbildungsnachweis
- Abb. S. 11 oben Theilmeier (2009), S. 158
- Abb. 1 von Salvisberg (1897), S. 45
- Abb. 2 und 3 www.arielcycles.me.uk/history/pacers.htm, Sammlung Jerry Mortimore
- Abb. 4 Hogenkamp (1916), S. 313
- Abb. 5 Pridmore/Hurd (1945), S. 49 aus dem Bestand des „Bicycle Museum of America“, New Bremen, Ohio
- Abb. 6 Archiv der Adam Opel AG, Rüsselsheim
- Abb. 7 Bartleet (1940)
- Abb. 8 von Salvisberg (1897), S. 246
- Abb. 9 Deutsche Sporthochschule Köln, Zentralbibliothek
- Abb. 10 u. 11 Rauck/Volke/Paturi (1984), S. 83 u. 190
- Abb. 12 Auktionskatalog Bassenge Berlin zur Versteigerung am 18. April 2008, Lot 3870
- Abb. 13 Foto: Deutsches Zweirad- und NSU-Museum, Neckarsulm
- Abb. 14 bis 18: Fotos des Verfassers

Ein Märchen auf zwei Rädern

Vulkan-Hypothese zur Fahrradfrühgeschichte ist ein fundamentaler Irrtum

von Jost Pietsch, München

Unser Vereinsmitglied Jost Pietsch ist in der internationalen fahrradhistorischen Szene bekannter als in der deutschen. Das wird sich mit diesem Beitrag schlagartig ändern. Die Lessing'sche Hypothese, dass Karl Drais durch die Auswirkungen einer Klimakatastrophe angespornt wurde, die später „Draisine“ genannte Fahrmaschine zu erfinden, war unserem Autor schon lange ein Dorn im Auge. Im Boneshaker No. 198 und beim Wintertreffen 2016 hatte Jost schon die Gelegenheit, seine Thesen in die Öffentlichkeit zu tragen. Hier gibt es nun eine überarbeitete Version seiner bisherigen Darstellungen, welche die KS-Leser sicher zum Nachdenken anregen wird.

Was für eine fantastische Geschichte: Sie besagt, dass der Vorgänger des Fahrrades – die Laufmaschine – 1817 erfunden wurde, um die Folgen einer Klimakrise zu überwinden. /1/ Doch, ist das auch wahr? Und zwar war zwei Jahre zuvor der indonesische Vulkan Tambora ausgebrochen und hatte mit seinen Ascheschwaden auf der nördlichen Hemisphäre eine monatelange Wettermisere und damit je nach Region zum Teil größere Ernteschäden verursacht. Die Rheinebene war allerdings weniger stark betroffen. Diese Zweirad-Genesis klingt nun wie die Legende von der Arche Noah, als einst ein neuartiges Schiff gebaut wurde, um einer Unwetterkatastrophe zu trotzen, die man gemeinhin als Sintflut kennt. Was also sind die Fakten?

Unglücklicherweise gibt es keine Beweise für die Tambora-Hypothese. Nichtsdestotrotz behauptet ihr Verfechter Hans-Erhard Lessing, ein Professor aus Koblenz, seit über 15 Jahren unbeirrt, die nahe Koinzidenz von Eruption und Erfindung könne kein Zufall sein. /2/ Und er spekuliert, dass zum Ausgleich für die Ernteauffälle die meisten Pferde geschlachtet wurden, um die Menschen zu ernähren. Während andere Pferde einfach verhungert seien. Dabei setzt er voraus, dass für die Getreideeinfuhr auf dem Wasserweg im Juni 1817 genügend Pferde vorhanden waren, um die Schiffe den Rhein hoch zu treiben bis zum Mannheimer Hafen, und er unterstellt danach rätsel-

hafterweise „das Aussterben der Pferde“ /3/, wodurch ein Weitertransport über Land nicht mehr möglich gewesen sein soll. Der Fehlbestand an Pferden habe schließlich den Forstmeister Karl von Drais dazu inspiriert, die Laufmaschine zu erfinden als Ersatz. /4/ Lessing ist noch weiteren Denkfehlern aufgesessen, unter anderem als er den vermeintlichen Verlust von Zugpferden beklagte /5/, deren Aufgaben für den Transport aber sowieso nie von der recht zierlichen Laufmaschine hätten übernommen werden



Der Wettkampf gegen die Zeit oder „Holz schlägt Blut und Knochen“, Originalzeichnung veröffentlicht am 17. April 1819 in einem Bericht von den Rennen in Ipswich, UK

können. Das hat jedoch den amerikanischen Autor Gillen D'Arcy Wood nicht daran gehindert, die Tambora-Hypothese ungeprüft in seinem Buch „Vulkanwinter 1816“ /6/ zu übernehmen. Er stützt sich dabei auf ein Falschzitat im Bericht von 2001 der 11. Fahrradhistoriker-Konferenz /7/ in Osaka/Japan, das Lessing später als

Fake bezeichnet, aber 14 Jahre lang (!) nicht korrigiert hat. Leider war es der einzige und eben nur scheinbare Beleg seiner Hypothese gewesen. Und im April 2015, genau 200 Jahre nach dem Beginn der gewaltigen Eruptionen, sind daraufhin mehrere Gedächtnisartikel erschienen, verbrämt mit dem angeblich vom Vulkan ausgelösten Zweiradwunder. /8/ Ein ebenso unkritischer Beitrag dazu war vordem schon in der ARD-Sendung „Wissen vor acht“ gelaufen, ohne erkennbare eigene Recherche und einfach unterlegt mit modernen Katastrophen-Filmschnipseln. Im Übrigen beschreibt Koinzidenz bekanntlich das zufällige Zusammentreffen unterschiedlicher Ereignisse zur gleichen Zeit. Sie allein beweist jedoch überhaupt nichts. Die Tambora-Hypothese hat nur deshalb überlebt, weil sie all die Jahre nie überprüft worden ist und von ihrem Erfinder immer wieder erneut beschworen wurde.

Über Pferde

Es gibt viele Selbstzeugnisse des Mannheimer Erfinders, der unermüdlich für seine Zweirad-Idee geworben hat. Diese war genial einfach, der Fahrer saß auf einem Holm mit Reitsitz zwischen Vor-

der- und Hinterrad und stieß sich mit den Füßen direkt vom Boden ab. Über einen Mangel an Pferden hat Karl von Drais indes nie geklagt. Er hat sie lediglich in Verbindung mit ihrer Schnelligkeit erwähnt: Die Laufmaschine ist „auf der Ebene“ so schnell „wie ein Pferd im Galopp...Berg ab schneller als ein Pferd

in *Carrière* [im vollen Lauf]“ /9/, und er empfahl die drei- und vierrädrigen Varianten seiner neuen Muskelkraftmaschine zur Mitnahme von Damen: „*Diese haben dabei von keinem Pferd vor sich her und von keinem durch solches erregten Staub zu leiden.*“

Die Laufmaschine, später nach ihrem Schöpfer auch Draisine genannt, war laut seiner Empfehlung für individuelle Ausflüge gedacht und sollte Pferde besonders im Sommer ersetzen, wenn sie „auf dem Felde gebraucht werden, und die Reiselust am größten ist.“ /10/ Der bekannte Maschinenbau-Ingenieur im Königreich Bayern, Georg von Reichenbach, befand in einem Gutachten: „*Die Erfindung wird das Reiten auf Pferden, ja auf Eseln, schwerlich aus dem Gebrauche bringen, indessen kann sie leicht manchem nothgedrungenen [gehandicapten] Fußgänger zur Bequemlichkeit, und manchem jungen und alten Kinde zum Vergnügen gereichen.*“ /11/

Jene Beispiele zeigen, dass die Pferde keinesfalls verschwunden waren. Und Berichte des MANNHEIMER INTEL-LIGENZBLATTES im Frühjahr und Sommer 1817/12/ bestätigen es:

- Die Einwohner wurden an die Anordnung erinnert, nicht auf Fußwegen entlang der Chausseen und nicht auf Nebenwegen des Schlossgartens zu reiten. /a/
- Tierarzt Kreiter empfahl sich als „geübt im Kastrieren der Pferde“. /b/
- Es verkehrten täglich privat betriebene Kutschen in die Nachbarstädte und gelegentlich in die Ferne nach München und Frankfurt. Unterwegs benötigten sie viele Pferde zum Wechseln an sogenannten Relais-Stationen. /c/
- Wegen der gestiegenen Futterkosten wurde die „Postwagen-Passagier-Taxe“ um 17 Prozent erhöht, ebenso der Frachttarif für Holztransporte. /d/
- Es gab Ausschreibungen zur Lieferung von Getreide und Futter an das Militär, und zwar auch für durchreisende Truppen wie zum Beispiel ein russisches Dragoner-Regiment auf seinem Heimweg von Frankreich. /e/
- Und schließlich fanden zwei Auktionen statt, auf denen der Dung von 450 (in Worten: vierhundert-und-fünzig) örtlichen Militärpferden versteigert wurde. /f/

Auch dieses widerlegt die Legende eines totalen oder nahezu totalen Pferdesterbens durch Verhungern oder Schlachtung.

Das Wetter

Die Tambora-Hypothese über die frühe Fahrradgeschichte nimmt Bezug auf einen Artikel von Henry und Elizabeth Stommel unter dem Titel „1816: Das Jahr ohne Sommer“ /13/, der zeigt, dass der Vulkanausbruch zu Klimakapriolen wie gelegentlichem, aber außergewöhnlichem Frost und Schnee von Juni bis August 1816 in den Neu-Englandstaaten der USA führte. In einem undatierten Gedicht wurde das Jahr verklärt als „Eighteen Hundred and Froze to Death“ [Übers.: Achtzehnhundert und totgefroren]. Die Maisernte brachte nur halb so viel wie sonst, in manchen Landesteilen sogar noch weniger. „*Alle Getreidesorten kamen später zur Reife*“, hatten aber „*vollere und schwerere Ähren als gewöhnlich*“ und führten zu Überschüssen bei Weizen und Roggen, die ausgereicht hätten, den Mangel andernorts auszugleichen. Doch Exporte nach Kanada und England sorgten für eine Verknappung des Angebots und einen Preisanstieg auf 188 Prozent.

Was hat das mit der Situation im Großherzogtum Baden und – nicht zu vergessen – mit der Erfindung der Laufmaschine zu tun? Übrigens verliert der Stommel-Artikel kein einziges Wort über Pferde. Im Südwesten Deutschlands war das Wetter ebenfalls beeinträchtigt von den Ascheschwaden des Vulkans Tambora. Jedoch gab es in den fünf Monaten von Mai bis September 1816 in der Rheinebene keinen Frost, wie wir aus Peter J. Schneiders „Topographie von Ettlingen“ /14/ wissen; einem Ort unweit der Residenzstadt Karlsruhe und rund 65 Kilometer entfernt von Mannheim.

Das Wetter tendierte zu schnellen und extremen Wechseln. Die Regentage nahmen gegenüber dem langjährigen Mittel um 35 Prozent zu. Die Niederschlagsmenge blieb aber innerhalb der Bandbreite der Dekade. Die Zahl der Sonnentage sank um 60 Prozent, dennoch lag die Jahresdurchschnitts-Temperatur mit 7,5° Réaumur (9,37° Celsius) im Bereich der anderen Jahre. Am schlimmsten jedoch waren 13 Tage mit Hagel (+ 117 Prozent) und 22 Tage mit Stürmen (+ 83 Prozent). Die gemischten Tage mit Sonne und Wolken erbrachten ein Plus von 11 Prozent und machten drei Viertel des Jahres aus. In kargen Lagen wie Schwarzwald und

Odenwald sank die Getreideernte um bis zu 50 Prozent. Auch in den Nachbarländern waren die höher gelegenen Regionen am stärksten betroffen, wie Schwäbische Alb, Eifel, Hunsrück und ganz besonders die Schweiz. Überall dort war zuweilen manches Elend zu verzeichnen. Doch allen Wehklagen zum Trotz gab es in Baden keine Hungertoten zu beklagen. „*Die Bezeichnung ‚Jahr ohne Sommer‘ ist, auch wenn sie Karriere gemacht hat, eine Übertreibung.*“ /15/ Am Beispiel Württembergs zeigte sich im Überblick, dass nur „*marginalisierte Bevölkerungsteile 1816/18 tatsächlich Hunger litten und größere Teile der Bevölkerung von ihm unmittelbar bedroht waren.*“ /16/ Im Durchschnitt freilich belief sich der Ernteausschlag im Großherzogtum Baden (traditionell ein Getreide-Exportland) selbst im Hauptkrisenjahr 1816 nur auf 16 Prozent nach Angaben von Barbara Brugger in „Baden und Württemberg im Zeitalter Napoleons“. /17/

Künstliche Teuerung

Dies war jedoch genug, um Spekulation und Wucher anzuheizen. Das Horten von Getreide und lukrative Schiebergeschäfte ins Ausland beeinträchtigten die interne Versorgung. Alles zusammen trieb die Preise auf die drei- bis fünffache Höhe, was sich die armen Leute bald nicht mehr leisten konnten. Währenddessen hatten die nicht so armen Leute Gelegenheit, einigen Luxus zu genießen: Champagner aus Frankreich, Austern aus England, Kaviar aus Russland, Käse aus Holland und der Schweiz, Salami aus Italien und Rum aus Jamaika. /18/ Das bedeutet, der Güterverkehr war keinesfalls unterbrochen. Es gab immer noch genügend Pferde für Transportaufgaben.

Die Regierung des Großherzogtums Baden reagierte auf die Lebensmittelverknappung und die gestiegenen Preise zur Jahreswende 1816/17 mit der Verdopplung des Ausfuhrzolls auf Getreide. /19/ Der Export von Kartoffeln wurde gänzlich untersagt. Ihr Erwerb im Inland „zum Zwecke des Branntweimbrennens“ war künftig „bei Confiscationsstrafe verboten“, d.h. wer erwischte wurde, musste alles abliefern. Die erhöhten Zolleinnahmen waren vorgesehen, um die Bevölkerung zu unterstützen in Gemeinden mit Ernteschäden. Des Weiteren kam es zu viel Hilfsbereitschaft durch Spenden und Wohltätigkeitsvereine und zur Errichtung von Suppenküchen für die Armen. „*Die Not der Jahre 1816 und 1817 [war] eher ein Problem der gerechten Verteilung vor-*

handener Ressourcen als ein witterungsbedingter Schicksalsschlag“ wie Barbara Brugger schreibt. /20/

Ein folgenschwerer Irrtum

Als Ausgangslage für seine Tambora-Hypothese zur Zweiraderfindung dient Lessing eine amtliche Bekanntmachung im MANNHEIMER INTELLIGENZ-BLATT vom 24. Juni 1817. Übrigens war die Laufmaschine da schon erfunden. Karl von Drais hatte damit zwölf Tage zuvor seine erste bekannte Ausfahrt unternommen, und zwar schon vor dem Höhepunkt der Getreidespekulation. Die Zeitung vermeldet Maßnahmen gegen die Verknappung und Verteuerung. Unter anderem werden regulierte Preise festgelegt und Verbrauchsmengen für Mensch und Pferd vorgegeben, um darüber hinaus reichende Bestände dem Verkauf zuführen zu können. Anlass war „die allerwärts eingetretene Getreidesperre“, d.h. ein Exportverbot der Nachbarländer Hessen und Württemberg, durch das „die gewohnten und natürlichen Verkehrsverbindungen gänzlich zerrissen sind, und nicht zu erwarten steht, dass sich...eine regelmäßige Cirkulation des [bereits] vorräthigen Getreides im Innern des Landes bilde.“ Es ging also nicht um die Weiterverteilung einer neuen Getreidelieferung vom Mannheimer Hafen ins Landesinnere, wie vom Erfinder der Hypothese hinzugedichtet. /21/ „Ein Exportverbot für Getreide bedeutete, dass der Transithandel und der Absatz von regional immer noch verfügbaren Produktionsüberschüssen zum Erliegen kamen.“/22/ D.h. die Pferde hatten weniger Beschäftigung, und es musste deshalb auch gar kein Ersatz erfunden werden.

Dass es hier zu einer Verringerung des Pferdebestands gekommen ist, erscheint nicht weiter verwunderlich. Sicher sind auch einzelne Tiere an witterungsbedingter Erschöpfung oder Mangelernährung verendet. Aber für ein Massensterben gibt es keine Bestätigung. Auch sollte der Verweis auf drastische und womöglich ferne Einzelfälle nicht über die Gesamtsituation im Großherzogtum Baden hinwegtäuschen. Zumal schon Henry und Elizabeth Stommel vor einer künstlichen Dramatisierung durch die spätere Geschichtsschreibung gewarnt haben.

Die Tragik der Tambora-Hypothese besteht darin, dass ihr Schöpfer nicht nur die Begriffe „Getreidesperre“ und „Verkehrsverbindungen“, sondern den ganzen Bekanntmachungstext falsch verstanden hat. Getreidesperre – also

Getreide-Exportverbot - hat er als „corn shortage“ /23/ (Getreideknappheit) übersetzt und so den amtlichen Eingriff gegen die Spekulation unterschlagen. Bei den Verkehrsverbindungen hat er die heute naheliegende jedoch für damals falsche Bedeutung im Sinne von Straßenverkehr vermutet. Und weil es hieß, dass diese zerrissen seien, hat er einfach ein Fehlen der Zugtiere unterstellt und sich als Grund dafür ein großes Pferdesterben zusammengereimt. /24/ Ein fundamentaler Irrtum! Damit ist die Basis seiner Argumentation weggebrochen und die ganze Tambora-Hypothese hängt in der Luft. Das Wort „Verkehrsverbindung“ bezog sich einst allerdings allein auf den Handelsverkehr /25/ und hatte mit dem Geschehen auf der Straße nichts zu tun.

Das behauptete große Pferdesterben wiederum soll – wie gesagt – die Idee zur Erfindung der Laufmaschine geliefert haben. Bei ihrer Beurteilung darf man jedoch nicht wie geschehen in den Fehler verfallen und aus heutiger Sicht vom bereits erwiesenen Erfolg ausgehen. Zum Erfinden gehört bekanntlich eine zündende Idee, die kann man aber nicht nachträglich an den Haaren herbeiziehen. Der Drais-Biograph Hermann Ebeling hat den Sachverhalt sehr gut gekennzeichnet mit dem Hinweis auf den „Genieblitz, von dem Drais getroffen wurde“. /26/ Was der Freiherr konzipiert hat, war zunächst mal eine äußerst schrullige Gehhilfe in Form eines schmalen, lenkbaren Gestells auf zwei Rädern – durchaus in der Hoffnung auf Beschleunigung. Diese Konstruktion sollte den Beinen die Last des Körpergewichts abnehmen und ihnen ermöglichen, ihre volle Kraft allein zur Vorwärtsbewegung einzusetzen. Dabei konnte der begnadete Tüftler noch gar nicht wissen, inwieweit die Sache funktioniert. Die Balancierfähigkeit der Maschine war nämlich nicht vorhersehbar! Sie ist eine Entdeckung aus der Testphase. Und ein Glücksfall. Und eben das Glück des Tüchtigen. Ein Pferd musste ihm dazu nicht Pate stehen, und sei es ein noch so totes. Auch hat es hierfür eines Vulkanausbruchs nicht bedurft. Der eigenwillige Karl von Drais hat der Menschheit mit seinem Vorläufer des Fahrrades eine überaus segensreiche Erfindung beschert. Da war es nicht nötig, sein Renommee professoral noch übertrumpfen zu wollen und ihn zum vermeintlichen Nothelfer einer Klimakrise hinzustellen.

Quellenangaben

- /1/ 11th International Cycling History Conference, Osaka 2000, (Cycle History 11), Proceedings, 2001, S. 32f

- /2/ Cycle History 22, Paris 2011, S. 182
 /3/ Hans-Erhard Lessing „Zwei Räder statt vier Hufe“, Karlsruhe 2010, S. 49f
 /4/ Cycle History 11, S. 33
 /5/ Cycle History 22, Paris 2011, S. 182
 /6/ Gillen D'Arcy Wood „Vulkanwinter 1816“ Darmstadt 2015, S. 276 u. 327
 /7/ Cycle History 11, S. 33
 /8/ DIE ZEIT Nr. 12 vom 19. März 2015, S. 21 „Alle redeten vom Wetter“, DER SPIEGEL Nr. 15 vom 4. April 2015, S. 116f „Planet Asche“, FAZ Nr. 80 vom 7. April 2015, S. 9 „Die Eruption, die Europa zittern ließ“, (alle drei Artikel verbrämt mit dem angeblichen Zweiradwunder; letzterer sogar vom Erfinder der Tambora-Hypothese selbst). SÜDDEUTSCHE ZEITUNG Nr. 83 vom 11./12. April 2015, S. 34f „Sommer ohne Sonne“
 /9/ Michael Rauck „Karl Freiherr Drais von Sauerbronn“, Wiesbaden 1983 (Rauck), S. 648 u. 651
 /10/ Rauck, S. 316
 /11/ ebda., S. 150
 /12/ MANNHEIMER INTELLIGENZBLATT (MI), 1817, ohne Paginierung in den Ausgaben von: /a/ 21. März, 16. Mai; /b/ 13. Mai; /c/ 9. Mai, 26. August; /d/ 6. Mai; /e/ 21. März, 6. Juni; /f/ 6. Juni; ergänzend zu /d/ „Postwagen-Passagier-Taxe“ in: GROSSHERZOG-LICH-BADISCHES STAATS- UND REGIERUNGS-BLATT, 17. Juni 1817, S. 62
 /13/ Henry und Elizabeth Stommel „1816: Das Jahr ohne Sommer“, Spektrum der Wissenschaft, Januar 1983, S. 96 - 103 (Original: Scientific American, Juni 1979, S. 134-140)
 /14/ Peter J. Schneider „Topographie von Ettlingen“ Karlsruhe 1818, (Reprint 1992), S. 300 - 316
 /15/ Wolfgang Behringer „Tambora und das Jahr ohne Sommer“, München 2015, S. 14
 /16/ Clemens Zimmermann „Hunger als administrative Herausforderung“, Jahrbuch der europäischen Verwaltungsgeschichte, Bd. 7, Baden-Baden 1995, S. 21, (Jahrbuch 1995)
 /17/ Katalog 1.1 der Ausstellung „Baden und Württemberg im Zeitalter Napoleons“ (Katalog B & W), Stuttgart 1987, S. 477
 /18/ MI 1817 Ausgaben vom 14. Februar, 10. Januar, 18. Februar und 6. Mai
 /19/ Großherzoglich-Badisches Staats- und Regierungs-Blatt, 15. November 1816, S. 135, und 21. Januar 1817, S. 3f
 /20/ Katalog B & W, S. 477
 /21/ Hans-Erhard Lessing „Automobilität“, S. 138, (Automobilität), Cycle History 11, S. 33
 /22/ Jahrbuch 1995, S. 23
 /23/ Cycle History 11, S. 33; Jakob & Wilhelm Grimm „Deutsches Wörterbuch: GETREIDESPERRE“, Leipzig 1911
 /24/ Automobilität, S. 138
 /25/ Wolfgang Pfeifer (Hrsg.) „Etymologisches Wörterbuch des Deutschen: VERKEHR“, 2. Auflage, Berlin 1993, S. 1504
 /26/ Hermann Ebeling „Der Freiherr von Drais – Ein Erfinderschicksal im Biedermeier“, Karlsruhe 1985, S. 65

Abbildungsnachweis

Zeichnung aus: Dashing Dandies von Roger Street, Artesius Publications 2011, S. 149 Abb. 78; Abdruck mit freundl. Genehmigung von R. Street

Zweirad-Erfindung als Reaktion auf Hafermangel

Anmerkungen zum Stand der These

von Hans-Erhard Lessing, Koblenz

Seit 1995 vertreten meine Veröffentlichungen mit wachsender Zustimmung die These (Lessing 1995), dass die Drais'sche Laufmaschine eine Antwort auf den Futtermangel und ein Pferdesterben infolge des „Jahrs ohne Sommer“ 1816 oder der Tambora-Kälte sei. Jost Pietsch hat dies im Boneshaker No. 198 (Pietsch 2015), im Mannheimer Morgen vom 24.10.2015, beim Wintertreffen 2016 in Erfurt (siehe S. 19 - 21) bezweifelt und auch das Technoseum Mannheim, das für 2017 eine Landesausstellung vorbereitet, alarmiert. Als Antwort hier ein Auszug aus meinem Katalogbeitrag für diese Ausstellung, der für die Leser des KS minimal bearbeitet wurde.

1812 - der Haferpreis steigt

Die durchreisenden Heere der Napoleonischen Kriege hatten bereits die Hafervorräte der Bauern dezimiert, nun kam noch im Herbst 1812 eine Missernte hinzu, die erste von fünf aufeinanderfolgenden, und der den Pferdeverkehr bestimmende Haferpreis zog an /1/ (siehe Abb. 1). Vor seinem Studium ab 1803 in Heidelberg hat Karl Drais bei einem Besuch des Onkels im Schloss Schwetzingen den Gartenphaeton des Vorbesitzers, Pfalzherzog Carl-Theodor, im Marstall wohl noch sehen oder fahren können, bevor dieser nach München verfrachtet wurde (für den bisher angenommenen Umzug schon 1778 fand sich kein Beleg). Dies schöne Stück eines Londoner Stuhlmachers von 1775 gehörte seinerzeit zu einem von zwei Nischenprodukten mit Muskelkraft – das andere waren Invalidenfahrräder – und die Idee dahinter war, auf den gepflegten Schlossgartenwegen die Pferdeexkremente zu vermeiden. Dieser Gartenphaeton ist heute noch im Schloss Nymphenburg erhalten. /2/. Dadurch und auch durch sein Studium war Karls Interesse an der Fortbewegung durch Muskelkraft geweckt worden. Nun aber unterstrich der steigende Haferpreis die Notwendigkeit einer Alternative zu Pferd und Wagen und auch zum Reitpferd, zwischen denen im Bauernalltag ja nicht unterschieden wurde.

Von seiner Kritik des Antriebs bestehender Muskelkraftwagen wie des Gartenphaetons (zu kompliziert, zu reibungsträchtig, also ineffizient) gelangte Karl unter radikaler Vereinfachung zum Konzept, eine Tretmühle direkt auf der Hinterradwelle anzuordnen /3/ (siehe Abb. 1 unten in der Mitte). Wagnerarbeiten kann man nicht am Küchentisch erledigen, und Drais besaß keine eigene Werkstatt. Also

musste der vierrädrige Prototyp namens „Fahrmaschine“ teuer beim Wagner in Auftrag gegeben werden, wo wohl reguläre Aufträge Priorität hatten, und wurde so erst 1813 fertig. Vorführungen in Karlsruhe vor der großherzoglichen Familie und vor Zar Alexander auf Besuch waren erfolgreich, weniger dagegen Drais' Privilegiengesuch und Bitte um finanzielle Förderung, denn wegen des Nebentätigkeitsverbots für Beamte konnte er keinesfalls das Recht bekommen, etwas als Einziger im Großherzogtum zu verkaufen. Das Konzept war da noch dem Schwetzingen Gartenphaeton ähnlich, die Lenkung übernahm vorn ein Untätiger, während hinten ein Zweiter auf einem Schwebesattel sitzend – laut den Gutachtern – direkt in die Stufen oder Sprossen der Tretmühle trat – mit Blickrichtung

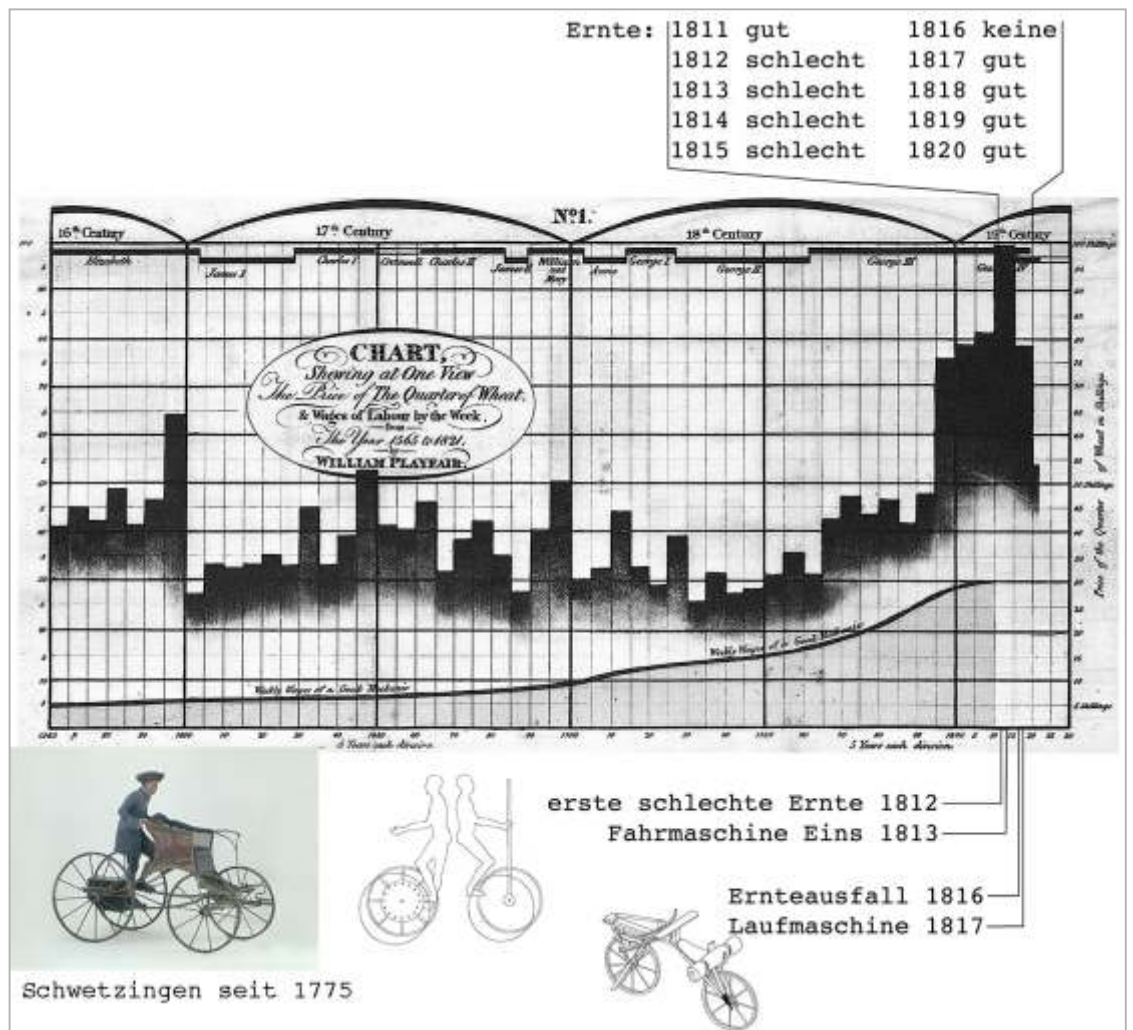


Abb. 1 Fünf-Jahres-Balkendiagramm des Weizenpreises nach Playfair /17/ und Drais' synchrone Erfindungen /18/ – Jahreshöchstwert tatsächlich 1817

nach hinten. Damit wurden eine bescheidene Geschwindigkeit („in einer Stunde zwei Stunden Wegs“) erreicht, also 6,4 km/h nach Drais' Rechnung. Während Berichte von zwei Insassen sprachen, also einem steuernden und einem tretenden, sollten bis zu zwei Passagiere noch mitfahren können.

Da Zar Alexander vorgeschlagen hatte, die Fahrmaschine beim Wiener Kongress den versammelten Fürsten vorzuführen, nahm Drais noch schnell einen Umbau vor, bevor er sich auf die kostspielige Reise begab - wohl auf der Donau. Eine Kurbelwelle statt der Tretmühle zwischen den Hinterrädern ließ sich nun mit Blickrichtung nach vorn treten und belegt, dass Drais sehr wohl den Kurbelantrieb kannte und nutzte. Da seine Veröffentlichung im „Neuen Magazin aller neuen Erfindungen“ /4/ in Leipzig noch nicht erschienen war, ließ er sich für Wien einen Sonderdruck in der Mannheimer Bürgerhospitals-Druckerei anfertigen. Darin machte er den Zusammenhang zwischen Hafer- und Pferdemangel und seinem Muskelkraftwagen als Zugpferdersatz ganz deutlich: „In Kriegszeiten, wo die Pferde und ihr Futter oft selten werden, könnte ein solcher Wagen [...] wichtig seyn.“ Auf dem erhaltenen Sonderdruck ist noch handschriftlich vermerkt, dass man auf schlechten Wegen und in Bergen sehr müde darauf werde, aber auf der Straße nach Heidelberg schneller als Pferde im Trab gefahren sei. Der Tipp des Zaren erwies sich in Wien als nutzlos, weil die um die Länderaufteilung schachernden Fürsten ihre Feldzeugmeister nicht dabei hatten, die über den Fuhrpark entscheiden. Zudem handelte sich Drais eine Abmahnung vom Dienstherrn ein, weil er in Uniform Vorführungen gegen Eintritt durchgeführt hatte, was prompt zum Hof gemeldet wurde. Offenbar erschien den Fürsten der gestiegene Haferpreis nicht bedrohlich genug, um über Alternativen nachdenken zu müssen. Frustriert wandte sich Drais anderen Erfindungen zu - für Landmesser und für Treidelschiffer.

1816/17 – Tambora-Kälte und Pferdesterben, nicht Ausrottung

Die weltweite Klima- und Hungerkatastrophe, auch als Tambora-Kälte bezeichnet, ist erst in den letzten Jahrzehnten wieder in den Blickpunkt gerückt, obwohl der Zusammenhang mit der superkolossalen Eruption 1815 des Tambora östlich von Bali bereits vor hundert Jahren erkannt wurde /5/. Dass der Klimasturz im „Jahr ohne Sommer“ 1816 mit

Zeitungen etwas erfahren, wie etwa die von der Polizei verhinderte Plünderung eines Kartoffelkahn in Koblenz am 20. Mai 1817 (ebenda). Die Quellenlage zum Ergehen der Pferde bei den hochgeschwellten Heu- und Haferpreisen ist noch schwieriger, da selbst ein Pferd als Sache gesehen wurde und nicht als Gefährte des Menschen wie heute. Meist erfährt man indirekt etwas darüber, wenn retrospektiv überliefert wird, dass an diesem oder jenem Ort die hungernde



Abb. 2 Hungerbrote-Devotionalie (Stadtmuseum Crailsheim) und zensierte Kölnische Zeitung vom 4. Mai 1817 – aus Protest einmal leer belassen, üblicherweise wurde mit angenehmen Nachrichten aufgefüllt.



Schneefällen in USA und Dauerregen hierzulande, „die letzte große Überlebenskrise im Abendland“ /6/, mit Ernteausschlag, Hungersnot, Viehsterben und Auswanderung als Folgen so gründlich in Vergessenheit geriet, hat aber außer der Verdrängung unangenehmer Erinnerungen auch einen verborgenen Grund. Forscher auf dem Gebiet stellen eine problematische Quellenlage fest /7/, nämlich dass der Berichterstattung der Presse kaum zu trauen ist, weil die Zeitungen wegen der üblichen Vorzensur und Nachzensur bis auf die Marktpreise nicht redaktionell über die Notsituation berichten durften (siehe Abb. 2 rechte Hälfte). Im voreilenden Gehorsam wurden sogar oft beschönigende Berichte verfasst. Offenbar sollte besonders die Nachricht von Brotunruhen in Frankreich mit Plünderung von Mühlen und Bäckereien nicht weiter verbreitet werden, um nicht zur Nachahmung anzuregen. Über ähnliche Vorkommnisse im Deutschen Bund konnte man nur aus handschriftlichen oder retrospektiven Berichten und ausländischen

Bevölkerung Pferde verzehrte, ja diese hierzu wieder aus dem Dorfanger ausgrub. Es ist zu erwarten, dass im 200. Jahr der Tambora-Kälte in 2016 noch mehr Quellenfunde bekannt werden.

Eine globale Nennung des Pferdesterbens (mortalité des chevaux) findet sich im Finanzbericht der französischen Abgeordnetenkammer an den König („Journal du Commerce“ vom 23.12.1817), welcher der Klimakatastrophe einen Absatz widmet: „Mais, vers la fin de cette même année 1816, et dans les derniers mois [1817], sont survenus [...] les événements les plus fâcheux et jusqu'alors sans exemple; tels sont l'intempérie d'une saison continuellement pluvieuse [...], le défaut ou la mauvaise qualité des fourrages, la mortalité des chevaux etc.“ (Übersetzung: „Aber zum Ende des nämlichen Jahres 1816, und in den letzten Monaten [1817] sind die unglücklichsten und bisher beispiellosen Ereignisse eingetreten: darunter der Ausnahmezustand einer ständig regnerischen Jahreszeit [...], Mangel oder

schlechte Qualität des Futters, das Pferdesterben etc.“) Näher in Baden gibt es den Brief der Schriftstellerin Rahel Varnhagen von Ense aus Karlsruhe an eine Berliner Freundin: „Hungersnoth vor der Thür: Theuerung, die jeden geniert; solche Noth, dass man gar nichts anders hört, und es ein jeder hört; man es von einem jeden hört; im Oberland [Süden Badens], einige Meilen von hier, ißt man Brot aus Baumrinde, und gräbt todte Pferde aus; Man sieht allen Gräueln entgegen.“/8/

Der großherzoglich-badische Hoftierarzt in Karlsruhe berichtete zwei Jahre danach von einem zumeist tödlichen Nervenfieber (d.h. Muskelfieber), das 1817 unter den unterernährten Pferden der Gegend grassierte, und nannte als amtliche Maßregeln dagegen: „I. die Pferdeeigenthümer zu belehren, wie sie ihr schlechtes und verdorbenes Futter verbessern können [...] 3. Dass sie ihre Pferde soviel wie möglich mit hinreichendem Futter versehen.“/9/ Zwar gab es im Frühjahr 1817 wieder frisches Gras, doch die erkrankten Pferde vertrugen dies nicht. Aus dem Königreich Württemberg gibt es ähnliche Berichte über Hunger und Pferdesterben, zitiert in einer Retrospektive: „In der Gegend von Rottweil sollen die Pferde auf dem Anger wieder ausgegraben und ihr Fleisch verspeist worden sein, und das Kgl. Oberamt Aalen berichtete unterm 30. Jan. 1817, daß in einer Schultheißerei des dortigen Bezirks bereits über 25 Pferde geschlachtet und verspeist worden seien.“/10/

Für die deutschen Staaten wurde für mehr als 200 Millionen Gulden Getreide aus Russland gekauft und auf dem Schiffswege über Rotterdam den Rhein herauf gebracht. Als Verfasser 1995 zum ersten Mal den Zusammenhang zwischen Futtermangel und der Zweiraderfindung herstellte /11/, war ihm lediglich aus einer amtlichen Verlautbarung aus dem MANNHEIMER INTELLIGENZBLATT vom 24. Juni 1817 bekannt, dass „[...] die gewohnten und natürlichen Verkehrsverbindungen gänzlich zerrissen sind und nicht zu erwarten steht, daß sich unter gegenwärtigen Verhältnissen eine regelmäßige Zirkulation des vorrätigen Getreides im Innern des Landes bildet.“ Dies wurde als Indiz für einen Mangel an Zugpferden gedeutet. Diese Interpretation zog Kritik auf sich dahingehend, dass laut „Grimms Wörterbuch der Deutschen Sprache“ damals „Verkehr“ nur die Bedeutung Handelsverkehr und keineswegs Straßenverkehr besessen habe./12/ Auch wurden Zeitungs-zitate für das Vorhandensein von Pferden und nur geringe Ernteaufälle angeführt, die aber auf besagter Schönfärberei auf Geheiß der Zensur beruhen dürften. Die

Pferde wurden ja nicht komplett ausgerottet, zumal Pferde fürs Militär natürlich immer bevorzugt alimentiert wurden. Da der Eintrag im 25. Band „V – Verzwunzen“ erst 1956 erschien, aber dennoch die längst existierende Bedeutung als Straßenverkehr ignorierte, kann er nicht als Beweis gegen die erfolgte Deutung dienen. Nachdem nun andere Belege für ein Pferdesterben gefunden sind, kann auf dieses Zitat bis zur Klärung der Begriffsgeschichte von „Verkehr“ verzichtet werden.

Auf welchem Wege der Erfinder zum Zweirad kam, wissen wir nicht. Er sagte dazu lediglich: „Die Hauptidee ist von dem Schlittschuhfahren genommen“, und ohne die Balancierkünste der jungen Schlittschuhfahrer damals – auf nur einem Schlittschuh – wäre es ganz undenkbar gewesen, das Balancieren auf zwei Rädern hintereinander der damals noch unsportlichen Bevölkerung zuzumuten. Allerdings fehlt ein Selbstzeugnis des Erfinders, dass seine Laufmaschine künftig die durch Futtermangel bedrohten Reitpferde ersetzen sollte. Aber selbst das BADWOCHENBLATT für die großherzogliche Stadt Baden[-Baden] vom 29. Juli 1817, worin er die Meldung nach der zweiten Fahrt platzierte, unterlag natürlich der Zensur, zudem war Drais' Vater ein Vordenker der Zensur gewesen /13/, also hielt sich der Beamte Drais und der Drucker des BADWOCHENBLATTS selbstredend an die Zensurvorgabe, nichts über die Hungersnot zu drucken. Auch das frühe Büchlein des Nürnberger Mechanikus Bauer über das Drais'sche Zweirad erwähnt mit keinem Wort die zeitgleiche Hungersnot./14/ Wenn nicht noch eine handschriftliche Quelle auftaucht, wie etwa die verschollenen Tagebücher des Vaters, muss man sich mit Drais' Äußerung von 1814 (weiter oben) begnügen, dass wenn Pferde und ihr Futter selten werden, die Muskelkraft von Vorteil sei. Aber auch die Zeitgenossen erkannten dies sogleich, und in Dresden räsionierten die MISCELLAN ZUR BELEHRUNG UND UNTERHALTUNG vom 28. November 1817, als dank der neuen Ernte die größte Not schon vorbei war: „Da durch die Draisine manches, in der Anschaffung und Unterhaltung so kostspielige Reitpferd als entbehrlich dürfte abgeschafft werden, so stehet zu hoffen, daß der Hafer in Zukunft im Preise fallen werde.“ In Frankreich gab es den Zeitungsartikel des schriftstellernden Comte de Ségur im JOURNAL DE PARIS vom 14. April 1818, worin er schrieb: „Der Wunsch, diese merkwürdigen Fuhrwerke zu sehen, die den Luxus von Pferden abzusuchen und den Hafer- und Heupreis zu senken gedacht sind, war das einzige Motiv meines langen Spaziergangs.“/15/

Die „Lessing-These“ von der Zweiraderfindung als Ersatz bei drohendem Reitpferdemangel /16/ erscheint nunmehr als gesichert: der Erfinder schrieb es 1813 noch selber, unter Zensur 1817 konnte er nicht, aber nach Ende der Hungerkrise und der damit verbundenen Zensur im Herbst 1817 schrieben es auch einige Zeitgenossen. Ein Pferdesterben, letztlich verursacht durch die Tambora-Katastrophe, ist für Deutschland und Frankreich nachgewiesen, selbst wenn nicht gerade vor der Haustür des Erfinders.

Quellenangaben

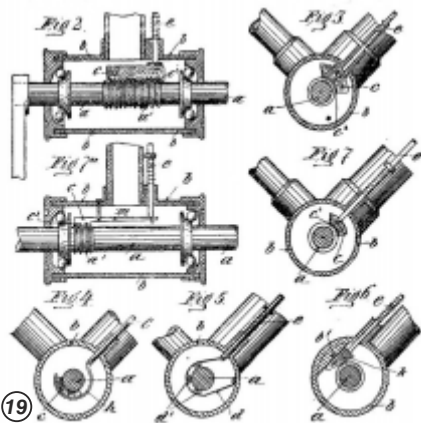
- /1/ Abel, Wilhelm: Agrarkrisen und Agrarkonjunktur. 3. Auflage, Hamburg 1978
- /2/ Wackernagel, Rudolf (Hg): Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Stuttgart 2002
- /3/ Kistner, Adolf: „Zur Geschichte der Fahrmaschine und der Laufmaschine des Freiherrn von Drais“. Mannheimer Geschichtsblätter 1933, S. 169 - 181
- /4/ Drais, Carl von: „Ein Wagen, der ohne Pferde läuft“. Neues Magazin aller neuen Erfindungen, Band III/3. Leipzig 1816
- /5/ Humphreys, William Jackson: „Volcanic Dust and Other Factors in the Production of Climatic Change, and their Possible Relation to Ice Ages.“ Bulletin of the Mount Weather Observatory 6 (1913) S. 1 - 34
- /6/ Post, John D.: The Last Great Subsistence Crisis in the Western World. Baltimore 1977
- /7/ Behringer, Wolfgang: Tambora und das Jahr ohne Sommer. München 2015, S. 262
- /8/ Varnhagen von Ense, Rahel: Ein Buch des Andenkens an ihre Freunde. Zweiter Theil, Berlin 1834 – zitiert nach Gesammelte Werke, Bd. 2. München 1983, S. 455
- /9/ Tscheulin, Georg Friederich: Beschreibung und Heilung des Nervenfiebers, welches im Frühjahr und Sommer 1817 unter der Pferde und in der Gegend geherrscht hat. Karlsruhe 1819
- /10/ Schnerring, Christian: „Die Teuerungs- und Hungerjahre 1816-1817.“ Württ. Jahrbücher für Statistik und Landeskunde, Bd. 1916. Stuttgart 1917, S. 45 - 78
- /11/ Lessing, Hans-Erhard: „Karl Drais. Der Empire-Technologe wird rehabilitiert.“ Mannheimer Geschichtsblätter N. F. 3. Mannheim 1995, S. 275 - 355
- /12/ Pietsch, Jost: „A Fairy Tale on Two Wheels.“ The Boneshaker No. 198 (summer 2015), S. 4 - 7 und hierzu „Response“ von H. E. Lessing, S. 7 - 9
- /13/ Drais, Wilhelm von: Materialien zur Gesetzgebung über die Preßfreiheit der Deutschen, besonders zur Grundbestimmung auf dem Bundestag. Zürich 1820
- /14/ Bauer, Johann Carl Siegesmund: Beschreibung der v. Drais'schen Fahrmaschine. Nürnberg 1817 (Reprint unter dem Titel H. E. Lessing: Das erste Zweirad fuhr in Mannheim. Mannheim 2001)
- /15/ Ségur, Louis-Philippe de: Galerie morale et politique. Paris 1823
- /16/ Lessing, Hans-Erhard: Automobilität – Karl Drais und die unglaublichen Anfänge. Leipzig 2003
- /17/ Playfair, William: Letter on our agricultural distresses.... London 1822
- /18/ Hadland, Tony und Lessing, Hans-Erhard: Bicycle Design – an illustrated history. Cambridge (USA) 2014, S. 27 – 28

Bremsenpatente oder patente Bremsen? (Teil 3)

von Gerd Böttcher, Bremen

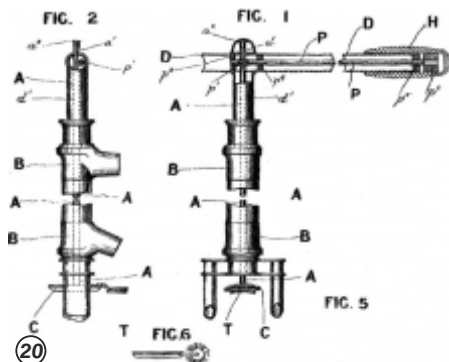
Beim Wintertreffen 2014 in Erfurt referierte unser Mitglied Gerd Böttcher über interessante und z. T. unglaubliche Bremsenpatente. Im KS 58 und 59 haben wir den ersten und zweiten Teil seines Beitrags veröffentlicht. Hier nun die letzte Folge. Sie präsentiert weitere Erfindungen, die sicher alle in bester Absicht beim Patentamt eingereicht wurden, vermutlich aber nicht immer das gewünschte Ergebnis lieferten...

19 Ist mit der Felge der hebelmäßig beste Angriffspunkt für eine Fahrradbremse gefunden, so wird hier die Bremsmechanik ins Gegenteil verkehrt und der denkbar schlechteste Angriffspunkt gewählt, nämlich die Tretlagerachse. Es werden diverse Lösungen aufgezeigt, um an der Tretlagerachse eine Reibung zu erzeugen. Dazu dient auch ein besonders effek-

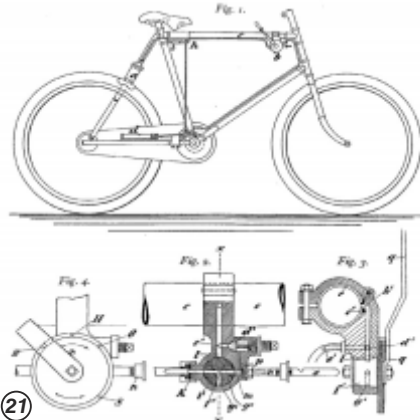


tiver Drücker am Lenkerschaft. Das Fahrrad wird auch hier sicher sehr sanft nach ungefähr 200 m zum Stillstand gebracht.

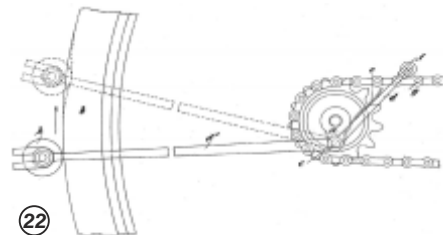
20 Hier sehen wir einen gut gemeinten, innen geführten Bremsmechanismus, der die Optik des Fahrrades nicht stört. Diesmal in Verbindung mit einem vom Lenkergriff gedrehtem kleinen Zahnrad, das in einen Zahnstangenteil der Druckstange mit dem Bremsklotz eingreift. Damit kein Schmutz unter den Bremsklotz kommt und dadurch der empfindliche Pneu beschädigt wird, fegt eine vorge-schaltete Bürste oder ein Bürstenrädchen den Dreck zur Seite.



21 Nun kommt sie doch noch, die im Teil 2 (siehe KS 59) vermisste dosierbare Pneumatic-Bremse. Leider ist ihre erforderliche Wirkungsweise, wenn sie diese denn wirklich vorweisen kann, nicht so leicht zu durchschauen.



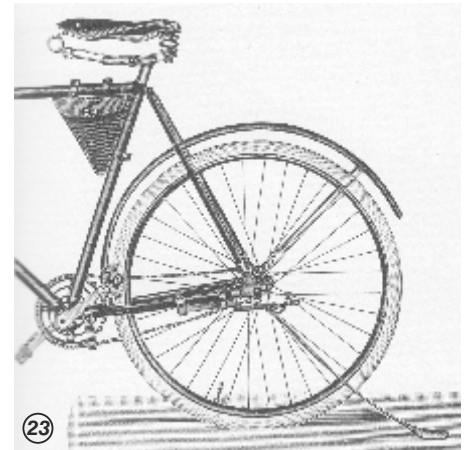
22 Wenn alle Stränge bzw. Ketten reißen, hilft noch diese Bremsvorrichtung. Bei Kettenriss, was bei einer Bergabfahrt mit einem Fahrrad, welches keine Bremse außer der starren Hinterradnabe hat, fatal ist, greift diese Bremsvorrichtung ein. Dabei klappt der kleine federbelaste-



te Hebel mit dem Rädchen nach unten und drückt gleichzeitig den langen Hebel so nach oben, dass dessen Bremsrolle sich in den Reifen drückt.

23 Auch hier wird einem bei einer unkontrollierbaren Bergabfahrt geholfen. Oben am Berg schnell noch abgestiegen, den Bodenschleifer ausgeklappt, die Steilheit des abschüssigen Weges abgeschätzt und mit dieser Einschätzung an der Druckschraube gedreht - und schon geht's los!

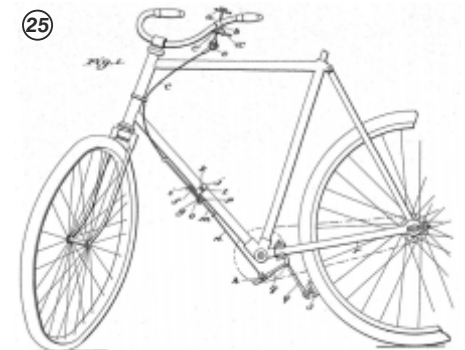
24 Hier blickt selbst der Erfinder nicht mehr durch. Jedenfalls ist das keine pneumatische Bremse, sondern gebremst wird ganz gewöhnlich mit einem über Stangen



betätigten Bremsklotz. Dieser drückt bei einem Bremsmanöver gleichzeitig eine Reibrolle an den Reifen, die dann über die Schwinghebel einer Pumpe ein Luftdruckreservoir auffüllt, welches zum Aufpumpen der Reifen dienen kann. Mit der Druckluft kann man auch eine Pfeife ertönen lassen.

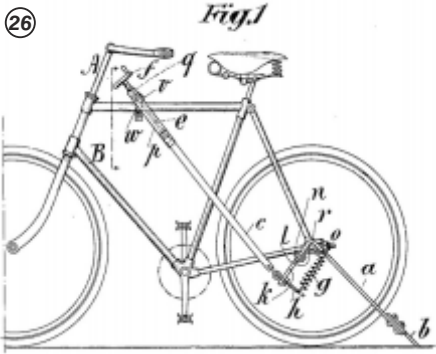


25 Diese Bremse wird oft in der Literatur erwähnt. Hat sie denn auch wirklich zufriedenstellend funktioniert? Mit einem Rädchen am Lenker dreht man eine biegsame Welle, an deren Ende eine Spindel sitzt. Dreht sich also die Spindel, nimmt sie eine Gewindemutter mit, an der das Gestänge mit dem Bremsklotz befestigt ist. Man kann damit auch sicher bergab fahren, indem man die Bremse



mit dem Rädchen einstellt und dann beide Hände frei hat für die Lenkung des Fahrrades. Ein späteres Modell hatte zusätzlich

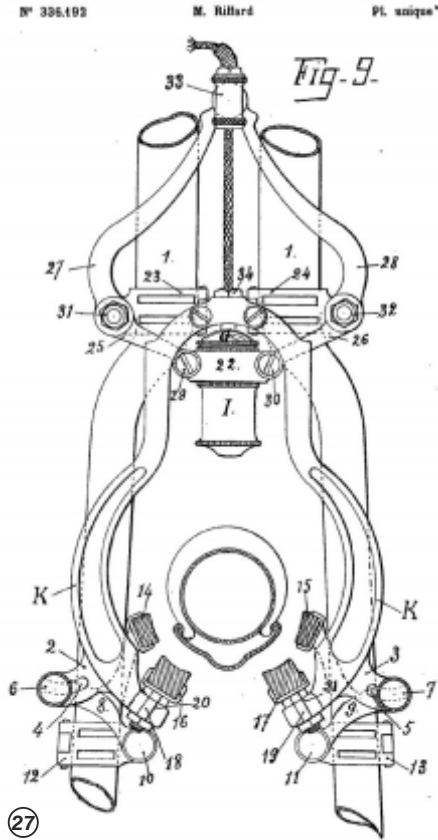
zu dem Stellrädchen noch einen Hebel zur schnellen Betätigung der Bremse.



26 Noch eine Bremse mit Bodenschleifhebel. Bei dieser braucht man zum Vorbereiten des Bremsvorgangs noch nicht einmal abzusteigen. Mit einem Handrad kann auch während der Fahrt der Hebel heruntergedreht werden, und auch der Auflagedruck ist damit gleichzeitig einstellbar. Der Erfinder war möglicherweise Kutscher und vermutlich hat ihn - die Bremseneinrichtung mit Kurbel und Spindel neben seinem Kutschbock - zu dieser patentierten Erfindung inspiriert.

Schlussbetrachtung

27 + 28 Zum Abschluss möchte ich noch die Patentzeichnungen zu einer hydraulischen Bremse aus Frankreich zeigen. Eingereicht wurden diese Unterlagen



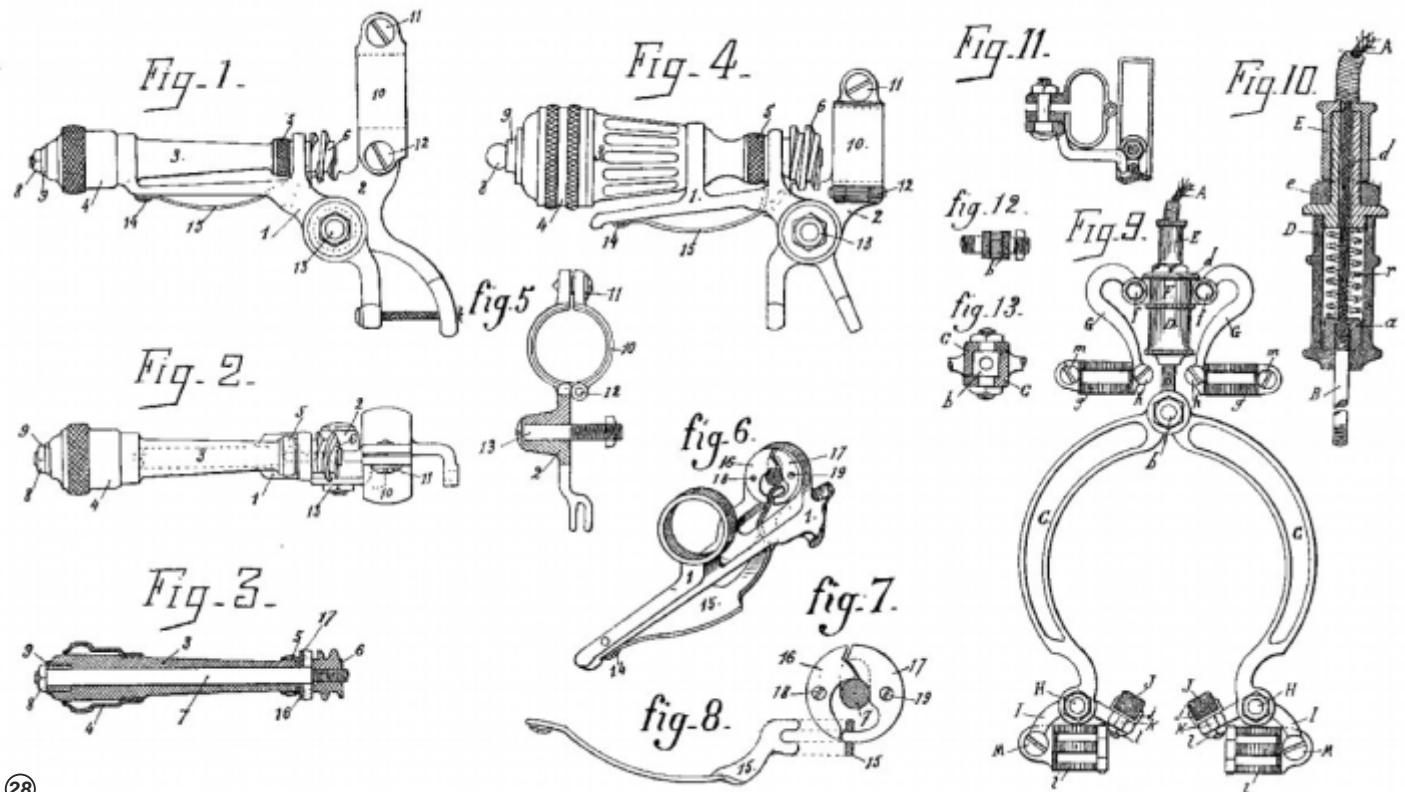
1903 und 1904 von Jean-François-Marien Riffard. Von der Funktionsweise habe ich leider nur einen kleinen Teil verstanden. Vermutlich muss man dazu die Patent-

zeichnung auf Französisch lesen können. Mich haben jedenfalls die wunderschön gezeichneten Einzelteile der Bremsanlage beeindruckt. Der Erfinder gehörte wahrscheinlich auch zu denjenigen, die mit ihren grundsätzlichen Überlegungen ihrer Zeit weit voraus waren.

Bildnachweis

- 19 Schweizerische Eidgenossenschaft, Eidgen. Amt für geistiges Eigentum, Patentschrift No. 11 711, 10. Februar 1896, 6 $\frac{3}{4}$ Uhr, p.
- 20 Britishes Patent No. 25,300, 11th Nov., 1896
- 21 Kaiserliches Patentamt, Patentschrift No. 101895, 1. Dez. 1897
- 22 Kaiserliches Patentamt, Patentschrift No. 95956, 31 Juli 1897
- 23 Schweizerische Eidgenossenschaft, Eidgen. Amt für geistiges Eigentum, Patentschrift No. 19 356, 4. Mai 1899, 3 $\frac{3}{4}$ Uhr, p.
- 24 United States Patent Office, Letters Patent No. 634,046, dated October 3, 1899
- 25 United States Patent Office, Letters Patent No. 716,188, dated December 16, 1902
- 26 Schweizerische Eidgenossenschaft, Eidgen. Amt für geistiges Eigentum, Patentschrift No. 27 460, 12. September 1903, 7 Uhr, p.
- 27 République française, Office national de la propriété industrielle, Brevet d'invention du 14 octobre 1903, No. 336 192
- 28 République française, Office national de la propriété industrielle, Brevet d'invention du 29 octobre 1904, No. 349 351

Online recherchiert in folgenden öffentlich zugänglichen Auskunftsportalen:
worldwide.espacenet.com (Datenbank des Europäischen Patentamtes) und depatis-
net.dpma.de (Datenbank des Deutschen Patent-
und Markenamtes)



Post aus England und Amerika

Fangen wir mit den News & Views an. Die Ausgaben 368 bis 371 sind gekommen, und wie immer gibt es viele Fotos von Treffen, massenweise Kleinanzeigen, Leserbriefe, kleine Artikel über Randnotizen der Radgeschichte, aber auch einen Auktionsbericht. Beispielsweise wurde ein Gillott Fleur de Lys von 1960 in gutem Zustand für £480 zugeschlagen - das hört sich gut an, obwohl der Aufschlag und Steuern noch dazukommen. Ein weiteres Highlight unter den über 100 Lots der TCA-Auktion am 15.5.15 war ein 1913er Dursley Pedersen, Größe 3, in exzellentem Originalzustand für £1700. Ein 1891er Starley Rover in sehr gutem Zustand brachte £2700, aber die Spitze war eine 1887er Kreuzrahmenrad von Coventry Machinists in gutem Zustand, das für £3200 verkauft wurde.

Claude Reynaud hat ein Buch über die „Draisienne“ herausgebracht, erhältlich vom Musée Vélo-Moto in Domazan. Scotford Lawrence erachtet es als unverzichtbar, wenn man einen Überblick über die Räder des frühen 19. Jahrhunderts haben möchte.



Weiter zu den beiden Boneshakern, die ich diesmal aus Zeit- und Platzgründen nicht vollständig besprechen kann. Der Aufmacher von Heft 198: Jost Pietsch und Hans-Erhard Lessing diskutieren die Gültigkeit der These vom Zusammenhang der Erfindung des Drais'schen Lauf-rads 1817 und dem Ausbruch des Vulkans Tambora in Indonesien zwei Jahre vorher. Pietsch bestreitet, dass dieser Zusammenhang besteht, Lessing hält mit Quellen dagegen. (Aktualisierte Beiträge zum

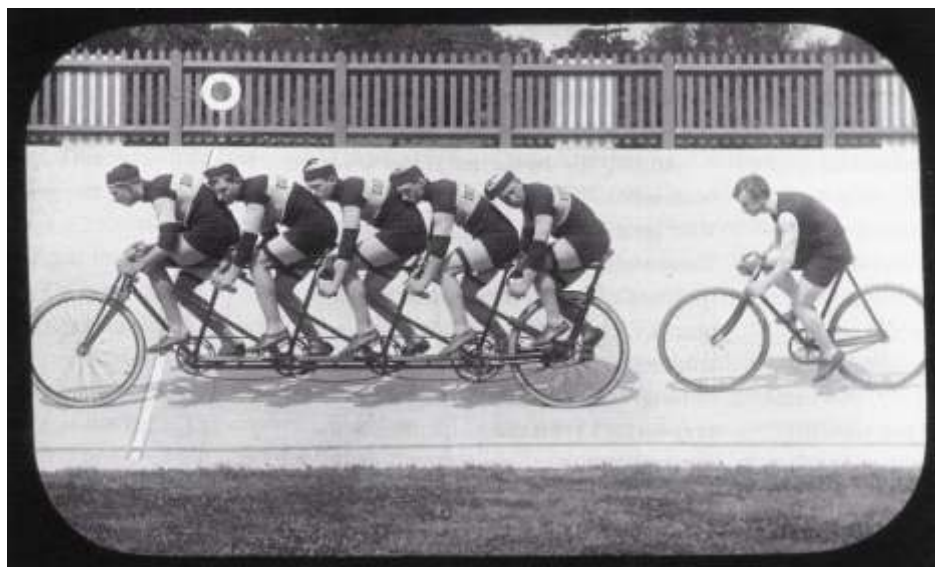
Standpunkt der beiden Kontrahenten siehe S. 19 ff.)

Ein weiterer Artikel, der m.E. wichtig ist, ist der von Tom Bogdanowicz über Roberts Cycles, einem der führenden Anbietern von Rennrädern im England der Fünfziger und später. Er umfasst 13 Seiten und zeigt sogar Farbfotos von Rahmendetails und aus der Werkstatt.

Dave Hibberd hat etwas besonders Spannendes ausgegraben: Das Tagebuch eines Radfahrers aus den 1880ern. Da kommen tiefe Einsichten in das Leben von vor 130 Jahren zusammen. Man kann nur hoffen, dass der Untertitel "The First Year" bedeutet, dass noch weitere folgen.

Zum Bicycle Quarterly. Viel ist in der vergangenen Zeit in Internet-Foren darüber geschrieben worden, wie positiv sich die Zeitschrift während ihres relativ kurzen Bestehens entwickelt hat. Sie liest sich tatsächlich inzwischen wie die autoritative Stimme zum Thema Randonneur- oder Reiseradeln, die sie ist. Das heißt natürlich auf der anderen Seite, dass man über die klassischen Themen nicht mehr viel findet. So auch in Heft 52, mit der Ausnahme eines sehr informativen und toll bebilderten Artikels von Gerolf Meyer über Kowalit, Tectoron und generell das Radrennwesen in der DDR.

In Heft 53 wird die Radsportkarriere von Daniel und Madeleine Provot



Reproduktion eines positiven Glasplattendias, das für die Projektion in einer Laterna magica hergestellt wurde. Es zeigt das Dunlop-Quintuplets mit dem Fahrer J. Platt-Betts auf der Rennbahn beim Kristallpalast von Sydenham um 1896

Schon im Heft 198 angekündigt, sieht man sie in 199 tatsächlich: Die Laterna Magica-Dias von der Crystal Palace-Bahn, die Scotford Lawrence aufgefunden hat. 50 an der Zahl, bieten sie einen unschätzbaren Einblick in die Vorgänge auf dieser berühmten Radrennbahn zwischen 1895 und 97. Gestochen scharfe Aufnahmen der Gesamtbahn oder von Liveszenen werden abgelöst von posierten Fotos bspw. des Dunlop-Quintuplets.

Steve Griffith - was wäre der Boneshaker ohne ihn. Diesmal erhellt er die Diskussion in Großbritannien, ob denn die Kettenschaltung eine vollgültige Alternative zur Nabenschaltung sein könnte. In der Zwanzigern und Dreißigern war das eins der großen Themen der britischen Radsport-Zeitschriften.

geschildert, die in den 50ern zur großen Gruppe derjenigen Radfahrer gehörten, die das Randonneur-Fahren eher als Lebenszweck denn als Freizeitbeschäftigung sahen. Eine Vielzahl von Fotos sowohl aus der Zeit als auch von Memorabilien lassen die Leser in die vergangene Zeit eintauchen.

Die Nummer 54 dann bringt als Retro-Artikel die kurze Lebensbeschreibung von Jean Hoffmann, der, ebenfalls in den Fünfzigern, einer der stärksten Randonneure war, bevor er Profi wurde und noch später als Taxifahrer arbeitete. Weniger Fotos, mehr Text, genauso spannend.

Das war's dann schon wieder.

Euer Toni

Lesetipps

Die Geschichte der PUCH-Fahrräder



Es passiert nicht häufig, dass man ein Buch in die Hand nimmt und sofort, ohne es schon durchgelesen zu haben, denkt, dass man auf soetwas gewartet hat, weil es das Ansehen der Fahrrad-Geschichte-Forschung weiterbringt. Nicht nur ist Walter Ulreichs und Wolfgang Wehaps Buch über die Puch-Fahrräder ein respektabler Klotz von 400 Seiten, dazu durchgängig vierfarbig und mit stabiler Fadenheftung, sondern es zeigt auch eine ideale Kombination aus Informationsfülle für Sammler, Entertainment und Wissenschaftlichkeit, die ihresgleichen sucht.

Aber von vorn, oder besser, von hinten. Der Anhang eines großen Standardwerks – ein solches wird die Puch-Geschichte werden, da bin ich mir sicher – ist doch immer das, woran man sofort sehen kann, was Sache ist. Gibt's ein Literaturverzeichnis? Sieben mikroskopisch eng bedruckte Seiten. Danksagungen? Voll externer Expertise. Einen Index? Auch die Mühe war dem Verlag nicht zu viel. Was hat der Sammler davon? Eine Rahmennummer-/Baujahrliste und ein riesiges Verzeichnis aller von Puch im Inland herausgebrachten Modelle. Und eine Auswahl von Katalogseiten.

Das ist es eben - der Standard, den ein Werk braucht, um zu zeigen: Ja, auch wir nicht-universitären Geschichtler können das.* Wir machen den Schritt raus aus der nebligen Ecke der nur-populären Buntbücher mit angreifbaren Texten wegen nicht überprüfbarer Inhalte hin zu glasklarer, nachvollziehbarer, aber doch spannender

Literatur, die erkennbar von Experten (wie Walter Ulreich, der „Steyr Waffenrad“-Autor, einer ist) geschrieben ist. Und von Wolfgang Wehap - Radler, Journalist und früherer Leiter eines Regionalbüros einer großen Presseagentur. Das Buch liest sich wie ein Krimi, was natürlich jeder Aufstiegsbericht eines Industriellen vom



Schlage eines Johann Puch vom Tellerwäscher/Mechanikergesellen zum Millionär ist. Das Puch-Buch möchte man gar nicht loslassen, trotz oder gerade weil auch unangenehme Züge der Puch-Geschichte wie die Ausbeutung von Zwangsarbeitern während des Zweiten Weltkriegs (S. 165) oder der robuste Umgang mit Arbeiterrechten im ausgehenden 19. Jhdt. (S. 75) nicht ausgeblendet werden.

Begleitet werden die eigentlichen Puch-Texte nicht nur von hunderten von Fußnoten; unaufdringlich untergebracht, aber doch präsent, wenn die Leser sie brauchen; sondern auch von Exkursen, die Zeitgeschehen, Menschen, technische Entwicklungen aus dem Fluss des Haupttextes heraushalten. Grün unterlegt sind diese Exkurse sofort kenntlich, leicht auffindbar und überhaupt eigentlich schon ein kleines Buch an sich. Beispiele: Der Exkurs zur Verwendungsgeschichte des Aluminiums. Interessant zu wissen, aber eben nur als Hintergrund für Puch wichtig, oder die fünfseitige Kurzbiografie des Rennfahrers Franz Gerger.

Insgesamt quillt die Puch-Geschichte über von Information, die sich bei Walter Ulreich in 20 Jahren Arbeit an diesem Themenkreis angesammelt hat. Abweichend von der anfänglich chronologischen Herangehensweise gibt es beispielsweise ein Kapitel über Rennräder von Puch. (Das finde ich natürlich besonders spannend.) Bergmeister, Superleicht, Inter 10, Vent Noir, Ultima - Kindheitsträume, über die man endlich harte Fakten findet, wenngleich es hier einige Unklarheiten geradezuziehen gibt. Zunächst ist da die populäre Verwendung der Bezeichnung „Rennrad“. Auf S. 255 wird sie benutzt für ein Fahrrad, das deutlich kein Rennrad im engeren Sinne ist: „Dynamo mit Sportscheinwerfer und Kotblech-Rücklicht“ zieren im Regelfall ein Sportrad. Die Ausstattung dieses Modells mit Allvit ist für 1963 auch eher in dieser Richtung zu verorten. Leider wird zwei Seiten später auch die von Berto schon vor Jahren widerlegte Legende von der 1973er Ölkrise als Auslöserin des Bike Booms in den Staaten bemüht.



Insgesamt jedoch ist **Die Geschichte der Puch-Fahrräder** ein Buch, an dessen Qualität sich nachfolgende Projekte zur Radhistorie orientieren müssen. (tt)

*Sicher, das Puch-Buch ist nicht das erste, das diesen Weg einschlägt, aber es ist doch dasjenige, das ihn m.E. bislang am konsequentesten geht.

Walter Ulreich und Wolfgang Wehap: Die Geschichte der Puch-Fahrräder, Weishaupt Verlag, Gnas 2016; 400 Seiten, Format 22,5 x 26,5 cm, ca. 500 farbige Abb., Hardcover mit Schutzumschlag; ISBN 978-3-7059-0381-4, Preis: 46,70 € (D) / 48,00 € (A) / 57,90 CHF

Fotografien von zarter Hand

Seit es das Fahrrad gibt, findet es sich als Motiv in verschiedensten Darstellungsformen. Anfangs nur auf Zeichnungen und Gemälden oder gar als Karikatur abgebildet, entstehen ab 1870 Fotografien, auf denen Fahrräder, vor allem Hochräder zu sehen sind. Die Vereinfachung der Fototechnik führt dazu, dass immer mehr Fotoateliers eingerichtet werden. Das erklärt die Vielzahl der heute noch existierenden Kabinettfotos, in denen auch Radfahrer und Radfahrerinnen vor dem typischen gemalten Hintergrund abgelichtet sind. Durch Verbesserung der Apparate und der industriellen Fertigung der Gelatine-Trockenplatten ab 1879 wird es auch Amateuren möglich, sich der Tätigkeit des Fotografierens zu widmen. Trotz der schweren Ausrüstung und der Durchführung chemischer Prozesse begeistern sich immer mehr Frauen für diese kreative „Lichtbildkunst“.

Drei modern denkende Frauen

Eine von ihnen ist die junge Auguste Städele aus Missen im Allgäu, die sich um 1900 mit großer Begeisterung und Erfolg an dieses Steckpferd wagt. Dieses jedoch zum Beruf zu machen, ist für die Frauen der damaligen Zeit noch sehr schwierig. In den Zwanziger Jahren kommt allerdings Marie Kinkel ihrer Leidenschaft nach und eröffnet 1926 ein eigenes professionelles Fotoatelier. Sicher ungewöhnlich zu ihrer Zeit: Sie fährt mit dem Motorfahrrad zu ihren Kunden! Auch Helene Bradhering aus dem Mecklenburgischen eröffnet Mitte der 1930er Jahre ein eigenes Fotoatelier. Auf einem Foto aus ihrem Nachlass ist sie mit ihrer Plattenkamera zu sehen und was fotografiert sie? Natürlich eine Radlerin! Für die vielen unbekannt gebliebenen Lichtbildkünstlerinnen mögen die hier vorgestellten Fotografinnen stellvertretend stehen. Sie gewähren einen Eindruck einer längst vergangenen Epoche und erzählen in der Kombination von Mensch und Fahrrad kleine Geschichten.

Ein ungewöhnlicher Dachbodenfund

Rund 530 Aufnahmen schlummerten, verborgen über Jahrzehnte, auf einem Dachboden bis sie der Historiker Jürgen Schmid 2007 im Rahmen einer Universitätsforschung entdeckte. Das Ungewöhnliche daran: Diese Fotos aus der Zeit von 1900 bis 1920 sollten von einer Bäuerin aus dem Städtchen Missen im Allgäu stammen. Und für uns besonders interessant: Unter den Aufnahmen befinden sich viele Motive mit Radfahrerinnen und Radfahrern, die sich stolz mit ihren geputzten Stahlrössern zeigen.

Die Forschungen des Historikers ergaben, dass die Glasplatten tatsächlich von der Bäuerin **Auguste Städele** (1879 - 1966) angefertigt wurden. Die Tochter eines Großbauern wuchs mit ihren acht Geschwistern auf einem Hof in Missen auf. Als junge Frau erhielt sie



vom Pfarrherrn ein ungewöhnliches Geschenk, eine Plattenkamera. Es ist schon erstaunlich, wie intensiv sich die junge Frau mit der Fotografie beschäftigte. Sie packte alle Materialien zum Fotografieren zusammen und machte sich schwerbeladen mit Kamera, Stativ, Glasplatten und anderen Utensilien auf die Suche nach Motiven in ihrer Umgebung. So entstand eine einzigartige Bilderchronik des Allgäuer Dorflebens zu Beginn des 20. Jahrhunderts.

Ganz wie ihre professionellen Vorbilder nutzte Auguste im Fotoatelier ebenfalls Attribute aus der Malerei, so zum Beispiel einen gemalten Vorhang, welcher leider nicht mehr erhalten ist. Ganz nach dem

Geschmack der Zeit entstehen aber auch Einzelaufnahmen in der freien Landschaft, im Garten und am Feldrand, sowie Familien- und Gruppenbilder. Auguste Städele dokumentierte das Aufwachsen ihrer fünf Kinder, die Arbeit, Feste und Brauchtümer ihres Dorfes und dessen Bewohner. Doch uns interessieren besonders die Aufnahmen, auf denen eines der beliebtesten Requisiten jener Zeit mit abgebildet war - das Fahrrad. In dem Dachbodenfund in Missen befinden sich immerhin 16 Fotos dieser Art, die besonders durch ihre gelungenen Freiluft-Arrangements hervorstechen.

Auf einem der Fotos zu sehen: Kaplan Scherer, Augustes fotografischer Lehrmeister (siehe unten). Dieser war wohl ein sehr offener und fortschrittlicher Mensch. Sein Rad präsentiert er fast lässig vor landschaftlicher Kulisse. Ein anderes Motiv zeigt einen Nachbarsjungen der Fotografin mit einem Fahrrad der Firma „Panzer“. Eine besonders schön arrangierte Aufnahme zeigt eine junge Frau im Sonntagskleid und mit einem blumenverzierten Hut hinter ihrem Rad stehend (siehe S. 30 oben). Die beiden Frauenradfahrzeitschriften „Draisena“ und „Die Radlerin“ berichteten darüber, dass seit Mitte der 1890er Jahre die Zahl der Radlerinnen anstieg. So verwundert es nicht, dass auch Städele mehrere von ihnen auf die Platte bannte. Es ist überliefert, dass sie selbst nicht Radfahren konnte, es aber immer lernen wollte.

Um 1930 etwa beendete Städele aus unbekannten Gründen ihre fotografische Tätigkeit, hat aber ihrem Geburtsort ein ungewöhnliches fotografisches Denkmal gesetzt. Sie starb 1966 in Missen. Eine Auswahl dieser Arbeiten wurde in einer Sonderausstellung im Allgäuer Bergbau-



ernmuseum in Immenstadt-Diepolz 2009 gezeigt. In diesem Zusammenhang entstand auch die Broschüre „Bäuerin und Fotografin“. Die hier im KS gezeigten



Abbildungen wurden freundlicher Weise von den Nachfahren Städeles zur Verfügung gestellt.

Auf dem Motorfahrrad zur Kundschaft

Es war ein ungewöhnlicher Anblick, der sich den staunenden Menschen in den ländlichen Dörfern rund um die Fach-

und gepflasterten Wegen unterwegs auf Motivsuche oder zu ihren Kunden. Im ländlichen Oberhessen der frühen 1920er Jahre war ihre Tätigkeit als Fotografin genauso ungewöhnlich wie die Tatsache, dass sie für ihre Mobilität ein Motorfahrrad benutzte und dürfte so regelmäßig für Aufsehen gesorgt haben.



werkstadt Grünberg in Oberhessen, östlich von Gießen am Rande des Vogelsberges gelegen, dereinst bot: „Da fährt sie wieder, die Kinkelse!“ mag man heute noch vernehmen. Die Fotografin **Marie Kinkel** (1896 - 1976) hatte ihr Motorfahrrad mit allerlei Taschen bepackt, trug Mantel mit Pelzkragen, einen eleganten Hut und war auf chaussierten Straßen

Für Aufsehen oder besser für große Beachtung indes sorgt heute ihr künstlerisch und zugleich kulturell wertvolles Lebenswerk. Es mag uns heute einen authentischen und vielfältigen Einblick in das soziale Leben, in Alltag und Sonntag, in Natur und Infrastruktur eines längst vergessenen Oberhessens der Zwanziger Jahre geben. In unzähligen erhaltenen Glasplatten und Fotografien vermag Marie Kinkel noch heute vor allem die Geschichten von Menschen zu erzählen. Ihre sorgfältigen Kompositionen und Arrangements im Studio, ihre

Aufnahmen der alltäglichen Arbeit in den Dörfern als auch bewusst gewählte Naturaufnahmen zeugen von handwerklichem Geschick, hohen künstlerischen Fähigkeiten und der Liebe zu Mensch und Natur zugleich. Nicht zuletzt wird diese auch heute noch im „Museum im Spital“ in Grünberg deutlich, wo ein Teil ihrer Aufnahmen arrangiert ist.

Im dörflichen Alltag Oberhessens spielte Anfang der 1920er Jahre das Fahrrad eine bedeutende Rolle. Es diente nicht nur als tägliches Verkehrs- und Transportmittel, vielmehr zeugt die Gründung erster Radfahrvereine vom Einsatz des Velos als Sportgerät, zur Zerstreuung am Sonntag und vielleicht sogar als Statussymbol. Und so blieb es natürlich nicht aus, dass Marie Kinkel auch einige Fahrräder ablichtete. Zu jedem Rad gehörte immer ein Mensch, der es bewegt. Zu jedem Rad gehörte aber auch immer die Biografie des Besitzers und dessen kleine Geschichte, die Kinkel zu erzählen vermochte. Wir sehen sportlich-stolze „Rennfahrer“ mit sorgsam auf den Hersteller ihrer „Maschinen“ abgestimmte Kleidung (siehe S. 31 oben). Herausgeputzte Sonntagsfahrer mit Sportjackett und kesser Schiebermütze sind im Werk von Kinkel genauso zu entdecken, wie Mädchen und Damen im sauberen Sonntagsgewand (siehe S. 31 oben). Die Räder wurden stets sorgsam mit dem Kettenblatt zum Betrachter drapiert und um liebevolle Details wie Blumen oder Fähnchen ergänzt. Dass die Bilder dabei im Innenhof oder Garten des heute noch erhaltenen Forsthauses in dem kleinen Dörfchen Grünberg-Harbach entstanden, weiß nur noch der Ortskundige.

Marie Kinkel wurde 1896 als Tochter des in Grünberg-Harbach ansässigen Revierförsters Heinrich Kinkel geboren. Sie wuchs in ländlicher Umgebung im Forsthaus auf und besuchte die Haushaltsschule in Lindheim in der Wetterau. Scheinbar erkannte die selbstbewusste Schülerin sehr bald, dass die damaligen Stereotype handwerklicher Tätigkeiten für Frauen nicht ihrem kreativen Naturell entsprachen. Sie fasste den für damalige Zeiten ungewöhnlichen Entschluss, eine Fotografenlehre in Gießen zu absolvieren. In den Jahren während und nach dem Ersten Weltkrieg ging Marie dort auch dieser Beschäftigung nach, bevor sie sich in den 1920er Jahren selbstständig machte.

Am 1. April 1926 stellte der Amtmann des Finanzamtes Grünberg den Gewerbeschein für das Gewerbe der „Amateurphotographie“ für Marie Kinkel in Grünberg-Harbach aus. Zu ungewöhnlich war hier dieses Handwerk für eine Frau, was auch die Tatsache belegt, dass auf dem abgedruckten Gewerbeschein auch der Vater von Marie Kinkel genannt wurde. Bis ins Jahr 1931 lebte sie im Harbacher Forsthaus, wo sie auch ihr Fotostudio einrichtete. Zahllose Bilder entstanden im Innenhof, im Garten und in den Räumlichkeiten.



Einen Einschnitt in das Leben von Marie Kinkel bedeutete der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges und dessen grausame Folgen. Nach der Schreckensmeldung vom Tod ihres Verlobten musste die Fotografin im März 1945 die Plünderung und den Raub ihrer Fotoapparate durch amerikanische Besatzungssoldaten erleben. Aufgrund ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse war Marie Kinkel nach dem Krieg nicht in der Lage, neue Apparate zu erstehen, um so ihrer Passion nachzugehen. Es scheint, als habe sie nach diesem für sie traumatischen Erlebnis nicht mehr zur Fotokamera gegriffen. Marie Kinkel blieb bis zu ihrem Tod im Jahr 1976 ledig.

Zahlreiche Bilder und Fotoplatten werden heute beim „Museum im Spital“ (Hintergasse 24 in 35305 Grünberg) aufbewahrt und gezeigt. Die hier abgebildeten Kinkel-Fotos stammen aus dem Bestand dieses Museums.

Mit der Kamera durch die weite Welt

Die Kapitänstochter **Helene Bradhering** (1894 - 1982) hat sich autodidaktisch zur Fotografin ausgebildet und unterhielt

den. Den Hauptteil ihres Werkes aber bilden Aufnahmen von Land und Leuten ihrer näheren und fernen Lebensumgebung: vom Fischland, von Städten und Dörfern Mecklenburgs und Vorpommerns, von fernen Gegenden in Deutschland und der weiten Welt, die sie als junge Frau vor dem Zweiten Weltkrieg per Dampfschiff bereiste. Eine Reihe fotografischer Motive von Helene Bradhering wurden als Postkarten bekannt und in den Mecklenburgischen Monatsheften veröffentlicht.

Das hier abgebildete Foto zeigt Helene Bradhering mit einer Kundin in ihrem Garten. Das Original befindet sich bei ihrer Großnichte Dörte Richter in Wustrow. Es ist aus unse-



ab 1936 in Wustrow am Darß ein eigenes Fotoatelier, wo ihre anspruchsvollen Porträtaufnahmen und Stillleben entstanden.

re Sicht besonders wertvoll, weil es die Entstehung eines ihrer Fotografien zeigt. Wer den Schnappschuss mit seiner Kamera aufnahm, ist nicht bekannt. Der glückliche Umstand des Bildes besteht darin, dass Helene Bradhering gerade eine Radlerin auf die Glasplatte ablichtet. Das Bild der Fotografin ist in ihrem künstlerischen Nachlass leider nicht überliefert.

(Ilona Thieme, Weinböhla und Sven Schepp, Wiesbaden)



PS. Die Redaktion bedankt sich bei Peter Rummel, der auf das Werk von Auguste Städele aufmerksam machte.

Das DDR-FahrradWiki

Dieser Artikel möchte eine ganz moderne Problematik beleuchten, die schon mehrfach für längere (und bislang leider ergebnislose) Diskussionen z.B. beim jährlichen Wintertreffen gesorgt hat. Es soll dabei um eine Möglichkeit zur Weitergabe von Wissen und die Vorstellung eines Online-Lexikons gehen, denn das Internet ist bei fast allen Fragen des täglichen Lebens der erste Anlaufpunkt geworden. Was unbekannt ist, wird „googelt“ oder bei Wikipedia nachgeschlagen. Selbiges gilt auch für diejenigen, die gezielt oder durch Zufall zu einem historischen Fahrrad gekommen sind und nun nach ersten Informationen dazu suchen. Im Ergebnis bekommen sie meist einen verwirrenden Mix aus aktuellen oder abgelaufenen Verkaufsangeboten und alten Beiträgen verschiedener Foren. Gelegentlich ist noch ein Blog oder oberflächlicher Online-Zeitungsartikel dabei. Die wirklich nützlichen Informationen aber werden in geschlossenen Nutzergruppen getauscht und bleiben dem Einsteiger so nicht selten verborgen bzw. verschwinden auch dort langsam in der Versenkung.

Doch welche Möglichkeit hat nun der geneigte Fahrradsammler, sein Wissen mit einer breiten Öffentlichkeit zu teilen und dabei nicht immer wieder aufs Neue dasselbe in einem öffentlichen Forum schreiben zu müssen? Am weitreichendsten ist zweifellos das Anlegen einer eigenen Website, die mit den richtigen Stichworten meist weit vorn in der Online-Suche landet und darüber hinaus die Möglichkeit bietet, sich als Sammler zu profilieren. Dass dadurch mitunter auch besonders interessante Angebote beim Website-Betreiber landen, ist ein angenehmer Nebeneffekt. Dem gegenüber stehen jedoch ein großer zeitlicher Aufwand und nötige Spezialkenntnisse zum Anlegen und Pflegen der eigenen Homepage, die je nach Basis auch laufende Kosten verursacht. Wer sich trotz der Hemmschwellen eine eigene Website „baut“, kann sich meist nur einen thematisch eng umrissenen Bereich (z.B. eine Marke o.ä.) beschränken und keine Einordnung gegenüber anderen Marken usw. geben.

Wesentlich vielfältiger sind dagegen die Möglichkeiten einer MediaWiki-basierten Website. „MediaWiki“ ist dabei jenes freie Softwarepaket, auf dem auch das allseits bekannte Wikipedia basiert und es somit ermöglicht, eine ebenso vielseitige Online-Sammlung aufzubauen.

en. Dazu bietet die Software vor allem einen Texteditor, mit dessen Hilfe die anfangs leere Website von jedem Nutzer Schritt für Schritt gefüllt werden kann. Daneben können natürlich auch Fotos und Bilder hochgeladen werden, um die neuen Artikel zu illustrieren. Für das Erstellen und Formatieren der Texte nutzt man eine Skript-Sprache, die anfangs erst einmal verwirrend aussieht, sich aber dank umfangreicher Hilfestunden und eingedeutschter Befehle schnell verstehen und erlernen lässt.

Meist ergibt sich das aber auch nebenbei, denn häufig entstehen neue Inhalte nach folgendem Verfahren: Ein Nutzer schafft mit einer Stichwortseite oder einem kurzen Artikel die Inspiration für einen anderen, der darauf aufbauend korrigiert oder ergänzt. Will man nun einen gänzlich neuen Artikel anlegen, kann man auch die Formatierung eines anderen mit dem sogenannten Quelltext kopieren und dann seinen eigenen Text einfügen. Damit bei all den verschiedenen Artikeln die Übersicht nicht verloren geht, können sie Kategorien zugeordnet und jedes Wort innerhalb des Artikels als Querverweis zu einem anderen verwendet werden. All das funktioniert natürlich erst dann gut, wenn sich eine Gemeinschaft bildet, in der alle Artikel Beachtung finden und gezielt nach Anknüpfungspunkten gesucht wird.

So hat das auch bei unserem DDR-FahrradWiki funktioniert, dessen Hauptaugenmerk auf der Fahrradindustrie in der SBZ und der DDR liegt. Dabei ist dieses Hauptthema natürlich keine Beschränkung auf die Zeit zwischen 1945 und 1990. Stattdessen wird - wo immer möglich - auch die Historie einzelner Hersteller und Modelle davor bzw. danach beleuchtet. Begonnen hat alles ganz klein am 5. Januar 2011 als Martin Dettmann die Website und Software freischaltete. Danach entwickelten sich binnen weniger Wochen wesentliche Züge, Artikel und Konzepte, die sich ohne besondere Absprachen festigten. Aufgeschrieben wurde alles, was man bis dahin mühsam und meist mehrfach in Foren diskutiert oder zusammengetragen hatte. Das heißt, jeder Hersteller, jedes Modell und jede Komponente bekam eine eigene Seite, auf die bei Anfragen schnell verwiesen werden kann bzw. die auch bei eigener Recherche schnell gefunden wird. Daraus entstand binnen fünf Jahren ein fast 600 Seiten (Stand Januar 2016) umfassendes Lexikon, das neben umfangreichen Modellübersichten und ausführlichen Darstellungen von Kompo-

nenten und Zubehörteilen auch Hilfen zur Baujahresbestimmung oder praktische Tipps für die Restaurierung bietet. Daneben werden auch einschneidende Ereignisse wie z.B. die sogenannte Sortimentsbereinigung 1959 erläutert und in die Entwicklung der Fahrradindustrie eingeordnet.

Für uns Autoren bietet dieses Wiki die Möglichkeit, unser Wissen geordnet „abzulegen“ und zu teilen. Erst durch dieses Zusammenführen verschiedener Recherchen konnten Zusammenhänge und Entwicklungen einzelner Betriebe und ihrer Produkte über einen längeren Zeit-



raum erkannt werden. Zudem bekommt man als Autor den Kopf frei für neue Recherchen und kann jedes neue Detail sofort und unkompliziert in den entsprechenden Artikel einbinden.

Obwohl das DDR-FahrradWiki inzwischen eine sehr hohe Informationsdichte und -tiefe hat, zeigt sich, dass es noch nicht vollendet ist (und wahrscheinlich nie sein wird). Immer wieder finden sich Punkte, die verbessert oder ergänzt werden müssen. Daneben sind auch weitere umfangreichere Artikel in Planung, die einen Überblick über markante Epochen oder Entwicklungen wie z.B. die Wiederaufnahme der Fahrradproduktion in der SBZ nach 1945 (vgl. KS 60, S. 32ff) geben sollen.

Dabei ist Zuarbeit in Form von Fotos bestimmter Fahrradmodelle und -teile oder zusätzlichen Informationen und Änderungsvorschlägen gerne gesehen, denn jeder Hinweis kann eine Lücke

schließen oder ganz neue Recherchen anstoßen. Wir möchten deshalb an dieser Stelle alle Leser anregen, nachzuschauen, was an DDR-Teilen, -Katalogen und -Prospekten in den eigenen Schubladen schlummert und wegen eines zu geringen Alters bis jetzt keine besondere Beachtung erfuhr. Für unser Projekt dagegen könnte gerade das jedoch besonders interessant und wichtig sein.

Dass in Foren immer häufiger auf die Artikel des DDR-FahrradWikis verwiesen wird und dass es inzwischen auch bei Publikationen und Fernsehbeiträgen als Quelle genannt wird, zeigt wie schnell ein solch junges Projekt Bekanntheit erlangen kann und als Referenz angesehen wird, aber auch wie groß die Verantwortung zur korrekten Darstellung der Historie ist. Im Gegensatz zu Büchern lassen sich jedoch auch Fehler sehr schnell richtig stellen, sodass sie sich nicht über Jahre hinweg „einbrennen“ können.

Nun soll dieser Beitrag jedoch keinesfalls als Kritik an bestehenden Veröffentlichungswegen verstanden werden, sondern vielmehr eine ergänzende Variante aufzeigen, wie das Hobby „Historische Fahrräder“ öffentlich präsentiert werden könnte. Außerdem würden wir – die wir uns wohl noch zu den „Nachwuchssammeln“ zählen dürfen – uns sehr freuen, künftig nicht nur bei Fahrradtreffen oder Ausfahrten vom Wissen der „alten Hasen“ zu profitieren, sondern eine Anlaufstelle zu haben, an der man jederzeit die entsprechende Information nachschlagen kann. Gerne würden wir uns beratend beteiligen, wenn im Rahmen des Vereins oder anderweitig ein „Wiki für historische Fahrräder“ realisiert werden soll.

(Johannes Rilk für das Team vom DDR-FahrradWiki)

www.ddr-fahrradwiki.de

Eine Pionierin des Rades

Choralist Schneider wurde um 1835 geboren. Ihr Vorname ist unbekannt, „Choralist“ war der Beruf ihres Ehemannes [Choralist ist ein Kirchenmusiker gleichzusetzen, Anm. d. Red.]. Sie war eine Pionierin auf dem Fahrrad und galt Anfang des 20. Jahrhunderts als „eine der ersten und ältesten Radfahrerinnen“ Deutschlands.

Choralist Schneider lebte mit ihrem Mann im oberschlesischen Neisse [heute: das polnische Nysa]. 1883 kaufte das Ehepaar ein Dreirad für 700 Mark, das von der Frankfurter Firma Kleyer aus England importiert worden war. Choralist Schneider war zu dieser Zeit 48 Jahre alt. Außer den Schneiders gab es in Neisse nur einen Hochradfahrer, der sie im Fahrradfahren unterrichtete. Die erste Fahrt endete mit einem Sturz, und da es keinen kundigen Mechaniker vor Ort gab, musste das Dreirad zur Reparatur nach Frankfurt zurückgesandt werden. In späteren Jahren berichtete Choralist Schneider von den „traurigen Zeiten“ für Radfahrer, besonders für weibliche: „Eine Frau auf dem Rade! [...] höhnische Redensarten, gemeine Schimpfworte, wenn nichts Schlimmeres traf mein Ohr [...]“ Ihr Vater hingegen habe „dem Ding“ eine große Zukunft prophezeit.

1885 gehörten Choralist Schneider und ihr Mann zu den Mitbegründern der „R. V. Neisse“. Im Oktober 1908 feierte sie ihr 25-jähriges Jubiläum als Radfahrerin,

das ihr Verein mit einem großen Fest feierte. Dabei wurde auch das Dreirad gezeigt, auf dem das Ehepaar seine ersten Fahrversuche gemacht hatte. Als Jubiläumsgeschenk erhielt sie ein neues Rad: „Die prachtvolle, mit allen modernen Errungenschaften der Neuzeit ausgestattete Damenmaschine [...] bildete einen hochinteressanten Gegensatz zu ihrer ehrwürdigen Vorgängerin und brachte in überwältigender Weise die Fortschritte zum Ausdruck, welche die Fahrrad-Industrie in einem kurzen Vierteljahrhundert machte.“ (Renate Franz, Köln)

Quelle: „Sport-Album der Rad-Welt“ 1908, Berlin 1909, S. 14 – 16



Abb. 1: Choralist Schneider auf dem mit Blumen geschmückten Jubiläumsrad, das sie 1908 erhielt



Abb. 2: Der „RV Neisse“ in seinen ersten Jahren mit Choralist Schneider (2) als einzige Frau auf ihrem Dreirad, links daneben (1) ihr Ehemann

Ein Polizeimord und seine Folgen

Der tödliche Schuss auf Arbeiter-Radfahrer-Bund- und SPD-Mitglied Adolf Herrmann in einem Berliner Vorort führte zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts zu politischen Demonstrationen und Denkmalstürmerei, diese Ereignisse fanden große Beachtung in der damaligen Presse. Peter Richter beschrieb bereits 1995 den Mord, die Geschichte des Gedenksteines und die mangelhafte juristische Aufarbeitung des Verbrechens in einem Beitrag mit dem Titel „Polizeimord im Niederbarnim“. /1/ Der damals nicht illustrierte Text wurde nun von der KS-Redaktion nachträglich bebildert.

„Im Ehrenhain des Friedhofs des an der Bundesstraße 96 gelegenen Ortes Hohen Neuendorf bei Berlin ist ein Grabstein mit einer etwas ungewöhnlichen Geschichte zu besichtigen (Abb. 1). Er ist dem Andenken an den damaligen Bezirksführer im Gau 9 (Brandenburg) des Arbeiter-Radfahrerbundes ‚Solidarität‘, Adolf Herrmann, gewidmet, der in der Nacht zum 23. September 1906 in Stolpe-Dorf von dem kaiserlichen Gendarmeriewachtmeister Hermann Jude aus dem Nachbarort Birkenwerder angeschossen worden war und sechs Tage später in der Berliner Charité im blühenden Alter von 33 Jahren seinen Schussverletzungen erlag. Adolf Herrmann, von Beruf Zimmermann, war im Begriff, mit Parteifreunden vom Zahlabend (Parteiversammlung der SPD, auf der der Mitgliedsbeitrag bezahlt wurde) im Bergmannschen Lokal (Abb. 2) in Stolpe-Dorf [heute ‚Zum Dorfkrug‘, Anm. der Red.] nach Hohen Neuendorf zurückzukehren. Auf dem Nachhauseweg vertrat ihm ein Mann, der Herrmann aufgelauret hatte, an einer dunklen Stelle den Weg, schoss nach kurzem Wortwechsel Herrmann über den Haufen und verschwand plötzlich im Dunkel der Nacht. Erst später stellte sich heraus, dass der Gendarm Hermann Jude der Attentäter war. Alle Berliner Zeitungen berichteten über die Mordtat zwar ausführlich, aber doch voneinander abweichend und recht widersprüchlich je nach Interessenlage.

Am 5. Oktober wurde das Opfer unter großer Teilnahme der Öffentlichkeit auf dem Friedhof in Hohen Neuendorf beigesetzt. Zuerst sang der Waldeschor von Borsigwalde am offenen Grab das Lied ‚Wie sie so sanft ruhen‘ und danach den dritten Vers des Liedes ‚Ein Sohn des Volkes‘. Sodann legten Vertreter verschiedener Vereine am Grabe Kränze mit Widmungen nieder. So trug z.B. eine Kranzschleife die Aufschrift: ‚Dem Opfer poli-

zeilicher Willkür!‘ Der Vertreter, der diesen Kranz überbrachte, wiederholte diese Worte am Grab und fügte den Satz hinzu: ‚Möge ihm ein Rächer erstehen!‘ Einige junge Leute riefen: ‚Pfui! Gemeinheit! Feigheit!‘ Sie wurden aber von den älteren Genossen sofort zur Ruhe und Besonnenheit gewiesen. So ging die Trauerversammlung nach der Kranzniederlegung diszipliniert und still auseinander.



Abb. 2 Im Dorfkrug, seinerzeit Bergmannsches Lokal genannt, trafen sich die Arbeiter-Radfahrer zum Zahlabend der SPD - Ortsgruppe – ganz in der Nähe „tagten“ die Dorfpolizisten im Borgfeldschen Lokal, heute „Zur Krummen Linde“.



Abb. 1 Der nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wiederhergestellte Gedenkstein

der. Die Empörung über diese Untat - der Ermordete hinterließ eine Frau und drei Kinder, das jüngste gerade drei Monate alt - war sehr groß. Das Militärgericht lehnte erst ab, gegen den Gendarm Jude Anklage zu erheben. Es bedurfte erst eines Beschlusses des Reichsmilitärgerichts, um die Anklageerhebung herbeizuführen. Sie endete am 11. August 1908 mit - Freispruch. Der Vertreter der

Anklage legte keine Berufung ein, der Witwe wurde das Recht auf Einlegung der Berufung abgesprochen.

Verständlich wird das Geschehene aus der sich zuspitzenden politischen und wirtschaftlichen Situation: Die russische Revolution von 1905 gab dem internationalen Proletariat in seinem Kampf starke Impulse. Besonders im Nahen und Fernen Osten, in Österreich-Ungarn und in Deutschland kam es zu machtvollen, gegen das imperialistische Ausbeutersystem gerichteten Massenbewegungen zur Erreichung demokratischer Rechte. Durch den Ausbruch der Revolution von 1905 in Russland wurde die Streikfront der 220 000 Bergarbeiter in Deutschland moralisch gestärkt. (Im Jahre 1905 streikten in Deutschland in 2 323 Kämpfen über eine halbe Million Arbeiter.) Dieser Kampf des Proletariats gegen Imperialismus und Militarismus führte dazu, dass der deutsche Kaiser Wilhelm II. zwar einen Krieg vorbereiten, ihn aber nicht entfesseln konnte. Der sozialdemokratische

Arbeiterführer August Bebel stellte damals fest: Sie brauchen zu einem Krieg die deutsche Arbeiterklasse, aber die deutsche Arbeiterklasse solidarisiert sich mit den russischen Klassengenossen und darum können sie keinen Krieg führen. Das versetzte die Militaristen und Imperialisten verständlicherweise in große Wut. In einem Brief Wilhelms II. an den Reichskanzler Bernhard Fürst von Bülow schrieb dieser: *„Erst Sozialisten abschießen, köpfen und unschädlich machen - wenn nötig per Blutbad - und dann Krieg nach außen, aber nicht vorher und nicht a tempo!“* Hatte der Gendarm Jude nur nach der Order von Wilhelm II. gehandelt?

„Fichte“ und „Solidarität“ waren damals zum Inbegriff proletarischer Klassenorganisationen geworden. Trotz Gendarmerie, trotz Spitzerei und schwarzer Listen hatten sich die Arbeiterradfahrer rasch den Ehrentitel „Rote Husaren des Klassenkampfes“ erworben. Bei der Vorbereitung von Versammlungen, bei Propagandaaktionen der SPD, bei den Wahlen, überall waren sie zur Stelle. Sie fuhren Korso, verteilten Flugblätter in den Häusern, sie warfen sie in voller Fahrt unter die Menschen, wenn es galt, den Polizeibütteln ein Schnippchen zu schlagen. Sie nannten sich die „Aufklärungspatrouillen“ der Sozialdemokratie, zu der sie sich unerschrocken und kühn bekannten. Etwa 1906 wurde mit dem rasanten Anstieg der Mitgliederzahl der größte Radsportverband Deutschlands, der Deutsche Radfahrer-Bund, überflügelt.

Zu einer wuchtigen Demonstration gestaltete sich die am 26. September 1909 erfolgte Enthüllung des Gedenksteins für den ermordeten Sozialdemokraten und Funktionär des Arbeitersports Adolf Herrmann. Gewaltige Menschenströme begaben sich nach Stolpe-Dorf zu der Gedächtnisfeier. Lange vor der festgesetzten Zeit war der Saal des Bergmannschen Lokals überfüllt. Etwa 5 000 Menschen fanden keinen Einlass mehr und warteten vor dem Lokal. Die Feier wurde vom Gesangsverein „Rote Rose“ aus Berlin mit einem gefühlvoll gesungenen Arbeiterlied eingeleitet. Dann rief der Reichstagsabgeordnete für den Kreis Niedernarum, der Sozialdemokrat Stadthagen,

in einer kurzen, von häufigen spontanen Ausbrüchen der Empörung unterbrochenen Rede den ungeheuerlichen nächtlichen Überfall und das völlige Versagen der Justizbehörden ins Gedächtnis. Alle Versuche, den Gendarmewachtmeister Jude für die Tat verantwortlich zu machen, seien gescheitert, denn weder die Disziplinaruntersuchung noch das Strafverfahren hätten einen dahingehenden Erfolg gezeitigt. Auch eine Schadenersatzklage der Hinterbliebenen sei abgewiesen worden. Zum Schluss forderte er unter lebhaftem Beifall dazu auf, den Dank an

Nach dem Schlussgesang des Liedes „Empor zum Licht“ zogen wohl rund 6 000 Männer und Frauen, darunter Mitglieder der sozialdemokratischen Wahlvereine, der Gewerkschaften, über 900 Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes, von Stolpe-Dorf aus an dem Ort der ungesühnten Tat vorüber, wo heute eine kleine Tafel in der nach Adolf Herrmann benannten Straße daran erinnert, nach dem Friedhof in Hohen Neuendorf. [Die Tafel verschwand nach 1995 unauffindbar und wurde nicht ersetzt, A. d. R.] Ein starkes Aufgebot von Gendarmen und Sicherheitsbeamten aus der Umgebung war am

Friedhof postiert. Dort harhten mehrere Tausende bereits der Enthüllung des vom sozialdemokratischen Wahlverein Niedernarum gestifteten Gedenksteins. Gegen 15.45 Uhr erfolgte sie. Ein mächtiger, etwa drei Meter hoher Naturblock aus rotem Granit trug die Inschrift: *„Unserem unvergesslichen Bezirksführer Adolf Herrmann, erschossen auf dem Heimwege vom Zahlabend in der Nacht zum 23. September 1906 durch den Gendarm Jude“*. (Abb. 3) Vor dem Gedenkstein hatte der Arbeiter-Radfahrerbund einen einfachen, aber prächtig wirkenden Sarkophag gesetzt mit der Inschrift: *„Hier ruht unser braver Sportgenosse Adolf Herrmann, geboren am 8. Dezember 1872, gestorben an einer Schussverletzung am 29. September 1906. Gewidmet vom 21. Bezirk, Gau 9, des Arbeiterradfahrerbundes Solidarität“*.

Der „Vorwärts“, das Zentralorgan der SPD, vom 28. September 1909, schrieb hierzu: *„Bis die vieltausendköpfige Menschenmenge an dem Grabhügel vorbeidefiliiert war, vergingen wohl zwei Stunden. Teilnahmsvolles Schweigen, aber auch blitzende Augen in kampfesfrohen Mienen ringsum. Ein erhebender Beweis dafür, dass die Arbeiter ihre Mitkämpfer nicht vergessen und dass Schreckenstaten nur erhöhte Kampfeslust und frohe Siegeszuversicht in ihr auslösen können. Im strahlen-*

den Glanze lagen die letzten Strahlen des Tagesgestirns auf der eigenartigen Szenerie, die gegen 10.000 teilnehmende Zuschauer erfasste. Wie flüssiges Gold leuchtete im Sonnenglanz die Inschrift in Glutbuchstaben, die den Schuldigen und Mitverantwortlichen wie Flammen in die Seele brennen mögen. Keinerlei Disharmonie störte die erhebende Feier“.



Abb. 3 Mit dem Verkauf dieser Ansichtskarten mit der Abbildung des Gedenksteins von 1926 wurde Geld für die Wiederherstellung der Steinschrift gesammelt.

die opferfreudige Tätigkeit des so jäh aus dem Leben gerissenen Genossen abzustatten und Vergeltung an der bürgerlichen Gesellschaft, die die Tat ungesühnt gelassen hat, durch unablässiges, nimmermüdes Eintreten für die Ziele der Sozialdemokratie zu üben und dadurch ähnliche Vorkommnisse unmöglich zu machen.

Dass man auf dem Gedenkstein auch die Mordtat des Polizisten vermerkt hatte, gefiel den Behörden gar nicht. Sie verlangten, dass der Stein, zumindest aber der Vermerk über den Mord, entfernt oder verhüllt werde, da so ‚die öffentliche Sicherheit und die Ruhe gefährdet‘ seien. Und da dem nicht entsprochen wurde, veranlasste der Amtsvorsteher von Birkenwerder dafür zu sorgen, dass über das Grabmal ein Kasten gestülpt wurde. (Abb. 4) Eines Tages prangten auf dem Kasten die Worte: „*Die verhüllte Wahrheit*“. Wenig später wurde angeordnet, dass die Worte „*erschossen (...)* *durch den Gendarm Jude*“ von dem Grabstein entfernt werden; sie wirkten doch zu aufreizend. Erst nach der Revolution von 1918 gelang es, das verschandelte Denkmal wieder in den ursprüngli-



Abb. 4 Auf der Ansichtskarte von 1911 ist der Holzkasten zu sehen, der das Grabmal verhüllt.

chen Zustand zu versetzen. Am 21. Mai 1919 wurde auf einer großen Kundgebung der Stein erneut enthüllt.

Noch zwanzig Jahre nach der Ermordung Adolf Herrmanns hatte es 1926 eine weitere überwältigende Demonstration zu seinem Grabe gegeben. Den aufstrebenden Nationalsozialisten missfiel das. Wie Bilderstürmer schändeten sie den Gedenkstein, indem sie die Inschrift herausmeißelten. Von dem Erlös aus dem Verkauf einer Postkarte mit dem Titel „*Das verbotene Grabmal in Hohen Neuendorf*“ (Abb. 3) sollte der Gedenkstein wieder hergestellt werden. Da die Nationalsozialisten mit Hitler als

Reichskanzler am 30. Januar 1933 die Staatsmacht in Deutschland übernommen hatten, war dies nicht mehr möglich. Das gesammelte Geld wurde von ehemaligen SPD-Mitgliedern über die Zeit des Nationalsozialismus gerettet, und sofort 1945 nach dem Ende des braunen Spuks wurde das Grabmal wieder hergerichtet.

Ein SPD-Genosse, ein Steinmetz, brachte die ursprüngliche Inschrift wieder an. In den Achtziger Jahren wurde der Grabstein gesäubert und restauriert und konnte nunmehr seinen Platz im Ehrenhain des Friedhofs finden. Rechtsanwalt Dr. Karl Liebknecht vertrat die Witwe Adolf Herrmanns. Ihre Klage auf Schadenersatz und Witwenrente wurde von den Justizbehörden nach allen Regeln der Kunst verschleppt. So bestätigte sich Liebknechts Einschätzung auf dem Parteitag der Sozialdemokratie Preußens im Jahre 1910: „*Die Gesetzlichkeit ist in Preußen nur eine dünne Moosdecke, die über dem tiefen Polizeisumpf ausgebreitet ist*“. Am 23. April hatte die Zivilkammer des Landgerichts den Schadenersatzanspruch gegen den Gendarm Jude nach längerer Beweisaufnahme für dem Grunde nach berechtigt erklärt. Am 16. Juni 1911 beschäftigte „*der Konflikt der Regierung zu Potsdam in Sachen der Witwe Herrmanns gegen den Gendarmeriewachmeister Jude*“ das Oberverwaltungsgericht. Nach mehr als vierstündiger Verhandlung kam es noch zu keiner Entscheidung. Die Entscheidung wurde „ausgesetzt“, d.h., sie würde in einer späteren nichtöffentlichen Sit-



Abb. 5 Hermanns Tochter Emma musste die Prozesskosten übernehmen – es kam sogar zur Lohnpfändung.



Abb. 6 Heute erinnert ein Straßenschild an den ermordeten Arbeiterradfahrer Herrmann – mit falsch geschriebenem Familiennamen.

zung erfolgen und dann ohne Anberaumung eines Publikationstermins den Parteien schriftlich zugestellt werden. Nach Auskunft der älteren Tochter (Abb. 5) soll das Gerichtsverfahren erst in der Weimarer Republik zu Ende gebracht worden sein, aber mit einem Freispruch des Polizisten, der aber auf Protest der Arbeiter in dieser Gegend formhalber „strafversetzt“ wurde. Die Richter sollen die Witwe sogar zur Zahlung der Prozesskosten verurteilt haben. Da sie selbst völlig mittellos war, pfändeten Gerichtsvollzieher das Geld vom Lohn der älteren Tochter. Der Sohn hatte den Ersten Weltkrieg nicht überlebt, er fiel auf dem Schlachtfeld für „Gott und Kaiser“.



Abb. 7 Die Adolf-Herrmann-Straße mit dem typischen Kopfsteinpflaster

[1] Der Aufsatz von Peter Richter erschien 1995 im inzwischen restlos vergriffenen Buch „Rad-Kultur-Bewegung“ von Ralf Beduhn und Jens Klocksins (Hg.). Der Dank geht an den Autor für die freundliche Genehmigung zum Nachdruck seines Textes. Sven Dewitz digitalisierte den Text, steuerte die aktuellen Fotos bei und beschaffte die historischen Aufnahmen aus dem örtlichen Stadtarchiv.

Lesenswert ist auch die „Projektarbeit Adolf Herrmann“ der Schülerinnen Caroline Meier und Annekathrin Zacharias aus dem Jahr 1999, die im Stadtarchiv Hohen Neuendorf archiviert ist.

Abbildungsnachweis

Abb. 1, 2, 6 und 7: Sven Dewitz
Abb. 3–5: Stadtarchiv Hohen Neuendorf

Adolf-Herrmann-Gedächtnis-Rennen

In den Jahren 1955 bis 1964 fanden in Hohen-Neuendorf Radrennen in Gedenken Adolf Herrmanns statt. Vor den Rennen legten die Teilnehmer am Gedenkstein Herrmanns einen Kranz nieder. In Runden von ungefähr 4,5 km fuhr man durch die Straßen des Ortes. Die Rennen, die immer Ende September stattfanden, hatten ein breites Starterfeld. So war die Tourenklasse für alle radrennbegeisterten Laien offen, in den Leistungsklassen starteten die Klubfahrer der BSG's (Betriebssportgemeinschaften). In fünf Rennen starteten so oft mehr als 300 Fahrer aus gut 30 Sportgemeinschaften. Die Leistungssportler unter den Radfahrern nutzen das Rennen gern zum Einstieg in die Hallensaison bzw. zum Ausklang der Sommersaison auf den Straßen. Unter den Fahrern, die hier die Saison ausklingen ließen, waren nicht selten Größen der Radrennszene zu sehen, darunter Thomas Huschke, der spätere Weltmeister, Georg Stolze, Weltmeister im Steherrennen oder Axel Peschel.



Die Rennstrecke (schwarz bis 1960, rot bis 1964)

Bis 1960 führte die Strecke die Fahrer an die Stadtgrenze Berlins, an den Bezirk Frohnau. Mit dem Bau der Berliner Mauer im August 1961 befand sich ein Teil der Strecke im sogenannten Grenzgebiet und war nicht mehr frei befahrbar. Somit musste die Streckenführung geändert werden und ging von da ab in einer Runde durch den westlichen Teil Hohen-Neuendorf, wodurch man dem historischen Tatort des Mordes geografisch sehr nahe kam. Die Rennen wurden von einem zum Start- und Zielgericht umfunktionierten Anhänger aus, meist durch den amtierenden Bürgermeister, kommentiert. Die Glocke zum Einläuten der letzten Runde war die Schulglocke des Ortes, die zu diesem Zweck extra jedes Mal abmontiert wurde. Die Rennen wurden nach 1964 nicht fortgesetzt. Leider ließen sich die Gründe dafür nicht ermitteln.

Vom letzten Rennen haben sich im Archiv der Stadt Hohen-Neuendorf



Start und Zielbereich des Straßenrennens



Siegerschleife Karl Knopke, Foto: S. Dewitz

Urkunde und Schleife des Siegers im dritten Rennen der Tourenklasse, Karl Knopke, erhalten. Kurt Höfer, ebenfalls Starter in der Tourenklasse erinnert sich anlässlich des 100. Todestages Adolf Herrmanns: „Nicht nur wir Kinder standen an der Strecke und jubelten den Fahrern zu. Es war die Zeit der großen Friedensfahrt, mit Täve Schur und Bernd Eckstein und den vielen Radfahridolen. In Hohen-Neuendorf war dieses sportliche Ereignis ein kleines Volksfest. Das oftmalige Zuschauen weckte in mir den Wunsch: Ich will auch mal dabei sein! Bevor die Vereinsfahrer an den Start gingen, durften die Anfänger auf die Piste. Nach Altersklassen geordnet konnten wir unser Talent erproben. Ich hatte mein MIFA Sportrad durch Abbau aller überflüssigen Teile etwas leichter gemacht, den Schwalbenlenker nach unten gedreht, den Sattel auf Höchstposition gestellt und wollte gewinnen, was sonst? Neben mir standen am Start auch zwei Jungen mit richtigen Rennrädern und Gangschaltung. Diese Beiden motivierten mich alles zu geben. Was während des Rennens geschah, weiß ich nicht mehr. Nur der Sieg zählte und der war grandios. Als ich meinen Namen über Lautsprecher hörte, hatte ich ein Gefühl, was unbeschreiblich aber unvergessen ist“./1/

(Sven Dewitz, Hennigsdorf)

Anmerkung

/1/ Siebert, Günter „Die Adolf-Herrmann-Gedächtnisrennen“; Stadtarchiv Hohen-Neuendorf 2006

Abbildungsnachweis

Abbildung oben: Stadtarchiv Hohen-Neuendorf
Stadtplan aus der Projektarbeit (s. Anm. S. 36)

Kleine Privatmuseen

In den vergangenen Jahren hat die Zahl der privaten Fahrradmuseen, die von unseren Mitgliedern geführt werden, stark zugenommen. Heute sollen zwei kurz vorgestellt werden: Norbert Gonschoreks Fahrradmuseum in Bayern und Oliver Leibbrands „De Lütte Fahrradstuuv“ in Schleswig-Holstein. Ein weiteres hier vorgestelltes Haus ist das „Radsportmuseum Course de la Paix“ (Friedensfahrt-Museum) in Sachsen-Anhalt, an dem unser Mitglied Gerd Barwinski ganz aktiv mitarbeitet.

Fahrradmuseum Hüttenheim

Norbert lebt in einem kleinen Dorf namens Hüttenheim, einem Ortsteil von Willanzheim in Unterfranken – das liegt südöstlich von Würzburg. Dort sammelt er aus Leidenschaft seit Anfang der 1990er Jahre Fahrräder und ihre Geschichten. Von Rikschas über Kinderräder bis hin zum modernen Mountainbike ist alles auf zwei Etagen einer ehemaligen Scheune zu bewundern. Norberts Sammlung, seit 2001 zu besichtigen, umfasst inzwischen etwa 500 Räder, von denen ca. 100 im Museum gezeigt werden von A wie „Adler“ bis W wie „Wanderer“. Die technische Entwicklung des Fahrrads von der Draisine bis zum neuzeitlichen kniegelenkten Flevo-Bike kann anhand der Exponate nachvollzogen werden. In einer wieder aufgebauten historischen Werkstatt wird gezeigt, wie ein Fahrradmechaniker früher gearbeitet hat. Dazu gesellen sich viele spannende und kuriose Dinge rund um das Rad.

Geöffnet ist das Museum von Mai bis Oktober an jedem ersten Sonntag im Monat von 14 bis 18 Uhr. Weitere Öff-

nungszeiten können persönlich mit Norbert vereinbart werden. Also wer im Weinparadies Franken verweilt, sollte die Gelegenheit nutzen und sich für einen Besuch anmelden. Für länger bleibende Gäste werden auch Fahrräder zur Ausleihe angeboten.

Kontakt: norbert-gonschorek@web.de
09326-348 oder 0160-5908085

Adresse: Hüttenheim 118 in 97348 Willanzheim

De Lütte Fahrradstuuv

Am Ortsrand von West-Bargum (Nordfriesland), mitten im Witte-Koog, liegt die von Oliver liebevoll eingerichtete Ausstellung „De Lütte Fahrradstuuv“, was so viel wie „Das kleine Fahrradzimmer“ bedeutet. Hier erwartet die Besucher eine private Sammlung mit verschiedenen Exponaten rund um das Fahrrad und seine Geschichte. Ausgestellt werden verschiedene Alltags-, Sport- und Arbeitsräder von den 1920er bis in die 1980er Jahre und diverse Archivalien des Altonaer-Bicycle-Clubs von 1869/80 – dem ältesten Bicycle-Club der Welt. Fotografien, historische Radfahrkarten und Publikationen des Nordfriesen Gregers Nissen, der als sogenannter „König der Wanderfahrer“ schon im 19. Jahrhundert das Fahrrad und Fahrradreisen popularisierte, stehen darüber hinaus bereit.

Von Oliver ist es ausdrücklich erwünscht, sowohl moderne als auch historische Fahrräder auszuprobieren oder für eine Fahrradtour auszuleihen. Für Interessierte steht eine kleine Auswahl von historischer Fahrradliteratur bereit und

auf Anfrage gibt es für die Besucher sogar Kaffee und Kuchen; gerne können auch Übernachtungen angefragt werden. Bitte vorher anmelden, egal ob zur Stippvisite oder für längere Aufenthalte!

Kontakt: oliver.leibbrand@gmx.de
04672-7767851 oder 0176-78207476

Adresse: An de Kanal 1 / Ecke Leeglandsdamm in 25842 Bargum

Radsportmuseum Course de la Paix

Das Museum widmet sich seit 2007 ausschließlich dem Radsport und zeigt unter einem Dach die Geschichte der Friedensfahrt. Das Etappenrennen, zuletzt durchgeführt 2006, galt als das schwerste Amateur-Straßenrennen der Welt. Im Haus wird alles gezeigt, was an dieses großartige Sportereignis erinnert: Rennräder, Pokale und Siegerschleifen, Programmhefte und Wimpel, Abzeichen und und und - insgesamt 1500 Exponate! Für alle Radsportliebhaber ist ein Besuch in Kleinmühlungen südlich von Magdeburg gelegen, eigentlich Pflicht. Geöffnet Dienstag, Donnerstag, Sonnabend und Sonntag jeweils von 13 bis 17 Uhr. Weitere Informationen finden sich unter www.friedensfahrt-museum.de.

Kontakt: 039291-465570

Adresse: Grabenstr. 20 in 39221 Bördeland OT Kleinmühlungen

Wer hier sein Museum in einem der nächsten KS-Ausgaben vorgestellt haben möchte, kann seinen Text und ein Foto per Email schicken an:
redaktion@knochenschuetzler.de



Wie es zur Gründung des Arbeiterradfahrer-Bundes in Bielefeld kam und die Schlacht von Kaunitz 1907

Im Jahre 1896, also vor 70 Jahren /1/, erschien in der Volkswacht [„Organ für das arbeitende Volk“, gegr. 1890 in Bielefeld; Anm. d. Red.] ein Aufruf, in welchem die Gründung des Arb. Radf. Bundes Solidarität bekannt gegeben wurde. Gleichzeitig wurde aufgefordert, an allen Orten Arb. Radf. Vereine ins Leben zu rufen. Begründet wurde dies damit, dass in den bürgerlichen Vereinen die Arbeiter von oben herab behandelt würden. Es gab ja auch nur wenig Arbeiter, die sich den Luxus eines Fahrrades erlauben konnten. Denn so ein Vehikel kostete, bei einem Stundenlohn von 20 - 25 Pfg., doch immerhin fast 400,00 DM [gemeint ist Reichsmark; Anm.]. Mein erstes Rad, alt gekauft, kam 100,00 M., noch mit Vollgummireifen. Vorn 30 Rad, hinten 28 Zoll. Aber als ich zum ersten Mal auf dem Fabrikhof bei Dürkopp aufkreuzte, wurde ich mehr angestaunt als wenn heute ein Arbeiter mit dem Hubschrauber auf dem Fabrikhof landen würde. – In dem Aufruf wurde ferner darauf hingewiesen, dass in den bürgerlichen Vereinen hauptsächlich Rennen gefahren würden. In den Arb. Radf. Vereinen sollte in der Hauptsache Radwandern gepflegt werden. Nun war Radwandern meine große Leidenschaft. Dann sollte das Kunst- und Reigenfahren [praktiziert werden].

Aber in der Hauptsache [ging es darum], Aufklärung in die äußersten Gegenden auf dem flachen Lande zu bringen. Aber einen Arb. Radf. Verein ins Leben zu rufen, war gar nicht so leicht. Überall stieß ich auf Widerspruch. Da wollte keiner etwas von wissen. Nun wandte ich mich an Carl Severing [C. S. brachte es in der Weimarer Republik bis zum Innenminister; Anm.], der ungefähr 10 m von meinem Arbeitsplatz [bei Dürkopp; Anm.] stand. Er selbst war kein Radfahrer. Er war erst vor einiger Zeit von Herford, wo er seine Lehrzeit als Schlosser beendet hatte, nach Bielefeld gekommen. Wie er mir erzählte, hatte er von einem Gesellen die Schriften von Karl Marx bekommen und war dadurch auf die Arbeiter-Bewegung aufmerksam geworden, und dadurch der große Kämpfer geworden. Carl Severing machte mich nun mit den beiden Wirten, Rob. Kahl Restaurant zur Arche, Herforder Str. [137, Anm.], und Louis [eigentlich Ludwig, Anm.] Krob, [an der Ecke] Herforder und Engersche Str. [Nr. 1, seinerzeit Schilde-

scher Str., zwischenzeitlich Engersche Str., heute Beckhausstr., Anm.], [bekannt]. Beide waren die ersten S.P.D. Stadt-Verordneten, welche nach dem Fallen des Sozialisten-Gesetzes, in das Rathaus einzogen. Wir waren nun glücklich unsere Drei. Gemeinschaftlich gingen wir nun ans Werk. Vor allem Robert Kahl setzte sich intensiv für die Gründung ein. Bald hatten wir dann auch eine Anzahl zusammen und konnten beim Bund die Anmeldung vornehmen. Jetzt ging es Sonntag für Sonntag Radwandern. Es gab bald keinen Ort oder Sehenswürdigkeit, wo wir nicht gewesen waren. Daneben wurden dann auch Agitations-Touren gefahren, Druckschriften zur Aufklärung verteilt. In der Stadt und vornehmlich auf dem flachen Lande.



Originalseite von Hilberts Manuskript

Vom Bund erhielten wir nun aber auch noch die Auflage, an allen Orten im Gau Westfalen, Arb. Radf. Vereine ins Leben zu rufen. Es kam dafür ein Gebiet von Minden bis Dortmund in Frage. Aber jahrelang waren wir der einzige Radf. Verein in diesem großen Gebiet. Dann endlich bekamen wir von Dortmund die Nachricht, dass sich dort ein Verein gebildet hatte, so dass wir ihn beim Bunde anmelden konnten. Später kam dann noch ein Verein in Werne an der Lippe dazu. Inzwischen hatte sich aber in Bielefeld der Minden-Ravensberger Radfahrer-Bund gebildet. Zweck der Vereine war, Preis-

Reigenfahren und Preis-Korsofahren. Dieser Bund erhielt schnell Zulauf. An allen Orten entstanden Vereine, die sich diesem Bund anschlossen. In Bielefeld waren es allein 10 - 12. An allen Orten wurden nun seitens dieser Vereine jeden Sonntag große Preisfahren veranstaltet.

Inzwischen war aber das Wahljahr 1907 angebrochen. Kandidaten waren der Zentrumskandidat Huwendiek. Von der Nationalliberalen Partei Minister Möller [Theodor von Möller (*1840, † 1925) wurde 1901 preußischer Handelsminister; Anm.] vom Kupferhammer [metallverarbeitender Betrieb, dem 1827 eine Gerberei angegliedert wurde, heute Möller-Group; Anm.]. Von der S.P.D. Carl Severing. Jetzt begann für uns eine große Zeit. Sonntag für Sonntag wurden Agitations-Touren gefahren. Auch abends, trotzdem wir damals bis 19 Uhr arbeiten mussten. Bis in die entlegenen Orte ging unsere Wahlpropaganda. Eine andere Möglichkeit der Aufklärung und dadurch Wählerstimmen zu erhalten, war nicht gegeben. Eines Sonntags warten wir wieder an der Volkswacht. Hier bekamen wir unser Material zugeteilt. Nach Kaunitz [ein kleiner Ort 25 km südöstlich von Bielefeld; Anm.] ging es. Eine halbe Stunde vor Kirchenanfang kamen wir an. Unsere Räder wurden vom Wirt in den Schuppen gestellt. Wir bekamen nun den Auftrag, jedesmal zwei Mann eine bestimmte Richtung einzuschlagen, und am Schluss sich wieder in der Wirtschaft einzufinden. Mit meinem Freund Wilh. Seefeld zog ich nun los. Freundlich wurden wir nun gerade nicht aufgenommen. Meist wurden die Zettel mit dem Besen wieder aus dem Haus gefegt oder mit der Feuerzange dem Ofen übergeben. Es kam ja alles vom Teufel. Bald mussten wir unseren Rückmarsch antreten. Einen Teil des Materials mussten wir wieder mitnehmen.

Als wir in der Nähe der Wirtschaft waren, kam uns ein Mann entgegen, nahm unser Blatt an, warnte uns aber. Wir sollten uns in Acht nehmen, denn unsere Kameraden hätten sie schon zusammengeschlagen und hätten mit den zum Teil demolierten Rädern flüchten müssen. Wir versteckten uns nun unter einem Gebüsch. Der Mann versprach uns dann noch, den Rest [des Materials] dort abzuholen und an den Mann zu bringen. Es wäre aber nicht

leicht und der Verlust der Arbeitsstätte zu befürchten. Wir waren ihm natürlich sehr dankbar. In der Nähe der Wirtschaft angekommen, sahen wir dann auch eine aufgeregte Menschenmenge vor der Wirtschaft. Bei einem Heiligenhäuschen, das am Wege stand, machte ich meinen Freund aufmerksam, dass wir unsere Mütze abnehmen müssten. Anschließend stellten wir uns als Radwanderer an, beschauten uns die Gegend. Näher gekommen hörten wir, wie jemand zu seinem Nachbarn sagte: Sind dat auck woll wecke van düssen, wovon us use Pastor inne Kerken wat von vertellt hätt? [Übers.: Sind das auch wohl welche von diesen, von denen uns unserer Pastor was in der Kirche erzählt hat?] So kamen wir ziemlich unangefochten in die Wirtschaft. Aber hier Mann an Mann. Der Wirt gab uns einen Wink ihm zu folgen. Nun gab's Püffe, Beine wurden gestellt, Tritte gab's. Aber untergehakt, um nicht zu fallen, folgten wir dem Wirt. Das Tor machte er auf. Wir auf die Straße, und im schnellen Spurt umfuhren wir die johlende Menschenmenge. Steine, Latten und Bretter prasselten uns nach. Aber das Wenigste traf.

Nach einem Kilometer Fahrt kamen wir zum Haupttrupp. Aber böse sah es aus. Die waren schon vor der Wirtschaft mit Steinen und Latten empfangen worden. Dann in dem Schuppen noch mishandelt, und einer, der mit dem Rade nicht so schnell wegkam, bekam noch mit einem Brett einen Schlag auf den Rücken, ehe auch er sich in Sicherheit bringen konnte. In einer Schmiede wurden die Wunden verklebt und die Fahrräder, so gut es ging, wieder in Ordnung gebracht. Kurz darauf fand die Wahl statt. Resultat: Stichwahl zwischen Severing und Möller. Wir natürlich wieder aufs Rad mit neuem Material. Aber welch ein Umschwung. Überall wurden wir mit Erfrischungen bedacht.

So war nun der Tag der Stichwahl herangekommen. Wir natürlich wieder in die Wahllokale, um das Resultat auf dem schnellsten Wege, und das war nur per Rad möglich, nach Bielefeld zu bringen. Denn alles fieberte um die Entscheidung. Als ich nun auf dem Kesselbrink [ein zentral gelegener öffentlicher Platz; Anm.] ankam, hörte ich schon den Jubel Tausender, die in der Zentralhalle, dem größten Saal Bielefelds, versammelt waren. Jubel stieg auch wieder auf, als mein Resultat aus Kaunitz verlesen wurde. Es stand zu dem Zeitpunkt schon fest, dass Carl Severing als einer der Jüngsten in den

Reichstag einziehen würde. Als er dann mir mit Handschlag dankte: Diesen Erfolg verdanke ich zum großen Teil Dir und deinen Kameraden vom Arb. Radf. Verein Vorwärts, da war alles vergessen, was wir an Strapazen und sonst noch durchgemacht hatten.

Jetzt begann aber unsere große Zeit im Arb. Radf. Bund. Der Minden-Ravensberger Radf. Bund bröckelte auseinander. Die meisten Vereine bröckelten auseinander. Andere Vereine „Frisch auf“ und „Wanderlust“ schlossen sich uns an. „Corona“, Heeper Str., „Transvaal“, Langestr. im Volkshaus traten dem Arb. Radf. Bund bei. (Heute Sieker und Sudbrack) Es entstanden jetzt aber an allen Orten Vereine, die sich dem Arb. Radf. Bund anschlossen. Heute möchte ich aber doch zu einer Verschmelzung mit dem Deutschen Radfahrer Bund raten, denn auch in den anderen Vereinen sind doch nur Arbeiter. Vielleicht in einer besonderen Abteilung, die das Kunst- und Reigenfahren sowie das Radwandern, den billigsten und gesündesten Sport, betreibt.

August Hilbert Bielefeld Jöllenbecker Str. 100

[1] Das Manuskript schrieb August Hilbert um 1966 nieder, es befindet sich heute im Archivbestand der SPD Ostwestfalen-Lippe (Stadtarchiv Bielefeld SPD-OWL Nr. 503), für den KS abgeschrieben von Michael Mertins.

Orthographische und Zeichensetzungsfehler wurden von der Redaktion berichtigt, im Manuskript verwendete Abkürzungen aber beibehalten. Sinngemäße Ergänzungen und Anmerkungen der Redaktion sind durch eckige Klammern gekennzeichnet.

Wer war August Hilbert?

Das Urgestein der Bielefelder Fahrradbranche wurde 1876 geboren und erlernte den Beruf des Schlossers bei den Dürkopp-Werken. Mit 20 Jahren gründe-

te er den örtlichen Verein des Arbeiter-Radfahrer-Bundes. 1903 machte sich der begeisterte Radwanderer in der Jöllenbecker Str. 90 mit einem kleinen Fahrradgeschäft inklusive Werkstatt selbständig. Seine Verkaufspraxis war sehr erfolgreich. Er fuhr per Rad, mit einem weiteren Rad an der Hand, ins Ravensberger Umland und verkaufte beide an die ländliche Bevölkerung. Der Rückweg erfolgte dann auf Schusters Rappen. Beflügelt durch diese Verkaufserfolge konnte Hilbert sein Geschäft bald auf die andere Straßenseite in das Eckhaus Pestalozzistr. 1 verlegen. Geschäftstüchtig firmierte er nun unter dem Namen „Ravensberger Fahrradhaus“ und betrieb auch eine Filiale im benachbarten Herford.

Der tüchtige Geschäftsmann und Mechaniker wurde Mitglied im Reichsinnungsverband des Mechanikerhandwerks und brachte es dort bis zum Bezirksleiter. Für kurze Zeit, von 1924 bis 1926, beteiligte sich Hilbert auch an einer Motorradfertigung in Kooperation mit Heinrich Wemhöner (Marke WEKO). 1928 erhielt Hilbert von der Mechaniker-Innung die Silberne Ehrennadel. 1932 organisierte er maßgeblich die Reichstagung der Mechaniker in Bielefeld. In den 1930er Jahren erwarb er auch das Haus Jöllenbecker Str. 100, wo Verkaufsfläche, Werkstatt und Lager noch einmal stark erweitert werden konnten. In dieser Zeit hatte Hilbert den „Untermieter“ Wilhelm Pohl, der eine Rahmenfertigung aufzog. Von da an gab es Räder der Marke „Original Hilbert“ und „HiBi“ für Hilbert Bielefeld. 1935 verließ Pohl Bielefeld, um in Schoetmar die Lippischen Fahrradwerke LFW zu gründen. Ob Hilbert weiter von dort Rahmen bezog, ist ungeklärt. In den 1950er Jahren sollen wieder Rahmen in seinen Werkstätten entstanden sein, danach wurden nur noch fertige Rahmen zugekauft. 1955 übertrug er das Geschäft an seinen Sohn Herbert, der es bis 1996 führte. Mit erstaunlichen 101 Jahren verstarb August Hilbert erst 1977. (mm)



Werbeanzeige aus Das RAD Nr. 22, Jg. 1950

Die Fernfahrt Wien - Berlin 1893 / 2015

Die Vorlage bot die erste Langdistanzfahrt im Wettstreit zwischen Reiter und Radfahrer im Jahre 1893 von Wien nach Berlin. Uns ging es darum, den Beweis anzutreten, dass selbst nach über 100 Jahren auch heute noch die alten originalen Fahrräder aus dem Hause Adam Opel das Zeug dazu haben, diese Fernfahrt zu meistern. Dabei ging es nicht darum, einen neuen Streckenrekord aufzustellen, in Anbetracht der großen Hitze und der fast durchweg asphaltierten Straßen und Wege auch gar nicht vergleichbar. Vielmehr stand die alte Technik im Vordergrund, dazu sah das Profil der Wegstrecke alles andere als nach Flachetappen aus. Hier die Eckdaten der Fernfahrt von Wien nach Berlin: 750 Kilometer mit weit über 6 000 Höhenmetern. Der trainierte Radsportler wird müde gähnen und sagen, ja und?

Keine elektronische Schaltung mit 22 Gängen kam zum Einsatz, wir sprechen hier von Fahrrädern, die teilweise mit 54/21 Zähnezahl betrieben werden, und da wird die Luft schnell dünn, im wahrsten Sinne des Wortes. Die einzelnen Fahrräder unserer Helden der Landstraße waren allesamt aus den 1910 - 20er Jahren mit wohlklingenden Modellbezeichnungen versehen wie „Opel Sieger Wien-Berlin“ aus dem Jahre 1911 oder „Flitzer“, der seinen Namen bekanntermaßen über ein damaliges Preis-ausschreiben der Adam Opel AG erhielt. Des Weiteren die Berufsfahrräder „ZR3“ sowie das „Modell Nr. 3“, der Urahn des „ZR3“. Dazu kam ein Tourenrad aus dem Jahre 1922 mit aufrechter Sitzhaltung und Tourenlenker, was sich in der Kombination aus Maschine und Fahrer als unschlagbar am Berg herausstellte, dazu später mehr.

Mit neun verrückten Radfahrern, anders kann man sie nicht bezeichnen, und zwei Begleitpersonen in Opel-Materialwagen ging die Tour am 6. August 2015 von Rüsselsheim nach Wien los. Vollbepackt mit Fahrrädern, Ersatzteilen, 50 Litern Trinkwasser, unzähligen Riegeln und leckeren getrockneten Landjägerwürstchen im Ge-



päck. Dort angekommen, besuchten wir Herrn Harald Cap in seinem Fahrradgeschäft, das seit der Gründung am 1. Jänner 1930 dort existiert. Der Grund unseres Besuches ist einfach zu erklären: Sein Vater und Onkel, Otto und Walter Cap, fuhrten in den 1920er Jahren für den Rennstall Opel auf internationaler Bühne Rennen. Und das sehr erfolgreich, wie verschiedene Bilder von der Weltmeisterschaft in Budapest 1928 zeigen. Platz 5 für Walter Cap und Platz 7 für Otto Cap unterstreichen deren herausragende Platzierungen bei dieser Weltmeisterschaft auf Opel-Fahrrädern. Mit glänzenden Augen berichtete Harald Cap aus alten Rennfahrerzeiten seines Vaters und Onkels. Der nächste Tag wurde nicht weniger spannend mit dem Besuch des Stammbetriebs Opel & Beyschlag, welcher in zwei Jahren sein 125-jähriges Jubiläum feiern wird. Vor Ort wurden wir vom Enkel des Mitbegründers Beyschlag empfangen, wobei natürlich Firmengeschichte vom Feinsten präsentiert wurde. Der Nachmittag wurde im Heurigen gefeiert, natürlich sehr enthalten mit viel Wasser und klassischen Wiener Schnitzeln. Da die Quecksilbersäule bereits 38° Celsius anzeigte, verkniffen wir uns das kühle Blonde.



Tag 1 Wien - Hrotovice: 113 Km - 1000 Hm - 38° Celsius

Tags darauf wurden wir um 8.15 Uhr von Herrn Markus Opel und weiteren Mitgliedern der Alt-Opel IG zum Startort Wien-Floridsdorf begleitet. Der Andrang der Menschen und Interessierten ließ vermuten, dass hier wohl gleich ein hochdotiertes Profi-Radrennen gestartet wird. Die Karawane startete gegen 9.15 Uhr nach unzähligen Interviews durch einen österreichischen Fernsehsender dann endlich Richtung Korneuburg. Diesen Ort erreichten wir über die Prager Straße, welche damals schon Josef Fischer (Sieger der Fernfahrt Wien - Berlin 1893 auf Opel Victoria Blitz) gefahren war. Danach fuhren wir über immer kleinere Straßen und ausgezeichnete Radwege Richtung Hrotovice, unserem ersten Tagesziel. Dabei wurden 113 Kilometer mit 1 000 Höhenmetern überwunden. Am ersten Radfahrttag stieg das Thermometer wieder auf 38° Celsius an, so dass unsere Versorgungsfahrer in ihren Fahrzeugen ständig Wasserrationen verteilten und jeder Radfahrer mit mehr als 10 Liter versorgt werden musste. Glücklicherweise und ausgelaugt erreichten wir gegen 18 Uhr unser Hotel. Wellnessoase und Schwimmbad wurden ausdauernd von uns belagert.



Tag 2 Hrotovice - Rozsochatec: 96 Km - 1200 Hm - 38° Celsius

Der Tageshöchstwert von 38° Celsius war ja zu ahnen! Nach anfänglich flachem Streckenabschnitt wurde es sehr wellig mit steilen Passagen. Den steilsten Anstieg des Tages meisterte ein einziger Fahrer auf seinem Fahrrad fahrend. Es war Germar Heinrich, der besagte Mensch auf seinem Tourenrad von 1922 mit der richtigen Übersetzung von 42/28. Alle Radfahrer applaudierten ihm, schiebend und



schnaubend vor Hitze und rinnendem Schweiß, der in den Augen brannte. Diese verteilte Opel-Maschine, das Gefährt, ist seit dieser Stunde hochgehandeltes Objekt der Begierde bei allen Teilnehmern.

Mit vielen kleinen Pausen kamen wir sicher am Tagesziel an, Übernachtungsort Pension „na zamku“. Rozsochatec, ein Schloss inmitten grüner Landschaft mit vorgelagertem See und, ja natürlich, einer Doppelgarage, die als wunderbarer Serviceraum umfunktioniert wurde. Es wurden kleinere Arbeiten wie Kettensäuberung und Kettenspannung durchgeführt. Bis hierher hatten alle Fahrräder perfekt funktioniert, auch wenn das monatelange Training vor der großen Fernfahrt anderes gezeigt hatte.



Gelöste Kurbeln, gerissene Pedalausgewinde durch maximalen Druck am Berg, gebrochene Sattelkloben und weitere Kleinigkeiten ließen nur gewisse Geschicklichkeit im Umgang mit dem alten geliebten Material zu. Dazu gehörte auch eine Zweigang-Nabe von Fichtel & Sachs, welche aus dem Jahre 1922 stammt. Diese wurde vor der Fernfahrt dreimal zerlegt und immer wieder mit Feinschliff und handgefertigten Bauteilen in einwandfreie Funktion versetzt.

Tag 3 Rozsochatec - Praha (Prag): 108 Km - 1380 Hm - 41° Celsius

Die augenscheinliche Königsetappe am heißesten Tag der Tour verhiess nichts Gutes für Mensch und Maschine. Deswegen starteten wir bewusst sehr früh und legten die ersten 40 fast flachen Kilometer möglichst zügig zurück. Die Bergprüfung kam danach stetig und ständig mit andauernden Aufs und Abs, wobei die Anstiege gefühlt zu Fuß oder von unserem Allstar Gernar grrrrrrrrr... fahrend gemeistert wurden.

Zwischenzeitlich wurden mehrfache Regelverstöße festgestellt, hatten doch einige Teilnehmer ihre Übersetzungen bergfähig gestaltet, so dass o Wunder mehrere Teilnehmer immer länger fahrend die Berge erklommen. Was will da die UCI schon ausrichten? Gefühlt waren wir alle Sieger an diesem Tag, als Prag vor uns auftauchte und schließlich abends bei einem kühlen Blondin angestoßen wurde.

Tag 4 Prag - Dresden: 123 Km - 700 Hm - 37° Celsius

Die nächste Etappe nach einem Ruhetag war für uns im Auftakt sehr gut. Neue Kraft geschöpft und weitere erlaubte oder unerlaubte (wer hat eigentlich das Reglement vorgegeben) Eingriffe in das Material vorgenommen, Übersetzungstabellen mit dem Streckenprofil verglichen und das Rad angepasst. Bei allen spukten Entfaltungstabellen im Kopf herum und es gab anscheinend kein schöneres Thema, wobei die landschaftlichen Reize Tschechiens und der fast wieder sichtbare deutsche Boden einige Energieschübe freisetzen.

Solch wunderschönes Wegenetz führte die Kameralente unter uns ständig zu Zwangspausen am Straßenrand, um mit der Kamera bewaffnet Schnappschuss um Schnappschuss zu machen. In Litomerice angekommen, hinweg über einen Sandweg mit steilem Anstieg, fuhren plötzlich alle dauerhaft den Berg, hmmm. Merkwürdig?! Keineswegs, da man ja berücksichtigen muss, dass mittlerweile ein starker Trainingseffekt einsetzte. Abfahrten zu einem Flusslauf der Labe brachten uns wiederum in eine malerische Landschaft. Danach kam der dicke Hammer mit der Maximalsteigung der Tour mit 18% Steigung. Da ging es ans Eingemachte und es wurde alles aus den Sportmaschinen herausgeholt und fast alle kamen fahrend über den Berg.

Ja, wie erklärt man(n) weitere Superlative, wenn es dafür keinen Wortschatz gibt ?

Der Königsberg wurde unerträglich lang und jeder fuhr jetzt seine ganz eigene Etappe nach Alpe de Huez hinauf. Im Durchschnitt mit 10 - 16%, ein Wahnwitz für alte Fahrräder und alt aussehende Radler. Ich ziehe den Hut vor allen wetteifernden Wadenbolzern, die sich nach geraumer Zeit oben an dem Scheitelpunkt der „Bergetappe“ wieder zusammenfanden.

Die Belohnung ließ nicht lange auf sich warten und in einer berausenden Abfahrt ohne Helm und Gurt, sondern mit stilvoller Radmütze und gestrickten Radhandschuhen und klassischer alter Radhose mit Ledereinsatz fuhren wir im Gruppetto im Affenzahn mit 60 Stundenkilometern zu Tale. Keiner dachte in diesem Augenblick über irgendwelche Defekte oder Rahmenbrüche nach, behütet im doppelten Sinne machte sich ein breites Grinsen in den Gesichtern von Friedel Morhard, Mike Gürgens, Jean-Marc Bach, Fabrizio Sitzia, Gerd Jajschik, Gernar Heinrich, Denny Hafermann, Jo Wächter und meiner Wenigkeit Stepp Klasen breit.

Pedalumdrehung um Pedalumdrehung kamen wir dem Elberadweg näher, den wir zum Schluss in Dresden angekommen, locker des Weges rollten. Bemerkt hatten wir nur, dass es irgendwie spät geworden sein musste. Um 21 Uhr erreichten wir gemeinsam unser Nachtquartier. 13 Stunden im Sattel waren gemeistert worden, von Mensch und Maschine, unversehrt und mit keinerlei Defekten, die uns hätten aus der Ruhe bringen können. Das Meisterstück als Etappe war vollbracht.

Tag 5 Dresden - Cottbus: 101 Km - 400 Hm - 36° Celsius

Nach einem Ruhetag ging es weiter in Richtung Cottbus und es machte sich fast Gelächter breit, als erklärtes Tagesziel sich bei etwas über 100 Kilometer Wegstrecke abzeichnete.





Die Temperaturen waren um ein Grad auf satte 36° Celsius gefallen, fast flach kam uns diese Tagestour vor, zumal wir sehr lange hohes Tempo im gegenseitigen Windschattenfahren immer ausgefeilter beherrschten. Die Bucksche Schweiz lud zuweilen mit phantastischem Wegenetz ein. Es wurde von einigen Fahrern sogar ein mittägliches Bad in einem See genommen, war das doch glatt der kälteste Tag seit dem Tourbeginn in Wien.

Tag 6 Cottbus - Berlin: 125 Km - 300 Hm - 33° Celsius

Die letzte Tagesetappe führte uns gemeinsam mit unseren unerschütterlichen Versorgern in den Begleitfahrzeugen, Anko Slagter (er fuhr auch einen Teil mit seinem Fahrrad mit, eine Knie-OP hatte leider nicht alle Etappen zugelassen) und Rainer Anders, in Richtung Berlin, wo wir am Nachmittag erwartet wurden. An dieser Stelle ist den beiden ein ganz großes Kompliment zu machen. Ohne sie lägen wir bereits als Skelette irgendwo zwischen Wien und Berlin und wären verdurstet. Dankeschön für eure immerwährende Fürsorge!



Der Spreewald präsentierte sich mit einem perfekten Radroutennetz bis kurz vor die Tore Berlins, als doch plötzlich „Defekt!“ aus den hinteren Reihen der Mannschaft zu hören war. Nach einer fünfminütigen Blitz-Reparatur (man suche bei diesem Wortspiel das gesuchte Fahrzeug) fuhren wir direkt zum KADEA-Betrieb zur Bessemerstraße im Stadtteil Tempelhof. Die „Kathedrale der Arbeit“ steht seit den 1910 Jahren für einen exzellenten Opel-Betrieb, dessen Gebäudekonstruktion mittlerweile sogar denkmalgeschützt wurde. Die Familie Still bereitete uns einen wunderbaren Empfang, so dass wir jetzt eigentlich am Ende unseres Vorhabens angelangt wären, ja wenn da nicht die verrückten Radfahrer wären.

Aber das ist eine andere Geschichte bzw. wird eine andere Geschichte, wenn es heißt **München - Mailand 2017**. Die Eckdaten: 700 Kilometer Wegstrecke - 10 600 Höhenmeter - ?? ° Celsius. Ich bedanke mich ausdrücklich bei allen hier nicht genannten Personen, ohne die diese Unternehmung nicht hätte stattfinden können.

Mit radsportlichem Gruß aus Essen (Ruhrgebiet) vom Organisator der Tour Stepp Klasen Opel-Fahrrad-Klassik.



8. Velo-Classic in Ebersbach

Im vergangenen Sommer war Ebersbach/Fils Treffpunkt für die Liebhaber historischer Fahrräder. Neben einer Ausstellung alter Rennräder in der Marktschul-Turnhalle mit über 20 Exponaten, das älteste aus dem Jahr 1901, sowie die Straßenrennmaschine unseres verstorbenen Vereinsmitgliedes Robert Wagner aus den 60er Jahren, mit dem dieser viele Erfolge für den Rad- und Motorsport-Verein „Victoria“ (RMSV) eingefahren hatte. Diverse Fabrikate, angefangen vom Opel-Werksrad, über Motobecane, Bauer und vielen anderen Marken, die heute überwiegend auf dem Markt nicht mehr vertreten sind, aber in der Vergangenheit innovativ die Technik bei Rennrädern vorangetrieben haben.

Deutlich hoben sich die 46 Teilnehmer der Velo-Classic mit ihren historischen Zweirädern beim Start in Ebersbach vom gewohnten Bild der neuzeitlichen Rad-

fahrer ab. Neben den klassischen Rennradfahrern waren auch einige Teilnehmer mit Touren- und Stadträdern vertreten. Nachdem es pünktlich zum vorhergesehenen Starttermin regnete, verschob sich der Start auf 9.45 Uhr. Bürgermeister Vogler schickte die auf drei Gruppen verteilten Teilnehmer, die erstmalig zwischen der Tour 1 mit 52 Kilometern und 150 Höhenmetern und der Tour 2 mit 68 Kilometern und 320 Höhenmetern wählen konnten, auf die Strecke.

Die 16 Starter der Tour 1 und die 30 Starter der Tour 2 wurden von wegekundigen Guides des RMSV auf den jeweiligen Rundkurs geführt. Unterwegs konnten sich die Teilnehmer an der Zwischenstation am Wäscherschloss mit einer zünftigen schwäbischen Vesper, inkl. Most, stärken, ehe die Rückfahrt zum Ausgangspunkt der Fahrt angetreten wurde. Alle Teilnehmer kamen wohlbehalten nach Ebersbach



zurück. Am Marktschulhof angelangt, wurde beim Hock auf dem Schulhof von den Teilnehmern und den Besuchern noch gefachsimpelt, ehe die Teilnehmer noch die Auszeichnung für die erfolgreiche Teilnahme entgegen nehmen konnten. Sie zollten der ansprechenden Streckenführung und Siegfried Stahl, dem Initiator der Tour, für die gelungene Veranstaltung Lob.

Die 8. Velo-Classic ging dank der emsigen Helfer auf der Strecke, als Guide, Organisator, Kuchenbäcker und im Küchenteam wieder reibungslos über die Bühne. Dank an alle, die zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben. Weitere Information und Bilder finden sich auf der Homepage www.rmsv.de. Die diesjährige Veranstaltung wird am 17. Juli stattfinden.

(Lothar Distel, RMSV)

13. Fietsen-Tour und 30 Jahre Boxenstop Museum

Am 12. und 13. September 2015 lud das „Boxenstop“ Auto-, Zweirad- und Spielzeugmuseum Tübingen zur „13. Fietsen-Tour“ und zum 30-jährigen Museumsjubiläum ein. Das bedeutete für uns die Organisation von zwei Tagen Programm rund ums historische Fahrrad, um Anreisenden vorwiegend aus der Schweiz und Österreich einen entspannten Aufenthalt in Tübingen zu ermöglichen. Es sollte sich schließlich lohnen, soweit gefahren zu sein.

Am Samstagnachmittag fuhr eine Gruppe von zehn Radlern bei starkem Gegenwind das raue Steinlachtal hinauf nach Ofterdingen zur Museumsscheune in der Sattlergasse. Dies ist ein Heimatmuseum besonderer Art. Dort wird die wirtschaftliche Entwicklung des Dorfes anhand vieler kleiner unterteilter Handwerksbetriebe in einer großen Scheune zur Schau gestellt – die Kuferei liegt neben dem alten Friseursalon, dem sich die Stifabrik anschließt. Die ganze Dorfge-

schichte wurde von einem sehr kompetenten Museumsführer dargestellt, der uns glatt die Zeit vergessen ließ. Nach der Rückkehr begann der Festabend mit Ansprachen und Dankesreden von Rainer Klink, dem Boxenstop-Museumschef, und verschiedenen Honoratioren, darunter auch der Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer. Es war ein lauer Abend fast wie im Mai und einige Teilnehmer hielten bis weit nach Mitternacht aus, um die Rückkehrer der Nacht-Rallye zu begrüßen.



Am Sonntag dann, nach einem vorzüglichen Weißwurstfrühstück und dem obligatorischen Fototermin, starteten zu den Klängen einer Dixieland-Band 30 Teilnehmer auf ihren historischen Fahrrädern. Wir waren eine bunt gemischte Truppe von acht bis achtzig Jahren. Diese Sonntagstour führte uns durch das Tübinger Streuobstparadies mit seinen herrlichen Düften und lieblichen Dörfern ins Neckartal. Unterhalb der Wurmlinger Kapelle machten wir Rast – bei gegrillten Würstchen und einem Bier oder Limona-

de. Zurück in Tübingen hatten einige Teilnehmer den Wunsch nach einem Eis, dem man bei einem Halt auf dem wunderschönen Marktplatz gerne nachkam. Dort wurden von Touristen, hauptsächlich von japanischen, Fotos von unseren Fahrzeugen geschossen, auf Teufel komm raus. Unter tosendem Beifall wieder zurück am Boxenstop war dort ein buntes Treiben zu beobachten. Für viele der Oldie-Radfahrer war dieses Wochenende die letzte Möglichkeit, ihr „Schätzle“ zu bewegen und der Öffentlichkeit zu prä-

sentieren. Bei leckerem Kaffee und Kuchen hörte ich von vielen Teilnehmern, dass sie nächstes Jahr auf jeden Fall wieder dabei sein möchten.

(Michael Faiß, Tübingen)

Zur **14. Fietsen-Tour** am 10. u. 11. September 2016 lädt das Boxenstop Museum Tübingen alle Freunde historischer Fahrräder zum zweitägigen "MotorMobil Museumsfest" rund um das Boxenstop Museum ein. Es werden zwei familienfreundliche Ausfahrten in schöne Landschaften und zu interessanten Objekten angeboten.

Mehr Informationen und Flyer/Anmeldung zum Download als PDF-Datei finden sie unter:

www.boxenstop-tuebingen.de
Gerne auch per email:
anhalt@boxenstop-tuebingen.de
oder Telefon: 07071-929090

Velo Classico Germany – Rückblick & Ausblick

Die Premiere der Velo Classico Germany war im September 2015. Die Stadt Ludwigslust, in Mecklenburg-Vorpommern wirbt mit dem Slogan „Lust auf Leben“ und sie war mit ihrem bezaubernden Barockschloss eine würdige Kulisse. Angereist war eine Schar von über 240 radbegeisterten Menschen mit ihren Rädern und zum Teil extravaganter historischer Kleidung. Vom Opel-Rennrad (Bj. 1906) über ein Schweizer Militärrad (Bj. 1935) waren viele Schätze vergangener Tage zu bestaunen. Zur Wahl standen drei Ausfahrten, die Genießerrunde (45 km), die Liebhaberrunde (90 km) und die Heldenrunde (150 km). Wegen ihrer

entspannten Auslegung sind die Touren nach dem Vorbild der L'Eroica in der Toskana für jeden interessant, der alte Räder liebt. In Mecklenburg-Vorpommern schlummern viele Schlösser und Gutshäuser, die zum Teil als Ort für die obligatorischen Genuss-Stopps gewählt wurden.

Für Radreisende gerieten Fahrräder aus Stahl nie aus der Mode. Allerdings für Rennradfahrer gehört Stahl in Zeiten von Carbonrahmen sicher zum alten Eisen. Dennoch grassiert die immer größer werdende Lust an Ausfahrten mit klassischen Rädern. Es hat „Charakter“, wenn ein Velo-Classico-Peloton von Rennradlern auf klassischen Stahlrahmen und zeitgenössischen Wolltrikots über mecklenburgische verkehrsarme Landsträßchen rollt – für Zuschauer wie für die Fahrer selbst. Wie die Profis von einst leiden die Retro-Rennfahrer am einfachen Material ohne Rasterschaltung und den Kies- und Kopfsteinpflasterwegen, die sie wegen der Ähnlichkeit zu den historischen Radrennstrecken gezielt

aufsuchen. Dafür entschädigen sie sich bei ausgiebigen Fahrtpausen mit geschmackvollem Essen. Hier hatte die Velo Classico Germany einiges zu bieten und ragte damit gegenüber anderen Veranstaltungen hervor. Unterwegs gab es z.B. Frischkäsepralinen, Geflügelsoljanka, köstlichen Kuchen, Wildbratwurst, frische Waffeln und andere regionale Köstlichkeiten. Zu trinken gab es neben Fruchtsäften und Kaffee, selbst ein gutes Glas Wein oder den „Velo-Classico-Radler“.



Die freudvolle Stimmung unter den Teilnehmern und „Zaungästen“ bei der Premiere konnten noch nicht einmal gelegentliche Regenschauer stören. Die Retro-radler nahmen das weitgehend flache Terrain unter ihre Reifen und alle drei Strecken führten durch die reizvolle Seenlandschaft und den Naturpark „Le-

witz“ im Süden Schwerins. Die Strecken verliefen überwiegend über befestigte, zum Teil auf nicht asphaltierten Wegen – was dem Vorbild der „Strade Bianche“ in der Toscana nachempfunden ist. Um-

dass viele alte Räder erhalten und restauriert werden, vielleicht auch nur zum Anlass der Velo Classico. In Ludwigslust sollen Menschen zusammenfinden, die Freude am Genuss haben, an Kleidung vergangener Zeiten und vor Allem verbindet sie die Liebe zum Fahrrad. Die Velo Classico schafft den Rahmen, um die eigene Leidenschaft zu leben und die schönen Räder zur Schau zu stellen und auf den Runden „auszuführen“.

Weitere Informationen zur Velo Classico Germany 2016 unter www.veloclassico.de

rahmt wird die Veranstaltung mit einem Radteilemarkt, Live-Musik und Köstlichkeiten aus der unmittelbaren Region.

Die zweite Auflage, die Velo Classico 2016 befindet sich schon in der Vorbereitung. Die Veranstalter wünschen sich,

Der diesjährige Termin ist 17./18. September 2016. Zugelassen sind alle Räder mit Baujahr 1989 und älter. Für die 150 km-Heldenrunde gilt zusätzlich für die Rennräder: Stahlrahmen, Riemenpedale, Rahmenschaltung und freiliegende Bremszüge.



(Text: Manfred Galonski, Fotos: SPOR-TOGRAF)



Mein Rad

aus der Sammlung von Rolf Dietz,
Arnsberg

Passend zum Thema Arbeiter-Radfahrer-Bund wird hier ein Rad der Marke „Frischauf“ aus dem gleichnamigen Zweiradwerk des ARB Solidarität in Offenbach vorgestellt.

Wie lange hast du das Fahrrad schon?

Das Rad ist nun seit rund vier Jahren in meinem Besitz. Es dürfte um 1930 gebaut worden sein.

Wie hast du es erworben?

Es lag seit 40 Jahren im Keller eines Bekannten, der auf Weisung seiner Frau endlich mal aufräumen musste, und sollte eigentlich auf den Schrottplatz. Mein großes Glück war, dass er von meiner Leidenschaft für alte Fahrräder wusste.

In welchem Zustand war das Rad?

Das Fahrrad war in einem erbärmlichen Zustand und mein Bruder Gerhard hat ein halbes Jahr restauriert. Die Rücktrittnabe wurde wohl im Zusammenhang mit der Montage einer 3-Gang Kettenschaltung von F&S getauscht. Es wurden dabei alle noch vorhandenen Originalteile erhalten. Lediglich die Reifen wurden durch neuwertige ersetzt.

Was magst du an dem Fahrrad besonders?

Es fährt sich wunderbar und hat einen schönen Farbton. Außerdem steht hinter der Marke „Frischauf“ eine äußerst interessante Historie.

Hattest du ein besonders schönes Erlebnis mit deinem Rad?

Ich setze es regelmäßig auf RTF's in der Region ein und habe dabei immer viel Spaß. Ganz besonders schön war aber eine mehrtägige Radtour am Bodensee mit Freunden, bei der auch einige der Bilder entstanden sind.



oben: Rolf Dietz mit seinem Rad in der Arnsberger Altstadt



links: Das hübsche „frischtauf“-Steuerkopfschild aus den 30ern zeigt im Hintergrund eine strahlende Sonne

links unten: Die F&S-Kettenschaltung wurde wohl in den 1950ern montiert

links ganz unten: Auch der Scheinwerfer fand erst später zum Rad

unten: Die Marken-Glocke befand sich bei Übernahme des Rades noch am Lenker

ganz unten: Der Rahmenschriftzug am Unterrohr steht zwischen einer geteilten Sonne

Fotos: Stephan Peters (3) und Rolf Dietz (3)



Die Feder

von **Andreas Grüenthal,**
Schönhorst (Schleswig-Holstein)

Durch einen Freund, der auf dem diesjährigen Treffen in Bad Segeberg auf unseren Verein aufmerksam wurde, bekam ich den Hinweis, „Das wäre auch was für Dich!“

Warum eigentlich? Radfahrer aus Leidenschaft schon immer. Bereits einige Touren er- und auch überlebt. Diverse Touren durch Australien, über 2000 km durch Asien, während der Dunkelheit in den frühen Morgenstunden von streunenden Hunden gehetzt, sowie einer Reise von Nord nach Süd durch unser Land, haben mir diese Art der Fortbewegung als eine der attraktivsten erscheinen lassen.

Immer mitten im Geschehen, mit der zurückgelegten Strecke sich verändernde Landschaften sowie Dialekte wahrzunehmen, bringt einen sehr interessanten Einblick in unsere Welt. Aber auch der tägliche Weg zur Arbeit wird auf dem Rad nicht nur erträglicher, sondern bringt auch ein echtes Abschalten vom Job-Geschehen mit sich. Anfangs kostete es Überwindung nicht ins Auto zu steigen, dann kommt aber die Phase, in der es genau anders herum ist.

Aber dies ist nicht mein einziges Interesse, die Welt ist bunt! Die Ent-

wicklung historischer, technischer Gerätschaften, insbesondere derer die einen fortbewegen, sei es motorisiert auf 2 oder 4 Rädern, oder mit Flügeln, all das steht ebenso in meinem Focus.

Irgendwann durchfuhr mich der Blitz: Ein Hochrad, das verbindet doch so viel. Zum einen Parzellen aus meinen Interessengebieten. Zum anderen war das Hochrad, oder Penny Farthing, wie es im englischen Sprachraum auch genannt wird, ein wichtiger Baustein im Mosaik der Mobilisierung des Menschen. Und dann kam der Reiz, mit so einem Rad fahren zu lernen! Meine Hände zitterten, als ich im Internet nach einer Beschaffungsmöglichkeit suchte. Bald wurde ich fündig, und ein paar Wochen später hatte ich eine Replika abgeholt und machte die ersten Rollversuche auf unserer Auffahrt. Nun bin ich kein Jongleur oder Artist, so ließ ich mir Zeit und machte eher langsam Fortschritte, dafür aber bis heute, nach über 3000 km, ohne Sturz und Unfall. Trotzdem war der Weg steinig, denn leider musste ich die Erfahrung machen, dass das gute Stück in einer erbärmlichen Qualität nachgebaut worden war.

Da es aber dazu dienen sollte, die täglichen Fahrten zu erledigen, trennte ich mich nach 500 km wieder von ihm. Nun etwas schlauer, fand ich bald ein interessantes neues Stück, wieder eine Replika. Dies hatte ich so für mich entschieden, da ein originales Hochrad für den täglichen Einsatz viel zu schade wäre.

Wieder einige Wochen später stand es vor mir. Ein Traum! Sehr solide verarbeitet und die Schwachstellen meines alten Rades waren hier einfach super gelöst. Nun gab es keine Ausreden mehr und es wurden Kilometer gefressen. Fast täglich zur Arbeit, die normalen Erledigungen, alles geschieht im Sattel in luftiger Höhe.

Warum eigentlich? Es ist hiermit doch viel anstrengender und auch gefährlicher als mit einem Safety! Ja, stimmt, aber es ist so schön, interessierten Menschen diese historische Art der Fortbewegung nahebringen zu dürfen. Und von diesen gibt es viele, sehr viele. Kaum eine Fahrt, auf der nicht Fragen gestellt werden, Begeisterung entgegengebracht wird oder einfach ein „Oh, guck’ mal da...“ zu vernehmen ist. Jeder kennt es irgendwie, aber kaum einer hat sowas schon in echt gesehen, geschweige denn in Aktion, im normalen Straßenverkehr und nicht auf einer Veranstaltung.

Radfahren verbindet, und zwar nicht nur die Fahrziele miteinander, sondern auch die Menschen, die sich hierfür interessieren. Und das nun schon seit über 130 Jahren. Und besonders in unserem Verein. Ich freue mich auf viele nette, neue Kontakte.

Ich reiche die Feder hiermit nach Österreich weiter an Max Reder.

Peter Scherber †

Ein Urgestein ist von uns gegangen. Am 5. Dezember verstarb Peter Scherber in seinem Haus in Wiesbaden an einem Herzinfarkt, sechs Tage vor seinem 87. Geburtstag. Er ist unter großer Anteilnahme seiner Familie und Angehörigen, sowie unseres Vorstandes und einiger Mitglieder begraben worden. „Historische Fahrräder e.V.“ wird ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Unser Verein verliert mit Peter ein engagiertes, versiertes und beliebtes Mitglied. Erst wenn Peter - in den ersten Jahren mit seinem „Opel ZR III“ - eingetroffen war, galt die Velocipedade als eröffnet. Und es waren nicht wenige Mitglieder, die mit ihm „Velo quatschten“. Schließlich war er ein Fachmann, speziell ein Kenner der Marke „Opel“. Seinen letzten „Auf-

tritt“ hatte Peter bei der Velo 2015 in Bad Segeberg. Hier fehlte seine langjährige Partnerin Eleonore Heinemann aus Mühlheim an der Ruhr in Folge einer schweren Erkrankung. Peter kam seinerzeit in Begleitung seines Sohnes Günther.

Peter hinterlässt neben seiner Ehefrau Sohn Günther die Tochter Evi mit ihren Familien. Und vor allen Dingen trauert seine langjährige Begleiterin Eleonore, die sicher vielen Mitgliedern als angenehme Fahrrad-Freundin bekannt ist, zusammen mit ihren Angehörigen.

Der Verfasser lernte Peter zu Beginn seiner Fahrrad-Sammlerleidenschaft kennen, als er Fragen zu einem Opel-Flitzer hatte. 1991 wurde in Hannover das „Internationale Velociped-Treffen“ (heute IV-CA) veranstaltet. Als Neuling war der Verfasser mit im Organisationsteam aktiv, ohne je eine solche Veranstaltung erlebt zu



haben. Die damals Verantwortlichen waren bald überfordert und so wurde Peter Scherber gebeten, sich einzubringen. Das tat er dann auch, in dem er mehrmals von Wiesbaden nach Hannover reiste, Vorschläge machte, Anforderungen klar machte. Dank Peters Erfahrung wurde das Treffen 1991 ein voller Erfolg. So war er, „unser“ Peter – immer leidenschaftlich engagiert in Sachen Fahrrad-Oldtimer. (we)

TERMINE 2016

ab 13. Mai: Das Fahrrad Kultur - Technik - Mobilität, Ausstg. im Industriemuseum Chemnitz

15. Mai: Tweed Run Graz, Start 10:30 Uhr beim Hilmteichschlössl; 8,5 km mit Picknick im Stadtpark (www.facebook.com/tweedrungraz)

2.-5. Juni: 25 Jahre „Oude Fiets“- Festwochenende. Treffen klassischer Fahrräder, Concours d'élégance mit anssl. Jubiläumsfeier, Exkursionen, z. B. zu einer Brauerei oder zum Norton-Motorradmuseum möglich. Gebühr pro Person 125 €, Meldeschluss ist der 20. Mai!

11. Juni: Nachtausfahrt, Start 18 Uhr Dresden, Schützengasse 18; FVFD (frank@fahrradsammler.de)

11. + 12. Juni: „in velo veritas“ - Radrundfahrt im Weinviertel. Schlossdreieck in Wolkersdorf / Österreich. Samstag ab 14:00 verschiedene Events u. Anmeldung, Sonntag Ausfahrt: (70, 140, 210 und 210 km); www.inveloveritas.at

18. + 19. Juni: Velo-Nostalgie Saarbrücken am Schloss Saarbrücken (siehe Beilage!)

24. + 25. Juni: 10. Treffen für historische Fahrräder in Öhringen. Fr. + Sa: Teilemarkt (keine Standgebühr); Sa.-Vorm.: Ausfahrt (14km), Sa.-Nachm.: Ausfahrt zur Landesgartenschau, Fahrradvorstellung und Hochradrennen im Hofgarten; Kontakt: Hans Braun, Im Reutfeld 7, 74243 Langenbrettach. Tel: 07946-8791, braun.2000@t-online.de

2. Juli: Sommerfest Deutsches Fahrradmuseum in Bad Brückenau mit Teilemarkt, Ausfahrt etc. (siehe Beilage)

19. - 21. August: Velocipedade Erfurt

4. September: Sonnenaufgangsfahrt, Start 4:00 Uhr bei Frank Papperitz, FVFD (frank@fahrradsammler.de)

10. September: Bad Nauheimer Jugendstilfestival mit historischem Radrennen (s. Beilage)

10. + 11. September: 14. Fietsen-Tour Boxen-stop Museum, Tübingen (siehe S.45f)

11. September: 6. Fahrrad-Klassik-Markt von Historische Fahrräder Berlin e.V. und Ullis Museumsladen, Standanmeldungen unter www.historische-fahrraeder-berlin.de oder 030/3366987

17. + 18. September: Velo Classico in Ludwigs-lust (siehe Beilage)

21. + 23. September: Wiener Fahrradschau

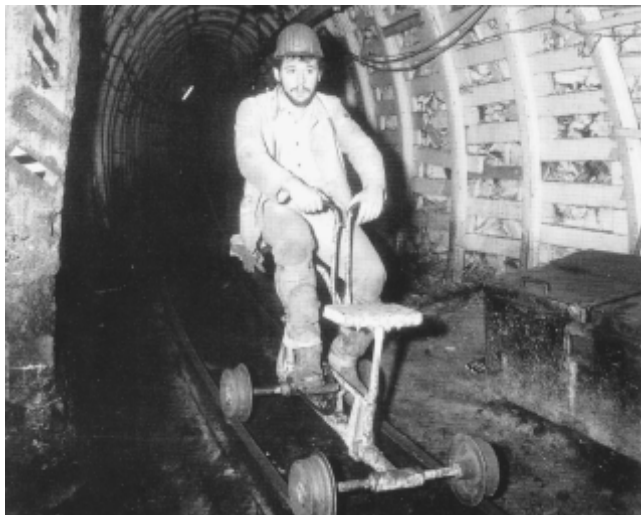
23. - 25. September: 25. Stallhof-Ausstellung (9 - 17 Uhr), Themen: Mehrsitzer, Sonderkonstruktionen + Notbereifung. Sonntag: Ausfahrt 10-15 Uhr. Kein Startgeld, teilnehmen kann jeder, Anmeldung zur Ausfahrt erbeten, FVFD frank@fahrradsammler.de

31. Oktober: Sportliche Ausfahrt auf historischen (Diamant-) Rennrädern Dresden - Chemnitz (ca. 80 km), FVFD (frank@fahrradsammler.de)

VERKAUFE

Verschiedene alte französische Fahrräder der Marken Motobécane, Motoconfort, RPF etc.; verschiedene Ersatzteile (Brooks-Hammock-Sattel, Dynamo Alternacycle von 1919 etc. Fotos + Infos auf Anfrage. Kontakt : konnold@aliceadsl.fr

Zu guter Letzt...



Für die Arbeit untertage wurden Schienenfahrräder entwickelt, die von Grubenhandwerkern oder in Strecken ohne Lokverkehr genutzt wurden. Das abgebildete Grubenfahrrad für zwei Personen stammt aus der Aachener Zeche Sophia Jacoba und kann im Ibbenbürener Bergbaumuseum besichtigt werden.

Die Abbildung stammt aus dem Kalender 2014 des Knappenvereins Tecklenburger Land e.V.

(eingesandt von Bernd Schmelzer, Ibbenbüren)

Impressum

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

Herausgeber

Historische Fahrräder e. V.
Deisterweg 15B, 30851 Langenhagen
Fon 0511-731474 / Fax 0511-7261769
www.historischefahrraeder.de
info@historischefahrraeder.de
Bankverbindung:
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/Post aus
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

Termine/Anzeigen
Maxi Kutschera (mk)
Könizbergstr. 5, CH-3097 Bern-Liebelfeld
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.

Urheberrechtlicher Hinweis

Der Knochenschüttler ist nach dem Urheberrecht gesetzlich geschützt. Nachdruck oder sonstige Vervielfältigung erfordert die Genehmigung des Herausgebers. Als sonstige Vervielfältigung gelten auch Fotokopien, Mikroverfilmen, Digitalisieren, Scannen und Speichern auf Datenträger.

deutsches fahrrad museum



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

97769 Bad Brückenau (Staatsbad)
Heinrich-von-Bibra-Straße 24
Tel. 09741/93 8253 · Fax 93 8254

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

FLORIAN FREUND

VELOEVOLUTION

FAHRRADGESCHICHTE
ENTWICKLUNG · DESIGN · HINTERGRÜNDE



JETZT BESTELLEN BEI **€ 24,95**
FAHRRADBUCH.DE

INFO@FAHRRADBUCH.DE TEL: 0341-392 80600

MAXIME
Grafik und Design

AKTUELLE RADSPORTBÜCHER



Hannah Grant

DAS GRAND TOUR KOCHBUCH

ISBN 978-3-95726-011-6
344 Seiten, Hardcover im Großformat
EUR 45,00 [D]

Fit und leistungsstark mit
Genuss dank Tinkoff-Köchin
Hannah Grant und ihrem
großen Sportler-Kochbuch

Eine Liebeserklärung an den
schönsten Sport der Welt:
Der deutsche Radsportfotograf
öffnet seinen Archivschatz.



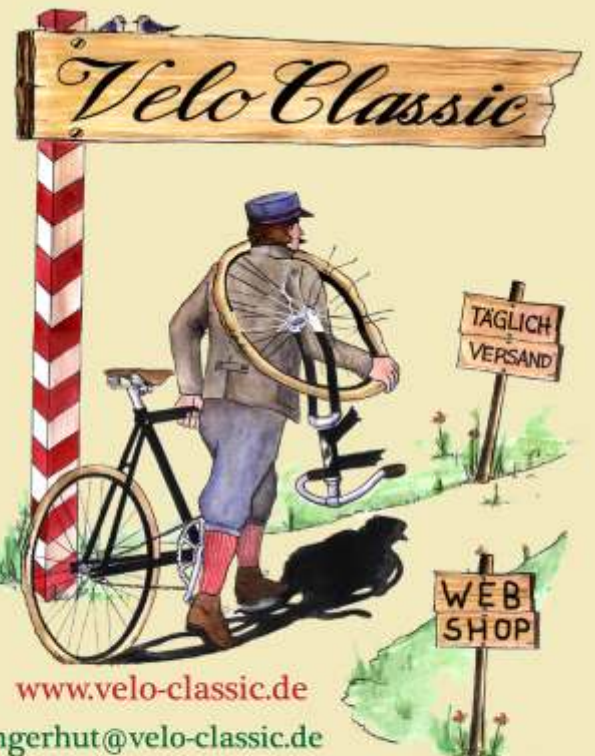
Hennes Roth TOURLEBEN

Vier Jahrzehnte
Radsportfotografie

ISBN 978-3-95726-012-3
344 Seiten, Hardcover im Großformat
EUR 45,00 [D]

COVADONGA VERLAG

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



www.velo-classic.de

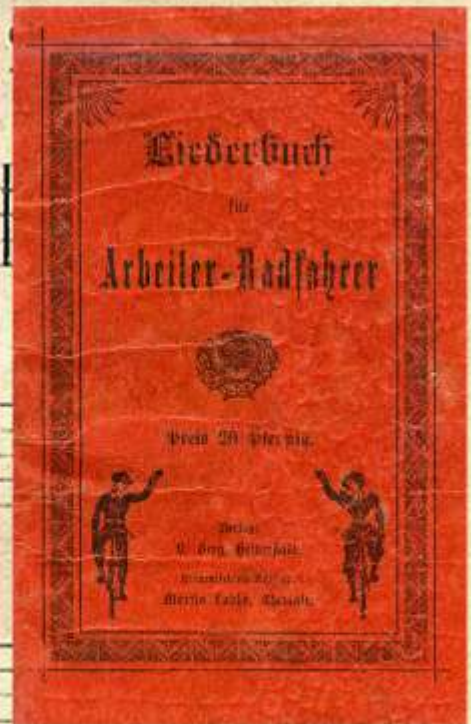
fingerhut@velo-classic.de

velo-classic - Gartenweg 46 - 32609 Hüllhorst

Tel.: 05744 / 920528 Fax: 05744 / 920529

Zubehör für klassische Fahrräder,
Rennräder, Motorfahrräder und Mopeds

Radsfahrer-Marsch v.



ch = tem Muth, mit



Ihr freien Radler aufgewacht.

Wel: Der Papst lebt herrlich in der Welt.

Ihr freien Radler aufgewacht;
Der Morgen grüht, die Sonne lacht,
Das Lied der Lerche hell erklingt
Und Tau auf weiter Flur erblinkt.

Erinnert euch, an eure Pflicht,
Gedenket aller Sorgen nicht,
Die uns bereiten Tag und Nacht
Der Unterdrücker Niedertracht.

Drum sitz und hurtig auf das Rad,
Wir tragen heute neue Saat —
Dem armen Volk ins weite Land,
Zur Aufklärung in seinem Stand.

Flugblätter bringen wir geschwind,
Stets freudig jedem Menschenkind
Für Freiheit, Gleichheit kämpfen wir,
Agitation ist unsre Zier.

Und haben wir das Werk vollbracht,
Dann stimmt Alle ein mit Macht:
„Hoch leb' die freie Radlerschar!“
Mög' sie gedeihen immerdar.



Wort und Schrift u

Die Zusammenstellung zeigt Werbepostkarten für den ARB Solidarität und ein Liederbuch, beides aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg. Der Liedtext nimmt Bezug auf das Vereinsziel, die Ideen von Freiheit und Gleichheit unter das Volk zu bringen. Die Postkartenmotive orientieren sich an Vorbildern der Antike (oben) bzw. der Französischen Revolution (unten). Der dekorative Schriftzug „Frisch Auf“ ist Bestandteil eines Radfahrergürtels.

Aus den Sammlungen von Sven Dewitz (Liederbuch), Uli Feick, Rainer Gilles und Steffen Heidenreich (Gürtel).