

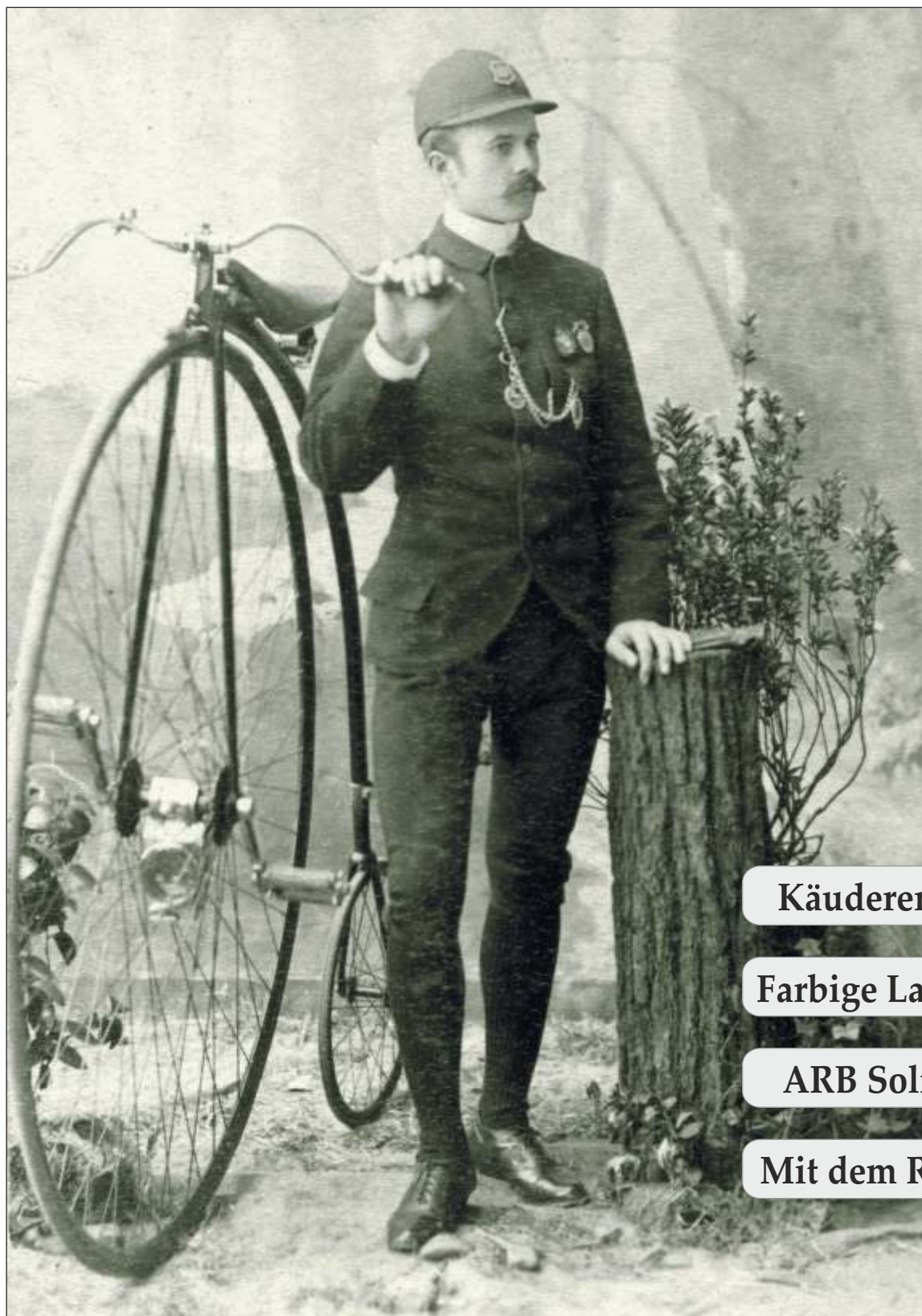
Der

Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 63 • 1/2017

Knochenhüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

63



Käuderer & Seitzinger

Farbige Lampenscheiben

ARB Solidarität Teil 3

Mit dem Rad zur WM 66

In dieser Ausgabe:



*Eine fahrbare Eierlikörflasche – die gab es sicher nur in Den Haag!
Foto: F4 vom 1. November 1968*

Die Niederländer sind bekannt für ihr besonderes Verhältnis zum Fahrrad.

Über zwei Spezies aus dem Land der Deiche und Grachten berichtet Herbert Kuner. Akribische Recherchen sind seine Spezialität und somit gelang es ihm, das Lebenswerk von zwei besonderen Fahrradmechanikern bis in die 1920er Jahre zurückzuverfolgen.

Steuerbord – grün – backbord – rot?

Hat jemals ein Fahrradhistoriker über diese Frage intensiv nachgedacht? Florian Reiß hat es getan und serviert den Lesern ungeahnte Zusammenhänge aus der Epoche der frühen Fahrradbeleuchtung.



Foto: M. Mertins



Großer Radballpreis von Schweinfurt 1960, aus: Festschrift zum 75-jährigen Jubiläum des RKB Solidarität Schweinfurt, S. 141

Ralf Beduhn setzt seine Geschichte des ARB Solidarität für die Nachkriegszeit fort.

Ein schwerer Neustart stand der „Solidarität“ ins Haus, denn es ging um die Vormachtstellung im deutschen Radsport. Jahrelange Grabenkämpfe mit dem BDR, Gerichtsprozesse und Ungerechtigkeiten nahmen den Soli-Radlern letztlich die Kraft und den Schwung.

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist die Erfindung des lenkbaren Zweirades, die mich, Karl Drais, unsterblich gemacht hat, und somit wende ich mich heute an Euch aus dem Jenseits. Schließlich wird meine Erfindung ihre Bedeutung nie verlieren - auch sie ist unsterblich geworden.

Am 29. April 1785 kam ich zum badi-schen Hochadel gehörend auf die Welt. Mit Fünfzehn schickte mich mein Vater auf die Forstlehranstalt seines Bruders. Drei Jahre später besuchte ich die Uni-versität in Heidelberg, belegte dort die Fächer Landwirtschaft, Physik und Baukunst. Dann begann meine praktische Forstlaufbahn. Aber schon bald hatte ich die Nase voll von Wald und Flur, ließ mich freistellen und zog nach Mannheim, um mich ganz meinen Ideen und Erfindungen zu widmen.

Als phantasievoller Techniker hatte ich schon länger darüber nachgedacht, wie man sich ohne das Hilfsmittel Pferd schneller als ein Fußgänger fortbewegen könnte. Wäre eine Konstruktion mit zwei Rädern möglich? Ja, dachte ich, so könnte es gehen: Zwei Räder – das vordere lenkbar – mit einem Balken plus Sitz verbinden und sich abwechselnd links und rechts mit den Füßen abstoßen. Gedacht – getan. Mitte 1817 fuhr ich mit meinem Zweirad von Mannheim in Richtung Schwetzingen und zurück. Dabei erreichte ich eine Geschwindigkeit von immerhin 13 Kilometern in der Stunde, schneller als jede Kutsche. Nicht nur die örtlichen Zeitungen berichteten über meinen „Ritt“. Bald verbreitete sich die Geschichte meiner „Draisine“, wie mein Fahrzeug genannt wurde, über Baden hinaus, später sogar europaweit. Es tauchten viele Nachbauten auf, auch im Ausland, in Frankreich als „Vélocipède“ und in Großbritannien als „Hobby-Horse“ bezeichnet.

Wer nun denkt, ich sei mit meiner Erfindung ein gemachter Mann gewesen, der irrt. Mit meiner Laufmaschine war ich der Zeit voraus, Straßen und Wege waren einfach zu schlecht und Behörden missbilligten das Fahren. Die Maschine wurde

schließlich mehr zum Vergnügen als zur praktischen Nutzung verwandt. Ich war ohne Einkünfte, geriet in schlechte Gesellschaft, begann zu trinken, wurde krank und starb schließlich 1851 entmündigt im Alter von 66 Jahren.

Nicht mehr erlebt habe ich die spätere Weiterentwicklung meiner Laufmaschine: Trekkurvelociped, Hochrad, Niederrad und eine Vielzahl anderer Erfindungen rund ums Fahrrad, sowie die bedeutenden technischen Neuerungen Luftbereifung, Freilauf, Schaltungen usw. Über die Weiterentwicklungen meiner Idee habe ich mich sehr gefreut. Noch mehr gejubelt habe ich über die Laufräder für Kinder, die heute überall zu sehen sind. Schon zu meiner Zeit hatten Knaben des Adels kleine Laufmaschinen als Spielzeug. Aber das moderne Lauf-Rad ist mehr als das, es ist die Vorstufe zum Radfahren. Die Kinder können sofort das Gleichgewicht halten, was Voraussetzung für das spätere Radfahren ist, während meine Zeitgenossen sich damit noch äußerst schwer getan haben. Groß ist meine Begeisterung auch, dass in Weinböhla ein Draisinen-Rennen veranstaltet werden soll – ich werde mir das von oben anschauen!

Wenn meine Erfindung kein echter Fortschritt gewesen ist, will ich nicht mehr Karl Friedrich Drais von Sauerbronn heißen. Allerdings hatte sich das schon 1848 erledigt. Ich legte damals meinen Adelstitel ab, war nur noch einfacher Bürger, wurde somit der unsterbliche Bürger Karl Drais, Erfinder der Laufmaschine, Wegbereiter des Fahrrades.

Es grüßt Euch herzlich

Euer Karl Drais

PS. Auf der Rückseite des Heftes findet Ihr einen alten Handzettel mit Werbung für meine Laufmaschine.

aufgeschrieben von Walter Euhus, Langenhagen
Abbildung aus: H.-E. Lessing: Automobilität, S. 7



Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Herbert Kuner: Käuderer und Seitzinger	4
- Florian N. Reiß: Wie ein Schiff auf der Straße	11
- Ralf Beduhn: Das fünfte Rad am Wagen	16
Literatur	
- Lesetipps	23
Autorenforum	
- Ohne Zylinder, bitte!	25
- Wembley 1966	26
- Nachbau der Drais'schen Laufmaschine	29
- Post aus der Vergangenheit	32
- Der mit dem Sattel lenkt	34
- Ein Fahrrad mit Familienanschluss	35
- Nachträge zum KS	38
Historische Orte	
- BDR-Denkmal in Bad Schmiedeberg	39
Historisches Dokument	
- ARKB-Rennen 1951	40
Veranstaltungen und Ausfahrten	
- 2. Historisches Radrennen in Bad Nauheim	42
- Wintertreffen in Erfurt	43
- Radrennen „Rund um Köln“	44
Ausstellungen und Museen	
- „2Räder - 200 Jahre“ in Mannheim	45
- Ausstellungsvorschau	46
- Fahrradmuseum Pflugsmühle	46
Vereinsnachrichten	
- Neue Homepage	47
- Fahrrad-Datenbank im Aufbau	47
Mein Rad	48
Die Feder / Vereinsnachrichten	49
Termine / Kleinanzeigen / Zu guter Letzt	50
Impressum	50

Titelbild: Hochradfahrer in zeittypischer
Kleidung um 1890; aus der Sammlung von
Velo-Classic

Käuderer und Seitzinger

Zwei niederländische Fahrradhändler aus Leidenschaft

von Herbert Kuner, Utrecht (NL)

Unser Autor ist als Betreiber der Internetplattform rijwiel.net bei den niederländischen Sammlerkollegen kein Unbekannter. Den KS-Lesern ist Herbert Kuner eher bekannt durch seine technisch ausgerichteten Artikel zu Rahmenkonstruktionen, Falträdern und zur Fahrradindustrie. Aber sein Herz schlägt auch für besondere Persönlichkeiten der Fahrradbranche, die er in detaillierten Lebensberichten in den Blickpunkt rückt. Schon acht Mal bereicherten seine fundierten Artikel den KS – beginnend bei der Nr. 20 und endend bei der Nr. 47. Die KS-Redaktion freut sich nach so langer Pause wieder einmal einen „echten Kuner“ präsentieren zu können.

Johannes Käuderer und Johan („Jan“) Seitzinger waren zwei Fahrradhändler, die beide ihr Geschäft um 1900 gründeten, und in beiden Fällen war nach ungefähr gleich vielen Jahrzehnten wieder Schluss, weil es in der Familie keinen Nachfolger mehr gab. Käuderer und Seitzinger kannten sich, sie wohnten und arbeiteten beide in Den Haag – soweit nichts Besonderes. Aber es waren zwei markante Persönlichkeiten, die für das von ihnen so geliebte Fach des Fahrradmechanikers und -händlers viel geleistet haben und deren Leben ganz im Zeichen ihres Berufes stand. Sie setzten sich dafür ein, ihren Berufszweig auf ein höheres Niveau zu heben. Käuderer und Seitzinger waren echte Fachleute, die ihr Wissen weitergeben und mit ihrer Arbeit für den niederländischen Fahrradhändlerverband BRHN unausgebildete Schrauber aus der Berufsgruppe der Fahrradmechaniker fernhalten wollten. Eigentlich geht es im Artikel um drei Personen, denn Jan Seitzingers Geschäft wurde später von seinem Sohn Jan Seitzinger Jr. übernommen, der seinem Vater als angesehener Vertreter seiner Zunft in nichts nachstand.

Wie an den Namen unschwer zu erkennen ist, waren beide Familien deutscher Abstammung. Der Großvater von Jan Seitzinger Sr. (1864 - 1943) stammte aus dem württembergischen Lobenhausen bei Kirchheim an der Jagst. Die Herkunft der Familie Käuderer ist weniger gut dokumentiert, aber die deutsche Abstammung ist nicht nur aus dem Nachnamen sondern auch aus den deutsch geschriebenen Vornamen von Johannes Käuderer und seinem Vater abzuleiten. Der Name Käuderer ist in den Niederlanden auf jeden Fall bis um das Jahr 1800 zurückzuverfolgen.

**Johannes Jacobus Käuderer
(1878 - 1965)**

Johannes Käuderer eröffnete am 1. August 1900 zusammen mit seinem

Freund F. Simonis ein Fahrradgeschäft an der Elandstraat 50 in Den Haag. 1901 führte man bereits das Prädikat „Bondsrijwielhersteller“ (anerkanntes Fachgeschäft des Radfahrerbundes ANWB) und verkaufte Fahrräder unter der eigenen Marke Simson. Im Briefkopf einer Rechnung von 1906 ist zu lesen: „*Simonis und Käuderer, Fabrikanten der Simson-Räder, Reparaturwerkstatt für Fahrräder und Maschinen, Metaldreherei, Emaillierung, Vernickelung.*“ Nicht viel später gingen die beiden geschäftlich jeder seinen eigenen Weg, blieben aber freundschaftlich miteinander verbunden. (Abb. 1)

Während sich Simonis in Adressbüchern als Fahrradmechaniker bezeichnete, nannte sich Käuderer Fahrradhersteller. 1911 ließ er die Marke „Heraut“ für seine Fahrräder schützen und behielt diese 50 Jahre lang bei. In den 1920er



Abb. 1 Die Fahrradhändler Käuderer und Simonis, „zwei unzertrennliche Freunde“, bei ihrem 25-jährigen Geschäftsjubiläum

Jahren zog sein Geschäft in die Copernicuslaan 72 in Den Haag um. Zudem besaß er eine Filiale in der Elandstraat, die von seinem Mitarbeiter Borsboom geführt wurde. (Abb. 2) Mit zwei Niederlassun-

gen und einer Handvoll Mitarbeiter führte Käuderer ein verhältnismäßig großes Fahrradgeschäft. Als Hauptmarke verkaufte er Gazelle-Räder.



Abb. 2 Filiale Käuderers in der Elandstraat 58 (Den Haag), 1929

Käuderer und der BRHN

1903 organisierten sich die niederländischen Fahrradeinzelhändler unter dem Verbandsnamen „Bond van Rijwielhandelaren en -Herstellers in Nederland“ (BRHN), in erster Linie um die starke gegenseitige Konkurrenz zu dämpfen, die die Verkaufspreise beeinträchtigte. /1/ Es gehörte wenig dazu, ein Fahrradgeschäft zu eröffnen; die BRHN-Händler wollten sich mit ihrem Zusammenschluss von nicht angeschlossenen Händlern, die vom BRHN jahrzehntelang pauschal als „Pfuscher“ abqualifiziert wurden, bzw. von Billiganbietern abheben. Die BRHN-Ortsgruppe in Den Haag wurde 1905 gegründet. Seitzinger war BRHN-Mitglied der ersten Stunde. Käuderer dagegen - mit der Mitglieds-

nummer 2367 - machte sich erst in den 1920er Jahren mit seiner Arbeit für die Den Haager Ortsgruppe einen Namen. Käuderer und Simonis waren in dieser Zeit mehrere Jahre Vorstandsmitglied. Dabei nahm Käuderer vor allem die Aufgabe der Mitgliederwerbung und -überprüfung auf sich. Kandidaten konnten erst nach einer Inspektion ihres Geschäfts BRHN-Mitglied werden.



Abb. 3 Den Haager Fahrradhändler im Empfangszimmer von Vredestein in Loosduinen, rechts halb stehend: J. Käuderer

Vor allem 1924 stieg die Mitgliederzahl in Den Haag stark an, dank der eifrigen Arbeit Käuderers sowie des Ortsgruppensekretärs Priem. Innerhalb von fünf Monaten sorgten beide für einen Anstieg der Mitgliederzahl in Den Haag von 100 auf 150.^{/2/} Mit dieser großen Mitgliederzahl organisierte der Vorstand am 10. September 1924 eine Exkursion zur Vredestein-Fabrik im benachbarten Loosduinen. (Abb. 3) 45 BRHN-Fahrradhändler wurden durch den Betrieb geführt, in dem Fahrrad- und Autoreifen sowie -schläuche hergestellt wurden.^{/3/}

In einem Artikel zum 25-jährigen Geschäftsjubiläum preist Vorstandsmitglied Seitzinger Käuderer und Simonis nicht nur wegen ihrer wertvollen Verbandsarbeit, sondern charakterisiert sie auch als waschechte Fahrradhändler und -mechaniker, die „ihr Fach noch mit Liebe ausüben“.^{/4/} Technik und Fachkenntnisse waren für Käuderer immer wichtiger als Verkauf und Werbung.

Anfänge der Berufsbildung im niederländischen Fahrradhandel

Die Frage einer soliden Ausbildung für Fahrrad- und Motorradhändler war schon seit der Gründung des BRHN ein interner Streitpunkt. Die Förderung der

Fachkenntnisse war einerseits ein satzungsgemäßes Ziel des Verbandes, andererseits wollte ein Teil der Mitglieder nicht eine große Zahl potenzieller junger Konkurrenten heranziehen. Schließlich war der vermeintliche Wildwuchs an Fahrradgeschäften ein Anlass für die Gründung des BRHN gewesen. So kam man in diesem Punkt jahrelang nicht weiter und es blieb beim

Abdrucken technischer Artikel im Verbandsblatt DE RIJ WIELHANDEL.

Erst 1917 wandte sich ein Ausschuss des BRHN mit einem Vorschlag für einen Lehrplan für die Fahrradmechanikerausbildung an den Verband der berufsbildenden Gewerbeschulen im Land. Doch auch dieser Vorstoß fand nur ein halbherziges Echo seitens der Schulen, u. a. wegen finanzieller Gründe,

so dass keine offizielle Ausbildung zustande kam.^{/5/} /6/ Einige Ortsgruppen des BRHN und teils auch einzelne Fahrradhändler ergriffen selbst die Initiative und organisierten ab 1919 vermehrt Kurse zur Weiterbildung unter Kollegen. (Abb. 4) Diese Kurse fanden zumeist im Winter statt, da dies im Fahrradhandel eine relativ ruhige Zeit war.

Auch diese Initiativen waren eine unstete Sache. Nur der jährliche Kurs für Motorradtechnik in Amsterdam hielt sich mindestens acht Jahre lang. Dort wurden ab 1922 auch die ersten Prüfungen für Motorradmechaniker organisiert – eine lokale Angelegenheit ohne allgemeine Anerkennung, aber dennoch ein wichtiger erster Schritt für die Ausbildung für Zweiradmonteure. Damit eingehend erschienen in den 1920er Jahren auch die ersten Fachbücher für Fahrrad- und Motorradtechnik von verschiedenen Autoren.

Käuderer als Prüfer: „Lass’ Platz für das Ventil“

1928 fand es der BRHN endlich an der Zeit, jährliche Meister- und Gesellenprüfungen für den Fahrradmechanikerberuf zu organisieren, wie der Verein zur Förderung des Handwerks (VVA) das für unterschiedlichste technische Berufe schon seit langem tat. Deshalb wandte sich der BRHN an den VVA und es wurde am 23. und 24. Juli 1929 in der Gewerbeschule in Utrecht die erste landesweite Prüfung durchgeführt. Der siebenköpfige Prüfungsausschuss bestand aus prominenten Vertretern des Fachs wie dem BRHN-Vorsitzenden Baakman, dem BRHN-Sekretär Wels, dem Leiter der Burgers-Fahrradfabrik Kilsdonk, aber auch Käuderers Kollege Seitzinger.

Von den 29 Kandidaten für den Meisterbrief und 9 für den Gesellenbrief bestanden drei Viertel die Prüfung. Im VVA-Jahresbericht war später hierüber zu lesen: „Wenngleich der Prüfungsaus-

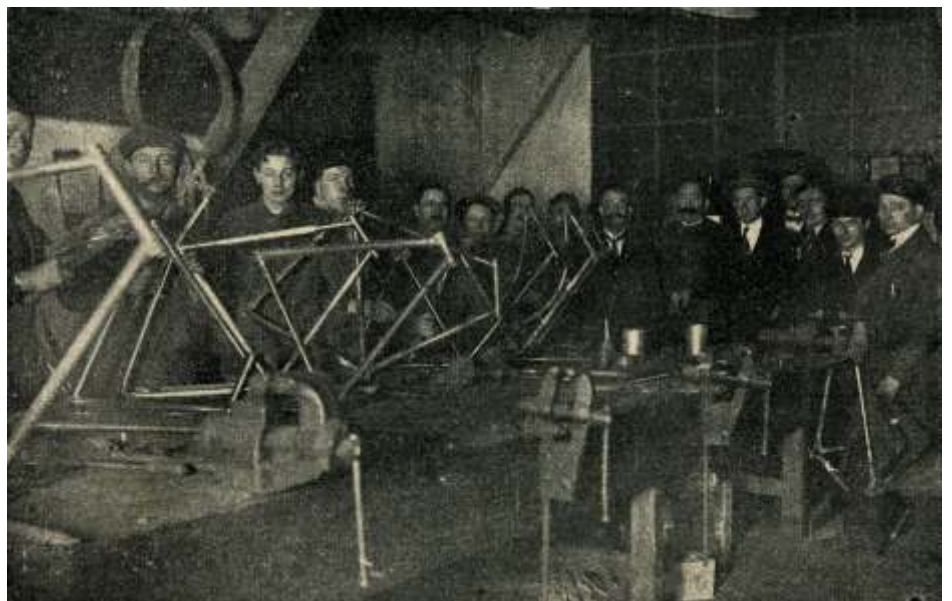


Abb. 4 Teilnehmer eines Rahmenbaukurses des BRHN Rotterdam im Winter 1923/24, der nur einmal organisiert wurde

schuss feststellen musste, dass sich ein großer Teil der Kandidaten unzureichend vorbereitet hatte, wollte man doch bei dieser ersten Prüfung die Latte nicht zu hoch legen, auch wegen des Alters der Prüflinge.“/7/

Der älteste Teilnehmer war mit 50 Jahren Johannes Käuderer. Er bestand die Meisterprüfung genauso mühelos wie der Leiter seiner Filiale, Borsboom. Der dritte Teilnehmer aus Den Haag war ein Geselle, der für Käuderer arbeitete. Als Eigentümer einer großen Fahrradhandlung, die er schon fast 30 Jahre leitete, war Käuderer natürlich nicht auf den Meisterbrief angewiesen. Aber er betrachtete es als eine Ehre und wollte mit gutem Beispiel vorangehen. /8/ /9/ (Abb.5)



Abb. 5 Emailleschild von ca. 1940, das Käuderer in den 1950er Jahren an seiner Ladentür hängen hatte.

In den 1930er Jahren leiteten Käuderer und andere örtliche BRHN-Vorstandsmitglieder selbst Fahrradtechnikurse und fungierten als Prüfer. Darüber hinaus organisierte Käuderer lokale Fachmessen für Hersteller, Groß- und Kleinhändler aus der Fahrradbranche sowie Exkursionen für Fahrradhändler. /8/ /10/ Ein ganz typischer Satz, den Käuderer seinen Kurs-Teilnehmern und Lehrlingen beim Einspeichen von Laufrädern einzutrichtern versuchte, war:



Abb.6 So wollte es Käuderer bei den eingespeichten Laufrädern seiner Lehrlinge sehen: größtmöglicher Platz für das Ventil, damit die Speichen beim Aufpumpen nicht im Weg sind

„Lass’ Platz für das Ventil!“ Er wurde damit später in Fachzeitschriften mehrfach zitiert. Käuderers Bemühungen blieben diesbezüglich allerdings vergebens: Sein Wahlanspruch wurde und wird leider immer wieder missachtet. (Abb.6)

Zurück zur Fahrradmechanikerausbildung. Mit der Gründung der zentralen

Fahrradtechnikfachschnule des Prüfungsorgans für Fahrrad- und Motorradhändler REMEC im September 1947 in Amsterdam war der Weg hin zu einer landesweiten, regulierten Berufsausbildung für Fahrradmechaniker abgeschlossen. Das Fachdiplom, das bei der REMEC erworben werden konnte, war inzwischen nach dem 1937 erlassenen Niederlassungsgesetz für Gewerbetreibende eine Voraussetzung für die Eröffnung eines Fahrradgeschäfts. Die Theorie- und Praxisinhalte wurden an verschiedenen Gewerbeschulen im Land in Form von Abendkursen angeboten. Meistens dauerte es zwei bis drei Jahre, bis ein Lehrling als ausreichend qualifiziert erachtet wurde, um die Prüfung zu absolvieren.

Die REMEC-Prüfer waren zumeist selbst Fahrradhändler. 1950 war auch Käuderer – inzwischen über 70 Jahre alt – noch immer als Prüfer für die REMEC tätig. Im Vergleich zur Zeit vor dem Krieg war das Niveau der Kandidaten nach Käuderers Ansicht nicht besser geworden: „Vor 1940 kamen die meisten aus Ehrgeiz. Sie wollten sich auszeichnen, ihr Können beweisen, zeigen, dass sie besser als die anderen waren. Heute ist das Examen ein Muss für die, die ein eigenes Geschäft aufmachen wollen. Es ist zu viel Routine dabei, der Drang und die Eigeninitiative fehlen. Die Kandidaten können und wissen heute deutlich weniger!“ /8/

Auch geschäftlich war Käuderer 1950 noch voll und ganz aktiv und konnte am 1. August sein 50-jähriges Jubiläum feiern, mit Fahnen, einer Blaskapelle, vielen Blumen und einer großen Zahl von Kollegen, die ihm gratulieren kamen. /11/

Käuderers Laden war inzwischen zu einem wahren Museum geworden. Sein Diplom von 1929 hing an der Wand, im Büro standen reihenweise Ordner, Briefe und Bücher und neben der Eingangstür stand ein Gazelle-Tandem von 1936 mit einer besonderen Geschichte. Der Fotojournalist Simon Smit mietete dieses Tandem 1936 für 50 Cent pro Stunde bei Käuderer und fuhr damit zum Palast Noordeinde, um es der frisch verlobten Kronprinzessin Juliana und ihrem zukünftigen Gemahl, Bernhard Prinz zur Lippe-Biesterfeld, für eine Fahrt anzubieten. Die Fotos des Paares, die Smit daraufhin schießen konnte, wurden in allen Zeitungen abgedruckt und sind heute noch den meisten Niederländern bekannt. (Abb. 7) Nach dem Fotografieren hatte Smit allerdings größte Schwierigkeiten, das Tandem zurückzubekommen, denn Bernhard dachte, es handele sich um ein Geschenk. /8/



Abb. 7 Das verlobte Paar: Kronprinzessin Juliana und Prinz Bernhard, 26. September 1936

Als Käuderer 1958 seinen 80. Geburtstag feierte, war er vermutlich der älteste noch aktive Fahrradhändler der Residenzstadt. Seine Arbeit war für Käuderer, der verheiratet war aber kinderlos blieb, alles. Für seinen großen Einsatz für die Berufsbildung im Fahrradeinzelhandel wurde ihm von Königin Juliana ein Verdienstorden von Oranje-Nassau verliehen. Der ANBOR, die Nachfolgeorganisation des BRHN, ernannte ihn zum Ehrenmitglied. Am 18. August 1965 starb Käuderer im Alter von 86 Jahren. /10/

Jan Seitzinger Senior (1864 - 1943) und Junior (1892 - 1979)

Jan Seitzinger Sr. war ursprünglich Schreiner, begann sich aber in den 1890er Jahren für das Fahrrad als neues Verkehrsmittel zu interessieren und setzte sich daraufhin autodidaktisch mit dieser Technik auseinander. Das führte am 6. Februar 1901 zur Eröffnung eines eigenen Fahrradgeschäfts in der Gerard Doustraat 17 in Den Haag. Anfangs handelte es sich vor allem um einen Fahrradverleih, bei dem Seitzingers einziger Sohn bereits als 10-Jähriger beim Reparieren der Fahrräder mithelfen musste. /12/

Seitzinger engagierte sich bereits früh für seine Berufsgruppe. Als 1903 der Fahrradhändlerverband BRHN gegründet wurde, war Seitzinger Gründungsmitglied. In der BRHN-Ortsgruppe Den Haag war er viele Jahre lang fast ununterbrochen Vorstandsmitglied, anfangs als Vorsitzender. 1906 wurde er ANWB-„Bondsrijwielhersteller“, genau wie

Käuderer. In dem Lagerhaus Gerard Doustraat 40 richtete er eigens einen Schulungsraum ein, um seine Lehrlinge auszubilden.

Seitzingers Werkstatt war keine gewöhnliche Fahrradwerkstatt. Das gilt auch für die Art der Aufträge, die er bekam. Auf einem erhalten gebliebenen, selbst angefertigten Poster aus den 1910er Jahren und in seiner Industrie- und Handelskammerakte wird der Betrieb als Metallwerkstatt, Schmiede und Maschinenschlosserei umschrieben. /13/ Auf dem Plakat werden ein von Seitzinger gewonnener Berufswettbewerb des BRHN im November 1912 sowie die Ausführung von Aufträgen für Druckereien erwähnt. Interessant sind hier vor allem die unter Nr. 2 und Nr. 12 erwähnten Arbeiten: Sonderfahräder für Invaliden und Behinderte und Geräte für Balancierkünstler und Kunstradfahrer. Seitzinger machte sich hiermit im Laufe der Jahre weit über Den Haag hinaus einen guten Namen. Das gilt auch für Spezialreparaturen – Seitzinger baute und reparierte alles, was die Kunden verlangten.

1920 diente die Gerard Doustraat 40 als „Fabrik“ (Metallbearbeitung und Montage kleineren Umfangs) und in Nr. 17 befand sich der Laden mit Reparaturwerkstatt. /13/



Abb. 8 Eigenmarke von Jan Seitzinger

Seitzinger baute seinerzeit Fahrräder unter seiner eigenen Marke. (Abb. 8) Auch Sonderkonstruktionen wie Zerlegeräder gehörten dazu. So baute er bereits 1912 ein Rad mit demon- tierbarer Vordergabel und einem Rahmen aus zwei Hälften. (Abb. 9) Angeblich konnte die hintere Hälfte umgedreht werden, so dass die Trekkurbeln oben waren und so Kunststücke auf dem Rad vorgeführt wurden. /12/

Fachartikel als Theaterstück

Wie bereits erwähnt, setzte sich Seitzinger schon früh für eine gründliche Schulung angehender Fahrradmechaniker ein. Da es hierfür noch keine offizielle Ausbildung gab, nahm er dieses Anliegen selbst in die Hand. In den relativ ruhigen Wintermonaten gab er Kurse für junge Fahrradmechaniker und hielt hin und

wieder einen technischen Vortrag bei Versammlungen der BRHN-Ortsgruppe in Den Haag.



Abb. 9 Jan Seitzinger Jr. zeigt das von seinem Vater 1912 gebaute Zerlegerad

1924 versuchte er es noch auf eine andere Art: Er schrieb einen ausführlichen Artikel darüber, was ein Fahrradmechaniker über das Kontrollieren und Reparieren einer Vordergabel wissen musste, und ließ ihn im BRHN-Blatt *DE MOTOR- EN RIJWIELHANDEL* abdrucken. Anstatt eines nüchternen Fachbeitrags wählte er dabei jedoch die Form eines humoristischen Theaterstücks mit dem Titel „Die Vordergabel - futuristisches Drama in vier Akten“. Dabei kombinierte er die technischen Beschreibungen mit einem Einblick in die alltäglichen Mühen und Ärgernisse eines Fahrradhändlers, der sich mit nörgelnden Kunden und billiger Konkurrenz herumschlagen musste – unverhohlene Propaganda für den BRHN mit einem kräftigen Schuss Humor.

Der Protagonist des Stückes ist der Fahrradhändler Pieterse, das Alter Ego von Seitzinger selbst. In dessen Frau Lizabetha ist Seitzingers Frau Elisabeth zu erkennen. Das Stück beginnt damit, dass ein Kunde eintritt, der „mal eben“ sein Steuerkopflager nachgestellt haben möchte. Pieterse sieht, dass das Lager schon so verschlissen ist, dass der Gabelschaft auf Dauer brechen kann, und nennt es unverantwortlich, das Lager nicht gründlich überholen zu lassen. Aber dafür hat der Kunde keine Zeit, binnen fünf Minuten ist er wieder mit kostenlos nachgestelltem Lager zur Tür hinaus. Natürlich geht es schief und er steht schon am nächsten Tag wieder vor der Tür.

Eine andere Kundin, Frau Knut, beklagt sich, dass Pieterse nicht sofort den Platten ihres Sohnes hatte reparieren wollen, der kurz vor Feierabend zu Pieterse gekommen war. Daraufhin war der Sohn zu einem anderen Fahrradladen gegangen, wo man noch bis 10 Uhr abends kommen konnte und die Reparatur – wie unerhört! – sogar ein Drittel weniger kostete. Pieterse weist sie daraufhin auf die festen Arbeitszeiten und garantierten Mindestlöhne zum Schutz seiner Gehilfen hin.

Das Stück enthält auch einen Hinweis darauf, was Seitzinger davon hielt, Händler für eine der bekannten Fahrradmarken zu sein. Wiederum kommt Frau Knut in den Laden:

PIETERSE: Guten Tag, Frau Knut. Ich brauche Sie wohl nicht zu fragen, ob Sie ein Damenrad kaufen kommen, denn letztes Mal sagten Sie mir, Sie hätten eine bessere Adresse.

FRAU KNUT: Ja, Herr Pieterse, genau darüber wollte ich mit Ihnen sprechen. Ich brauche ein Damenrad und mein Mann besteht darauf, dass ich ein englisches Rad kaufe.

PIETERSE: Das freut mich sehr, gnädige Frau, dass Sie so darüber denken. Sie müssen wissen, dass ich meine Fahrräder seit Jahren selber baue, und zwar aus englischen Muffen und Lagern. Damit habe ich schon jahrelang Erfolg, es ist die beste Werbung für mein Geschäft. So ein Fahrrad ist etwas Besonderes, diese Lager finden Sie nicht in minderwertigen Rädern und der Preis ist nicht hoch: 125 Gulden.

FRAU KNUT: So so, Herr Pieterse, und was für eine Marke bekomme ich dann?

PIETERSE: Nun, Frau Knut, die Marke Pieterse.

Seitzinger konzentrierte sich bei der Leitung seines Fahrradgeschäfts noch mehr als Käuderer auf die Technik; von Werbung ist in alten Zeitungen und anderem Archivmaterial nichts zu finden. Wahrscheinlich war das auch nicht nötig, da er mit seiner Arbeit genügend Bekanntheit erwarb. Es ist auch nichts darüber zu finden, dass Seitzinger eine der großen, bekannten Fahrradmarken in seinem Laden führte. Von anderen abhängig zu sein war ihm ein Graus, wie aus dieser Textpassage zu entnehmen ist, in der er seinem Gehilfen Bolle einen guten Rat gibt: „*PIETERSE: Bolle, wenn du je in deinem Leben ein eigenes Geschäft hast, werde dann nie Händler*

einer Marke und mache nie Reklame für Fahrräder anderer Leute, sondern mache Reklame für dich selbst, verkaufe deine eigene Marke. Darauf kannst du bauen und das kann dir nicht weggenommen werden, wenn jemand anders sechs Fahrräder mehr verkauft als du.“

Die Dramatik in Seitzingers Stück steigt, als vor seinem Laden ein Auto vorfährt, aus dem vier unbekannte Herren aussteigen. Es stellt sich schließlich heraus, dass sie nicht so gefährlich sind wie anfangs gedacht: Es sind vier Propagandisten des BRHN, die Pieterse von der sinnvollen Arbeit ihres Verbandes überzeugen und zu einer Versammlung einladen wollen. Zwei der vier heißen Caudrian und Simmi und sind damit unschwer als Käuderer und Simonis zu erkennen. Auch die anderen beiden Namen beziehen sich auf reale Personen aus dem damaligen Vorstand des Den Haager BRHN. Natürlich gelingt es ihnen, Pieterse zu überzeugen.

Zwischen all diesen Ereignissen erklärt Pieterse seinem Gehilfen Bolle unter anderem, wie man das Ausfallende einer Vordergabel fachkundig zurechtfleilt und in die Gabelscheide einlötet, wie das abgebrochene Stück einer Gabelscheide sauber aus dem Gabelkopf entfernt wird und wie man die Certus-Sicherheitsschraube für Vordergabeln (eine holländische Erfindung) korrekt montiert./14/

Auch in der Folgezeit plädierte Seitzinger für eine solide Fachausbildung, allerdings nicht an den Gewerbeschulen, denn dort blieben die Lehrlinge nach seiner Ansicht doch Schulbuben. Seitzinger schwebte stattdessen eine eigene Fachschule mit einer großen Praxiswerkstatt und Ausbildern mit Schwielen an den Händen vor, damit die Absolventen später einmal als erstklassige Fachleute ein eigenes Fahrradgeschäft führen konnten. Wie einem Aufruf Seitzingers am Ende eines von ihm verfassten Leserbriefs in DE RIJWIEL- EN MOTORHANDEL zu entnehmen ist, hatte er bereits konkrete Pläne./15/

Aus der Schule wurde zwar nichts, aber am 23. und 24. Juli 1929 wurde wie bereits erwähnt in der Gewerbeschule in Utrecht die erste offizielle Prüfung für Fahrradmechaniker durchgeführt. In dem Prüfungsausschuss war Seitzinger der einzige, der keinen hohen Posten in einer der beteiligten Organisationen innehatte. Er verdankte seinen Platz seinem jahrelangen Einsatz für die Fahrradmechanikerausbildung. Seitzinger und A. Vester, ein

Mitglied der Geschäftsführung des BRHN, bekam honoris causa einen Meisterbrief ausgestellt./16/

BRHN-Festabende

Ein wesentlicher Teil der Arbeit der Den Haager BRHN-Ortsgruppe bestand aus der Bekämpfung vermeintlich unqualifizierter und billiger Konkurrenten. Dieser Kampf wurde mit Ernsthaftigkeit geführt, aber die BRHN-Mitgliedschaft hatte auch eine gemütlichere Seite. 1911 lud der BRHN Den Haag seine Mitglieder mit ihren Ehefrauen zum ersten Mal zu einem Festabend ein, der danach jährlich veranstaltet wurde. Man schaffte es, einen Saal für 500 Leute zu füllen. Neben den Den Haager Fahrradhändlern waren auch Vertreter anderer BRHN-Ortsgruppen, einige Großhändler und Mitglieder des Landesvorstands des BRHN zugegen. Der Saal war auf Kosten einer Fahrradfabrik reichlich dekoriert, die Damen bekamen zur Begrüßung einen Blumenstrauß und es spielte eine Kapelle.

Erwähnung verdient auch das BRHN-Fest von 1925 in Den Haag, als man das 20-jährige Jubiläum der Ortsgruppe feierte. Die Feier fand in etwas kleinerem Rahmen ohne Gäste von außerhalb statt, aber dennoch mit viel Blumen und Palmendekoration. Neben Reden, Musik und einer Verlosung gab es auch Auftritte zweier Amateurlünstler, die nach Ansicht des Publikums professionellen Künstlern in nichts nachstanden: Helena Seitzinger-Jacobs trug Lieder vor und Lou Sandry „unterhielt die Gäste mit fröhlichem und ernstem Gesang und Vorträgen“. /18/ Lou Sandry war der Künstlername von Jan Seitzinger Jr., doch dazu später mehr.

Seitzinger Sr. führte seine Verbandsarbeit auch in den darauffolgenden Jahren im Den Haager Vorstand, als Vorstandsmitglied in der Provinz Südholland und als Abgeordneter auf der Landesversammlung des BRHN fort. (Abb. 10) Am 28. Mai 1943 starb er im Alter von 78 Jahren. Der Verbandssekretär Wels schrieb in seinem Nachruf: „Der Verstorbene,



Abb. 10 Teilnehmer des Ariel-Motorradumzugs vom 13. Oktober 1929, einer Kostümfahrt durch Den Haag, zu der viel Publikum kam. Eine Jury verlieh am Ende der Kostümfahrt verschiedene Preise. Die Zeitung „Het Vaderland“ schrieb: „Neben einigen Sonderpreisen wurde Herrn J. Seitzinger [Jr.], der sein Motorrad zu einem hoppelnden Ariel-Pferd umgebaut hatte und selbst als Clown verkleidet für viel Heiterkeit sorgte, noch ein Ariel-Kreuz verliehen.“ /19/

Während des Abends wurden Reden gehalten und Seitzinger wurde als Den Haager BRHN-Vorsitzender für seinen großen Einsatz in den zurückliegenden Jahren geehrt. Einen großen Teil des Abends nahm die Aufführung eines Theaterstücks in Anspruch, in dem Seitzingers 17-jährige Tochter Helena eine der Hauptrollen spielte. Nach dem offiziellen Teil des Abends wurde noch bis fünf Uhr in der Frühe gefeiert und getanzt./17/

dessen Name als Fachmann weit und breit bekannt war, war auch im BRHN jahrelang eines der bekanntesten Mitglieder. ... Unser Berufszweig verliert mit ihm einen Fachmann und Künstler.“ /16/

Lou Sandry

Das Fahrrad- und Motorradgeschäft von Seitzinger Sr. wurde von Jan Seitzinger Jr. übernommen. Auch auf ihn trifft die Bezeichnung Fachmann und Künstler

zu. Er hatte von seinem Vater und in den Jahren, in denen er in verschiedenen Fabriken und Maschinenschlossereien arbeitete, viel Wissen und Erfahrung gesammelt und kombinierte seine Arbeit mit Varietéaufführungen. Anfangs spielten Fahrräder bei diesen Auftritten keine Rolle, aber im Laufe der Jahre wurden sie ein immer festerer Bestandteil. Seitzinger trat unter dem Künstlernamen Lou Sandry auf, vermutlich eine Abwandlung des Namens des bekannten Den Haager Conférenciers, Sängers und Schauspielers Lou Bandy (1890 - 1959). Bandy begann seine Laufbahn 1915, der früheste Beleg für die Verwendung des Namens Lou Sandry stammt von 1924./20/



Abb. 11 Lou Sandry während einer Vorstellung

Im Gegensatz zu Lou Bandy blieb es im Falle Seitzingers bei Amateurauftritten für unterschiedlichste Anlässe in Den Haag, wie beispielsweise Vereinsfeiern mit einem Abendprogramm mit verschiedenen Künstlern. Anfangs beschränkten sich Seitzingers Beiträge auf Textvorträge, Witze und Lieder. In den 1930er Jahren kamen akrobatische Elemente hinzu, wie das Fahren auf selbstgebaute, extrem kleinen Fahrrädern. (Abb. 11) Es handelte sich dabei nicht immer um Fahrräder im herkömmlichen Sinne. So baute Seitzinger beispielsweise eine Mandoline zu einem Minifahrrad um (Abb. 12) oder holte vor den Augen des Publikums eine übergroße präparierte Eierlikörflasche und ein paar Einzelteile aus einer Kiste zu Vorschein und setzte sie zu einem fahrbereiten Zweirad zusammen. (siehe Abbildung auf dem vorderen Umschlag innen) Auch besaß er ein als Schaukel-



Abb. 12 Mit viel handwerklichem Geschick baute Jan Seitzinger eine Mandoline zu einem Minifahrrad um

pfers verkleidetes Fahrrad mit exzentrisch gespeichem Laufrad.

Seitzinger hatte Fahrräder gebaut, die „in den unglaublichsten Haltungen gefahren und auf der Bühne im Nu zusammen-

gebaut und wieder auseinandergenommen werden konnten. Dabei kamen noch Kunststücke wie sich auf dem Fahrrad auszukleiden hinzu“, schrieb 1968 die Zweiradfachzeitschrift F4 in einem Artikel über Seitzinger. (Abb. 13) Auch gehörten Zauberkünste, Bauchreden und das Balancieren von allerlei Gegenständen wie Stühlen, Schirmen, Degen und Fahrradteilen auf Kinn, Nase und Stirn zum Repertoire von Lou Sandry. Weil seine Nummern so abwechslungsreich waren, konnte er einen ganzen Abend gestalten. Anschließend leitete Seitzinger oft noch den Ball bis tief in die Nacht und am nächsten Morgen in der Frühe stand er wieder in seiner Werkstatt. /21/ /22/

Der letzte Zeitungsbericht eines Auftritts des Fahrradakrobaten Lou Sandry ist in der Haagse Courant vom 9. Mai 1957 zu finden, in Wirklichkeit trat Sandry aber noch zehn Jahre länger auf. Er



Abb. 13 Lou Sandry mit einem Zerlegerad – wie passt das bloß zusammen?

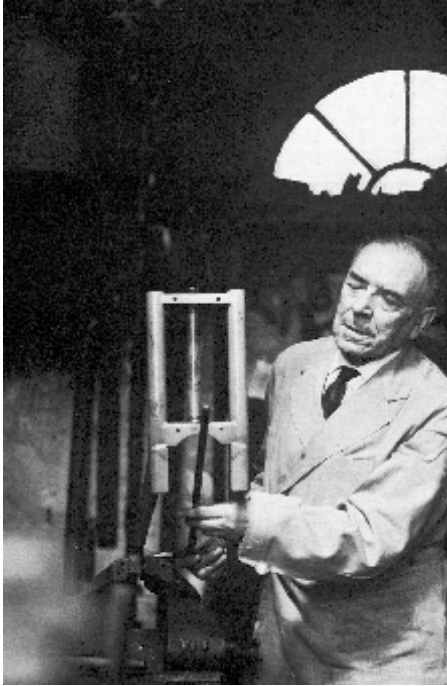


Abb. 14 Jan Seitzinger beim Richten eines Rahmens in seiner Werkstatt

war am Ende 75 Jahre alt und hatte über 40 Jahre auf der Bühne gestanden. /21/



Abb. 15 Jan Seitzinger neben dem Schaufenster seines Ladens mit dem „Eierlikörrohr“ in der Hand und anderen Spezialrädern für Auftritte von Künstlern und Artisten

„Mein Beruf ist mein Leben“

Außer Künstler war Seitzinger natürlich auch und vor allem Fahrradhändler, wenngleich diese Bezeichnung eigentlich nicht ganz zutreffend ist. Seitzinger war für keine Fahrradmarke Händler und in seinem Laden wurden keine Fahrräder zum Kauf angeboten. Bei dem landesweiten Fahrradkartell CBR war er zwar als Fahrradhändler angemeldet, aber in

seinem Schaufenster standen nur selbstgebaute Spezialräder.

Seitzinger war ein „Fietsenmaker“ (Fahrradbauer) im buchstäblichen Sinne. (Abb. 14) Sein Vater und er hatten große Bekanntheit als eine Adresse erworben, bei der man alles reparieren und bauen lassen konnte. Es kamen regelmäßig Kunden mit Sonderaufträgen, von behindertengerechten Anpassungen an bestehenden Rädern bis hin zu Vehikeln für Kunstradfahrer und Zirkusartisten. Manchmal wurden auch Reparaturen und Aufträge an Seitzinger herangetragen, die nichts mit Fahrrädern zu tun hatten. So zählten beispielsweise einige Museen zu seinem Kundenkreis.

„Mein Beruf ist mein Leben“, bekannte Seitzinger in der Fachzeitschrift F4. Er arbeitete bis Ende 1975 in seinem Laden und ging im Alter von 83 Jahren ohne Nachfolger in Rente. (Abb. 15) Es war sein großer Wunsch, dass seine Spezialräder, Medaillen, Urkunden und anderen Erinnerungen an die Frühzeit des Fahrradmechanikerberufs in ein passendes Museum aufgenommen werden würden. Dazu bot sich jedoch keine Möglichkeit.

So verkaufte Seitzinger den größten Teil der von ihm und seinem Vater selbstgebaute Spezialräder. Viel wurde von Zirkussen übernommen und ist inzwischen wohl verloren gegangen. Erhalten geblieben sind lediglich einige kleinere Räder und ein Zerlegerad, das Seitzinger für seinen Schwiegersohn gebaut hatte, noch bevor das Faltrad in den Niederlanden Mitte der 60er Jahre seinen Durchbruch erlebte. /23/ Der Laden an der Ge-

rard Doustraat 17 wurde von dem Karosseriebetrieb Bakker übernommen, inzwischen existiert das Gebäude nicht mehr. Jan Seitzinger starb am 12. November 1979.

Leicht gekürzte Fassung des originalen niederländischen Artikels auf http://www.rijwiel.net/kauderer-seitzinger_n.htm

Anmerkungen

- /1/ Siehe auch KS 32 „Fahrräder und Fahrradindustrie in den Niederlanden (Teil 2)“.
- /2/ De Rijwiel- en Motorhandel (RM), 1. März 1924 S. 227 und 27. Februar 1924 S. 548
- /3/ RM, 27. September 1924 S. 700 - 702
- /4/ RM, 1. August 1924 S. 565
- /5/ Wels e.a.: „Een kwart eeuw organisatie“, Gedenkbuch zum 25-jährigen Bestehen des BRHN (1928), S. 43 - 45
- /6/ De Rijwielhandel, 10. Mai 1919 S. 190 - 191
- /7/ Orgaan voor het Rijwiel- en Automobiellbedrijf, 2. November 1928 S. 18 und Het Vaderland, 27. Juli 1929
- /8/ Vakblad Rijwiel-Kleinbedrijf, 31. Juli 1950 S. 8 - 9
- /9/ De Rijwiel-, Motor- en Autohandel, 19. Juni 1930 S. 15
- /10/ F4, 10. September 1965 S. 869
- /11/ Vakblad Rijwiel-Kleinbedrijf, 30. August 1950 S. 5
- /12/ F4, 1. November 1968 S. 960
- /13/ Industrie- und Handelskammer KvK Haaglanden, Nationaal Archief, Den Haag, Akte Nr. 4783
- /14/ RM, 1. März 1924 S. 218 - 223 und 26. April 1924 S. 340 - 346
- /15/ RM, 5. September 1925 S. 635 - 636
- /16/ Mitteilungsblatt VRMH + CBR, Juni 1943
- /17/ De Rijwielhandel, 21. Januar 1911
- /18/ RM, 23. Mai 1925
- /19/ Het Vaderland, 14. Oktober 1929
- /20/ Het Vaderland, 23. September 1924
- /21/ F4, 1. November 1968
- /22/ Verschiedene kurze Meldungen in der Tageszeitung Het Vaderland, 1930er Jahre
- /23/ Persönliche Mitteilung F. Molenaar-Seitzinger

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 De Rijwiel- en Motorhandel (RM), 1. August 1925
 Abb. 2 Stadtarchiv Den Haag
 Abb. 3 RM, 27. September 1924
 Abb. 4 RM, 1. März 1924
 Abb. 5 Sammlung Harrie Marinussen
 Abb. 6 Foto: H. Kuner
 Abb. 7 Foto: S. E. Smit
 Abb. 8 Quelle: Seitzinger Poster, Sammlung J. Bosveld
 Abb. 9, 12, 14 und 15 F4, 1. November 1968
 Abb. 10 Sammlung J. Bosveld
 Abb. 11 und 13 Sammlung F. Molenaar

Wie ein Schiff auf der Straße

Überlegungen zu den Anfängen der Fahrradbeleuchtung

von Florian Nikolaus Reiß, Wildeshausen

Das Niedersächsische Freilichtmuseum in Cloppenburg zeigte im vergangenen Jahr die Fahrradausstellung „Fahrtwind“. Unser Gastautor Florian Reiß hat beim Aufbau der Ausstellung die Vitrinen mit Fahrradlampen und Dynamos bestückt. Wenig später zeigte er diese der Museumsvolontärin Anne Leutloff, persönlich eine begeisterte Seglerin. Sie bemerkte, dass viele der alten Fahrradlampen rote und grüne Seitenscheiben besitzen – mit einer Anordnung entsprechend der Positions Lampen in der Seefahrt. „Gab es backbord und steuerbord auch für Fahrräder?“ war ihre Frage. Dieser Fragestellung ist unser Autor nachgegangen.

Es war erstaunlich, aber die Mehrzahl der historischen Lampen, die in der Ausstellung gezeigt wurden, besaßen seitlich rote und grüne Scheiben, angeordnet wie bei einer Positionsbeleuchtung. Da war es sinnvoll, erst einmal abzuklären, ob es hierfür eine Rechtsvorschrift gab. Die gab es trotz intensiver Suche nicht. Nun bin ich der Frage weiter nachgegangen, kann aber – trotz einiger Hilfe der KS-Redaktion – nur recht dürftige Ergebnisse bieten, da die Quellenlage sehr mager

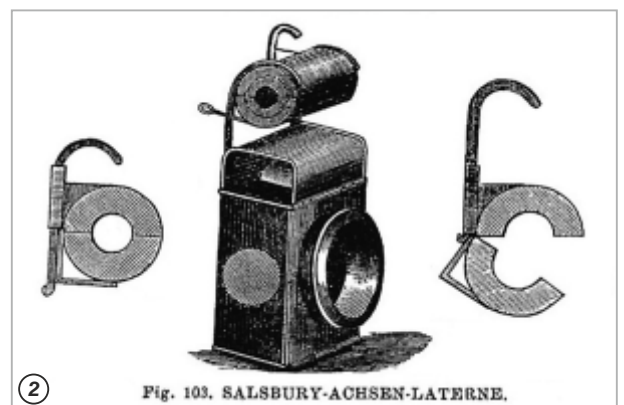
ist. Um jedoch die Diskussion anzustoßen, und in der Hoffnung, durch diesen Artikel weitere Hinweise und Anmerkungen zu erhalten, veröffentliche ich hier meine Überlegungen und Gedanken zu backbord und steuerbord beim Radfahren. Dafür ist es nötig, etwas weiter auszuholen.

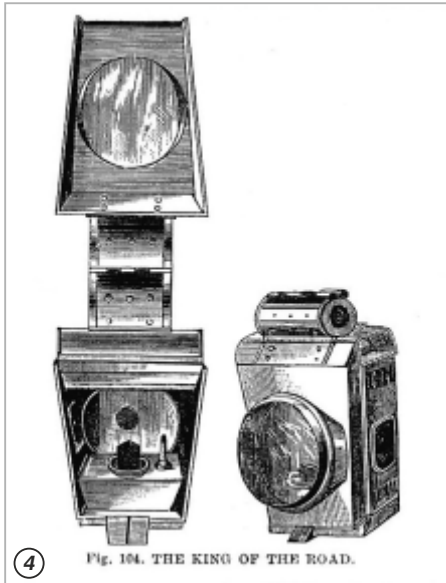
Mit dem Beginn der Hochradherstellung in England kamen auch die ersten Fahrradlampen auf. Eine der frühesten auffindbaren Abbildungen zeigt den Londoner Hochradproduzenten W. H. J. Grout mit einer am Lenker befestigten Laterne (Abb. 1). Der Bauart nach ist es ein Grout-Modell aus den frühen 1870er Jahren.

Um 1876 kam das Nabenlicht, auch Achsenlaterne genannt, auf. Es wurde den Hochrädern an die Nabe des Vorderrades gehängt. Durch ihr Eigengewicht pendelte sich diese Lampe immer wieder aus und warf ihr Licht auf die Straße vor dem Fahrrad. Vieles spricht dafür, dass der Londoner Lampenhersteller Edward Salsbury tatsächlich der Erfinder dieser Lampen war. (Abb. 2)



Seine Erfindung kopierte und verbesserte ein anderer englischer Lampenfabrikant, Joseph Lucas aus Birmingham. (Abb. 3)





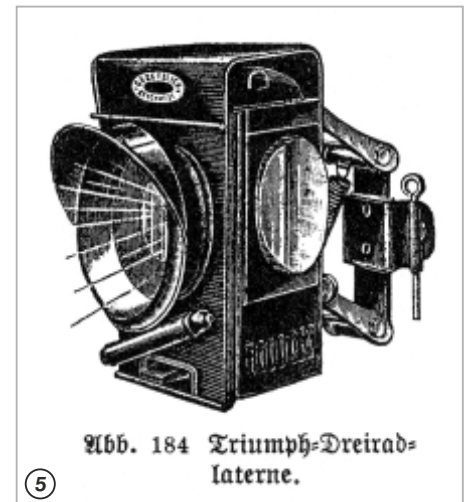
Joseph Lucas baute anfänglich Schiffs-lampen. 1878 erschien seine erste Fahrradlampe, welche er „King of the Road“ nannte, 1880 erfand er das „divided style“-Nabenlicht, eine Lampe, die man aufklappen konnte, um sie durch die engen Speichen des Vorderrades hindurchzuschieben. (Abb. 4) Dank hochwertiger Verarbeitung und Qualitätskontrollen erfreuten sich Lucas-Lampen großer Beliebtheit bei den Kunden und fanden eine weite Verbreitung./1/

Ich vermute, dass Lucas als einer der Ersten zwei Entwicklungen miteinander verbunden hat: Zum Einen stattete er seine Lampen mit grünen und roten Seitenlichtern aus, damit andere Verkehrsteilnehmer erkennen konnten, dass hier ein Fahrzeug beleuchtet unterwegs war und in welche Richtung dieses sich

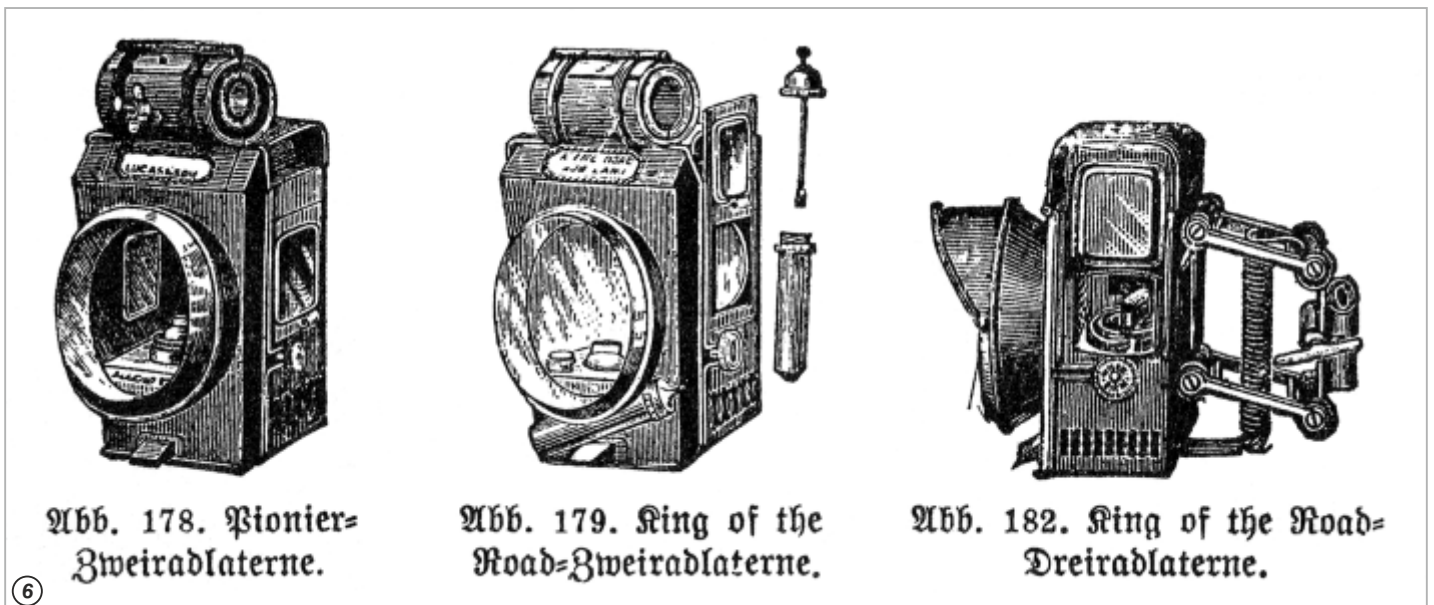
bewegte. Dies wäre bei seiner Herkunft als Schiffs Lampenbauer mehr als konsequent. Zum Anderen verwendete er für diese Seitenfenster geschliffene Gläser. Wollte der Lampenproduzent mit den unterschiedlichen Farben der Scheiben tatsächlich kenntlich machen, in welche Richtung das Fahrrad fuhr?

So verkehrt, wie es den Anschein haben mag, ist der Gedanke nicht. Man darf nicht vergessen, dass es damals überhaupt noch keine allgemein verbindlichen Vorschriften für den Verkehr gab. Die Verwendung bestimmter Farben als Signal begann damals erst. Den Anfang machte die Seefahrt. Ab 1863 gab es eine internationale geregelte Lichterführung für Seeschiffe. Im Wesentlichen besagte die Vorschrift, dass bei Schiffen am Top und Heck weiße Lampen, an der Backbordseite (in Fahrtrichtung linksseitig) rotes und auf der Steuerbordseite (in Fahrtrichtung rechtsseitig) grünes Licht zu leuchten habe. Die Eisenbahn führte mit der Reichssignalordnung von 1875 ein einheitliches Signalsystem, dass immerhin für die Farbe „rot“ die Bedeutung von „Halt!“ festschrieb. Aus dieser Vorgabe konnte sich dann das rote Schlusslicht im Straßenverkehr entwickeln. Es dauerte aber noch geraume Zeit, bis sich diese Regel allgemein durchgesetzt hatte. Aber es gab Hochradnabenlampen zum Beispiel von Lucas & Son's, die diesen Gedanken aufgriffen. Sie hatten im Reflektor ein kleines Loch nach hinten, das mit einer roten Glasscheibe bedeckt war. Der Gedanke, weißes Licht zur Kennzeichnung der Fahrtrichtung zu verwenden, kam auch bei der Eisenbahn erst ganz allmählich auf.

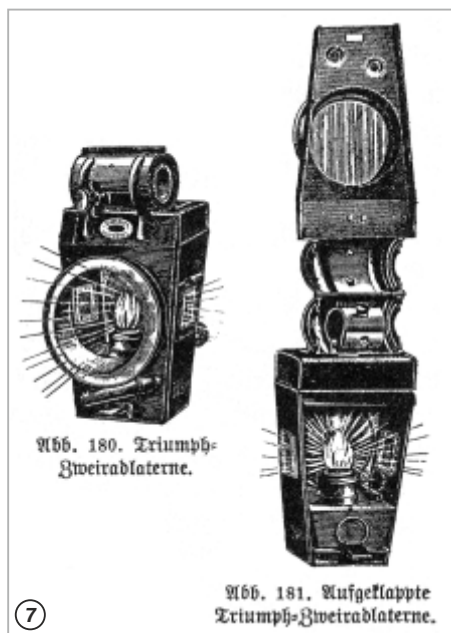
In der zeitgenössischen, deutschsprachigen Fahrradliteratur finden sich nur wenige Hinweise auf Lampen mit farbigen Seitenscheiben. In dem Standardwerk „Handbuch des Bicycle-Sport“, das in der zweiten, verbesserten Auflage 1885 erschien /2/, findet sich eine gute Übersicht britischer Fahrradlampen. Dabei werden nur Albion's Hublamp (Nabenlaterne) mit roten Seitenscheiben und Dearlove's Hublamp mit roter und grüner Seitenscheibe erwähnt, beide leider ohne Abbildung. Zu letztgenannter Lampe fand ich in einem Online-Katalog eines britischen Auktionshauses die Bemerkung, dass es sich bei dem Dearlove-Produkt um eine billige Version der „King of the Road“-Lampe handeln soll, was durchaus für eine Vorreiterrolle der Lucas-Lampen spricht.



In dem wenig später erschienenen Standardwerk von Wilhelm Wolf „Fahrrad und Radfahrer“/3/ finden sich schon



Lampen für Hochräder, Sicherheitsräder und Dreiräder aus deutscher Produktion, z. B. die Triumph-Modelle von Isidor Schwarz (Chemnitz) mit „*schiebbaren geschliffenen bunten Seitenscheiben*“. (Abb. 5) Natürlich fanden auch die Modelle von Lucas Erwähnung: die Pionier-Zweiradlaterne, die verbesserte „King of the Road“ als Achsenlaterne ebenfalls mit schiebbaren Seitenscheiben und die Version für Gabel- und Lenkstangenbefestigung. (Abb. 6) Auch Triumph-Achsenlaternen kamen auf den Markt – mit frappierender Ähnlichkeit zu den Lucas-Laternen. (Abb. 7)



Um meine Vermutung, dass die Farben der Seitenbeleuchtung aus der Seefahrt stammen, abzusichern, fragte die hilfsbereite KS-Redaktion die Chefredakteure des BONESHAVERS Nigel Land und des WHEELMEN-Magazins Gary Sanderson um ihre Meinung. Beide halten die Theorie, dass die Anordnung der grünen und roten Seitenscheiben von der Seefahrt übernommen wurde, für gut möglich, konnten aber leider auch keine gesetzlichen Vorschriften dafür angeben.

Doch damit es zu einer Übernahme aus der Seefahrt kommen konnte, mussten die Menschen erst einmal die Bedeutung von grün und rot als Positionsfarben kennen lernen. In England mag das kein allzu großes Problem gewesen sein, da die Schifffahrt seit jeher eine bedeutende Rolle im öffentlichen Leben spielte. /4/ Doch in Mitteleuropa sah es schon anders aus, zumal die Beleuchtungsvorschriften damals noch für die Binnenschifffahrt galten.

Auch im Deutschen Reich gab es eine Begeisterung für die Schifffahrt, speziell für die Marine, die damals weltweit geteilt wurde. Man denke hier nur an die Matrosenanzüge als Kinderkleidung. Schiffe galten als der Inbegriff von Technik und Fortschritt. Jedes neue Dampfschiff des Norddeutschen Lloyds oder der HAPAG wurden ausgiebig in der Presse besprochen. Bilder der kaiserlichen Yacht „Hohenzollern“ fanden weite Verbreitung. Hinzu kommt die Bedeutung der Marine in der internationalen Politik. Die beiden bedeutenden Kriege, die zwischen 1871 und dem Ersten Weltkrieg geführt wurden, waren im Wesentlichen Seekriege gewesen (1898 der Spanisch-Amerikanische Krieg und 1904/05 der Russisch-Japanische Krieg). In Bremen als Seehandelsstadt kann man davon ausgehen, dass jeder Radfahrer diese Beleuchtungsvorschrift kannte.

Die Entwicklung der Fahrradbeleuchtung spiegelt sich auch in den Gesetzestexten wieder. Im Deutschen Reich gab es damals unzählige Radfahrordnungen. Ab den 1880er Jahren beinhalten sie auch Vorschriften zur Beleuchtung. Zwei Beispiele sollen dies verdeutlichen: Die Freie Hansestadt Bremen steht in dem Ruf, die radfahrerfreundlichste Großstadt des Deutschen Kaiserreiches gewesen zu sein. /5/ Seit 1884 war hier vorgeschrieben, dass Fahrräder, wie die Fuhrwerke auch, in der Dunkelheit zu beleuchten. Diese Vorschrift reichte jedoch nicht aus. Der Bremer Senat musste sie zweimal nachbessern. So stand im Gesetzblatt der Hansestadt Bremen 1892, No. 48: „*Die von Radfahrern bei eintretender Dunkelheit zu führenden Signallampen dürfen nicht mit roten oder grünen Scheiben abgeblendet werden.*“ Nachdem die Beleuchtung ab 1884 vorgeschrieben war, wurden wohl viele Radfahrer kreativ und setzten statt durchsichtigem Fensterglas rote und grüne Scheiben in ihre Laternen ein. Das sah zwar imposant aus, spendete aber viel zu wenig Licht, um die Straße

868. Polizei-Verordnung,
betreffend den Verkehr mit Fahrrädern.
Auf Grund der §§. 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (S. S. 265) in Verbindung mit den §§. 137 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (S. S. 195) verordne ich vorbehaltlich der Zustimmung des Bezirksausschusses für den Umfang des ganzen Regierungsbezirks Folgendes:
§. 1. Es ist verboten, zur Beleuchtung von Fahrrädern Laternen zu benutzen, welche – wenn auch nur nach einer Seite – roth geblendet sind.
§. 2. Uebertretungen dieser Polizeiverordnung werden gemäß §. 366 des Reichs-Straf-Gesetzbuches mit Geldstrafe bis zu 60 M. oder mit Haft bis zu 14 Tagen geahndet.
§. 3. Die gegenwärtige Polizeiverordnung tritt mit dem Tage ihrer Verkündung in Kraft.
Minden, den 25. November 1892.
Der Regierungs-Präsident.
J. B.: v. Rüpe.

vor dem Fahrer zu beleuchten. Also wurde die Bestimmung erlassen, dass nach vorn ein helles, farbloses Licht zu leuchten habe. Die Verordnungen für den Regierungsbezirk Minden (Abb. 8) und die Provinz Westfalen (Abb. 9), sind hier in den Original-Dokumenten nachzulesen:

Bekanntmachungen des Königl. Ober-Präsidenten der Provinz Westfalen.
21. Polizei-Verordnung,
betreffend das Fahren mit Fahrrädern.
Auf Grund des §. 137 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 bzw. der §§. 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850, wird unter Zustimmung des Provinzialrathes für den Umfang der Provinz Westfalen folgende Polizeiverordnung erlassen.
§. 9. Jeder Radfahrer muß mit einer Glocke oder Signalfarbe versehen sein und sich durch ein ertöndig bereits in einer Entfernung von 50 Metern zu gebendes, nöthigenfalls zu wiederholendes Signal bemerkbar machen, sobald er Fußwegen, Zug- und Reitwegen, sowie Menschen begegnet, oder solche überholt, begleiht, wenn er um Straßenecken biegt.
Bei hartem Nebel oder bei Eintritt der Dunkelheit und während derselben hat jedes Fahrrad während der Benutzung eine hellbrennende Laterne zu führen, deren Licht unbehindert nach vorn fällt. Die Verwendung roth oder grün geblendeter Laternen ist verboten.
§. 12. Vorstehende Polizeiverordnung tritt mit dem 1. April 1894 in Kraft.
Münster, den 19. Dezember 1893.
Der Ober-Präsident der Provinz Westfalen.
J. B.: v. Diebahn.

So prächtig solch ein bunt strahlendes Hochrad oder Niederrad auch ausgesehen haben mag, es stellte eine Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer dar. Eines der größten Probleme des damaligen Straßenverkehrs waren nämlich scheuende Tiere. Wenn nun so ein Lichterspiel in der Dunkelheit an einem Pferdegespann vorbeirauschte, dann konnte es zu unliebsamen Folgen kommen, zumal bei Hochrädern die Laternen oft in Augenhöhe der Pferde befestigt waren.

Streis- und ortspolizeiliche Verordnungen.
843. Polizei-Verordnung.
Auf Grund der §§. 5, 6, 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 und der §§. 143 und 144 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 wird hiermit unter Zustimmung des Magistrats der Stadt Bielefeld für den Stadtkreis Bielefeld in Ergänzung der in Geltung bleibenden Polizei-Verordnung des Herrn Ober-Präsidenten vom 19. Dezember 1893 gemäß §§. 1. 2 und 10 derselben nachstehende Polizei-Verordnung betreffend das Fahren auf Fahrrädern auf öffentlichen Straßen und Plätzen der Stadt Bielefeld erlassen.
§. 6. Jedes Fahrrad ist bei Dunkelheit (d. h. in der Zeit von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis einer halben Stunde vor Sonnenaufgang) und bei starkem Nebel mit einer hellbrennenden Laterne zu versehen, welche das Licht unbehindert nach vorne wirft. Laternen mit bunten Glasseiben sind verboten.
§. 7. Die Laternen ist bei den Sicherheitsrädern (Rever) und den Dreirädern mit Vorderbeleuchtung vorne über dem Vorderrad an dem Vorderradgabelrohr und bei Hochrädern in der Höhe der Vorderachse anzubringen.
§. 15. Vorstehende Polizei-Verordnung tritt einen Tag nach ihrer Verkündung, der §. 2 jedoch erst nach weiteren zwei Wochen in Kraft.
Bielefeld, den 23. August 1899.
Die Polizeiverwaltung.
E. Apenhorst.

Daher verbot der Gesetzgeber diese Farbenpracht, im Falle der Bielefelder Polizeiordnung von 1899 (Abb. 10) legte er sogar die Höhe der Anbringung fest.

Leider sind mir keine Exemplare dieser frühen Lampen bekannt. Es ist jedoch zu vermuten, dass es sich hierbei überwiegend um umgebaute Kutsch- und Handlaternen handelte oder um Sonderanfertigungen einheimischer Handwerker. An drei Seiten hatten sie Scheiben, an der Rückseite wurden sie aufgehängt und auf der Oberseite befand sich der Rauchabzug. In den meisten Fällen wird eine Kerze, Öl oder Petroleum das Licht in den Lampen erzeugt haben. Es waren demnach keine hellen Lichtquellen.

Für einen Menschen des 21. Jahrhunderts scheint es abwegig, die ohnehin schon schwache Lampe auch noch durch farbiges Glas abzudunkeln. (Abb. 11) Erschwerend kommt hinzu, dass die Straßen in den Städten damals meist unbeleuchtet waren. Straßenlaternen gab es nur entlang der großen Boulevards, und auch diese spendeten nicht viel Licht. Ferner ließ die Qualität des Straßenbelags häufig sehr zu wünschen übrig. Die Straßen waren uneben und schmutzig. Und noch einen weiteren Punkt gilt es zu bedenken: Die ersten Beleuchtungsvorschriften für Radfahrer wurden während der Blütezeit der Hochräder erlassen und bezogen sich auch auf diese. Doch deren Beleuchtung bereitet zusätzliche Schwierigkeiten. Wurde bei diesen Vorderlampen am Lenker befestigt, so hatte sie ohnehin keinen großen Nutzen für den Fahrer. Die Gefahr ging von dem Stein aus, der unten auf der Straße im Lichtschatten lag und auf den das hohe Vorderrad gerade zusteuerte. Fasst man all diese Gesichtspunkte zusammen, dann liegt der Schluss nahe, dass es einigen Radfahrern gar nicht so sehr um das bessere Sehen im Dunkeln ging, sondern eher um ein Gesehenwerden.

Um zu sehen bedarf es Scheinwerfer, um gesehen zu werden, sind Signallampen für Fahrzeuge sinnvoller. Ähnlich werden manche Radfahrer auch gedacht haben und wählten farbige Lampengläser. Interessant ist die Tatsache, dass in der Bremer und in der westfälischen Verordnung ausdrücklich von grünen und

roten Gläsern gesprochen wird. Sollte mit den unterschiedlichen Farben ihrer Lampen kenntlich gemacht werden, in welche Richtung ihr Fahrrad fuhr?



In Bremen bestand seit 1898 das Rechtsfahrgebot. Bis dahin war es den Verkehrsteilnehmern freigestellt, welche Straßenseite sie benutzen wollten. Man musste sich eben einigen, bevor man aneinander vorbeifahren oder überholen konnte. Die Vorfahrt war natürlich auch noch nicht geregelt, und es dauerte noch einige Zeit bis das „rechts vor links“ von der Seefahrt übernommen wurde. Sah man einem Fahrzeug bei Dunkelheit an, in welche Richtung es sich bewegte, war dies daher eine große Erleichterung für alle Verkehrsteilnehmer. Das galt vor allem auch für die schnellen Radfahrer.

Fuhrkutscher waren damals fast überall gezwungen, bei Dunkelheit Laternen an ihre Fahrzeuge zu hängen. Personenfurwerke erhielten zwei Laternen, die seitlich vorne zu befestigen waren. Für Güterfurwerke reichte eine Laterne, die möglichst weit vorne angebracht werden musste, wenn es nicht anders ging auch am Geschirr des Pferdes. An den Kutschen leuchtete das gleiche, farblose Licht, das auch aus den Straßenlaternen und Handlaternen der Fußgänger strahlte. Vielleicht liegt hier der Grund, warum sich weißes Licht nur so

mühsam als Signalfarbe für die Fahrtrichtung durchsetzen konnte. Die Polizeidirektion dachte bei ihren Vorgaben an die Helligkeit und nicht an die Signalwirkung.

Doch auch bei vielen Radfahrern war der Wunsch nach besserer Sicht im Dunkeln laut geworden. Fahrradlampen sind meist so gebaut, dass der Fahrer während des Fahrens sehen kann, ob sein Licht brennt. Bevor es elektrische Lampen gab, wurden hierfür seitliche Fenster in die Lampe eingebaut, da auf der Oberseite wegen des Rauchabzuges kein Platz hierfür war. Die seitlichen Fenster deckte man häufig mit geschliffenem Glas ab, damit das Licht besser streute und der Fahrer es leichter erkennen konnte. Tom Driesch nennt daher diese Form der Seitenfenster „Juwel“ /6/, einen Ausdruck, den ich im Folgenden beibehalten möchte. Die von Lucas gebauten Lampen haben solche Seitenjuwelen. (Abb. 12) Die Kombination von Juwelenform und Positionsfarben wurde später von vielen Lampenfabrikanten übernommen.





13

Einen technischen Fortschritt bedeutete auch die Erfindung der Karbidlampe, die Mitte der 1890er Jahre auf den Markt kam. Diese Lampen zeichneten sich häufig durch ein besonders edles Design aus. Wurden sie dann auch noch mit grünen und roten Seitenjuwelen versehen, dann war das damals der Gipfel an Modernität. (Abb. 13) Es dauerte eine Weile, doch spätestens ab der Jahrhundertwende war diese Ausstattung an Karbidlampen üblich geworden. Damit war der Höhepunkt erreicht! Was die Schiffe im Meer für Technik und Fortschritt bedeuteten, das stellten die Radfahrer auf der Straße dar.



14

Scheinbar wandelten sich mit den Jahren die farbigen Seitenscheiben zu einem bunten Schmuckelement, ver-



15

wendet wurden auch blau, gelb und rosa gefärbtes Glas. Es gab sogar Lampen mit Leuchtsteinen in rotem und grünem Glas auf einer Seite. (Abb. 14) Neben den geschliffenen Gläsern (Abb. 15) gab es aber auch Glaseinsätze mit dekorativen Darstellungen wie zum Beispiel mit einem Leuchtturm. (Abb. 16)

Doch die Mode hielt nicht lange an. Innerhalb weniger Jahre lief das Auto dem Fahrrad den Rang, das fortschrittlichste Verkehrsmittel zu sein, ab. Außer der Bezeichnung „Straßenkreuzer“ für ein besonders dickes Exemplar dieser Spezies, blieb im Straßenverkehr nicht viel von der Marinebegeisterung übrig. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass manche amerikanischen Limousinen serienmäßig mit Seitenlichtern ausgestattet wurden. Als dann noch die elektrische Fahrradbeleuchtung ihren Siegeszug antrat, bedeutete dies das Ende der Rot-Grünen-Seitenbeleuchtung und damit auch das Ende von backbord und steuerbord an Fahrrädern.

Wer Florian Reiß weitere Informationen zum Thema „Lampen mit farbigen Seitenscheiben“ zukommen lassen möchte, kann dies unter seiner Emailadresse gerne tun: FlorianReiss@web.de

Anmerkungen

- [1] Peter W. Card: *Early Vehicle Lighting*, London 2008, S. 7
- [2] Silberer, Victor und Ernst, George: *Handbuch des Bicycle-Sport*, Wien 1885
- [3] Wolf, Wilhelm: *Fahrrad und Radfahrer*, Leipzig 1890
- [4] Es ist durchaus möglich, dass es in England Bestimmungen gab, welche Seitenlicht im



16

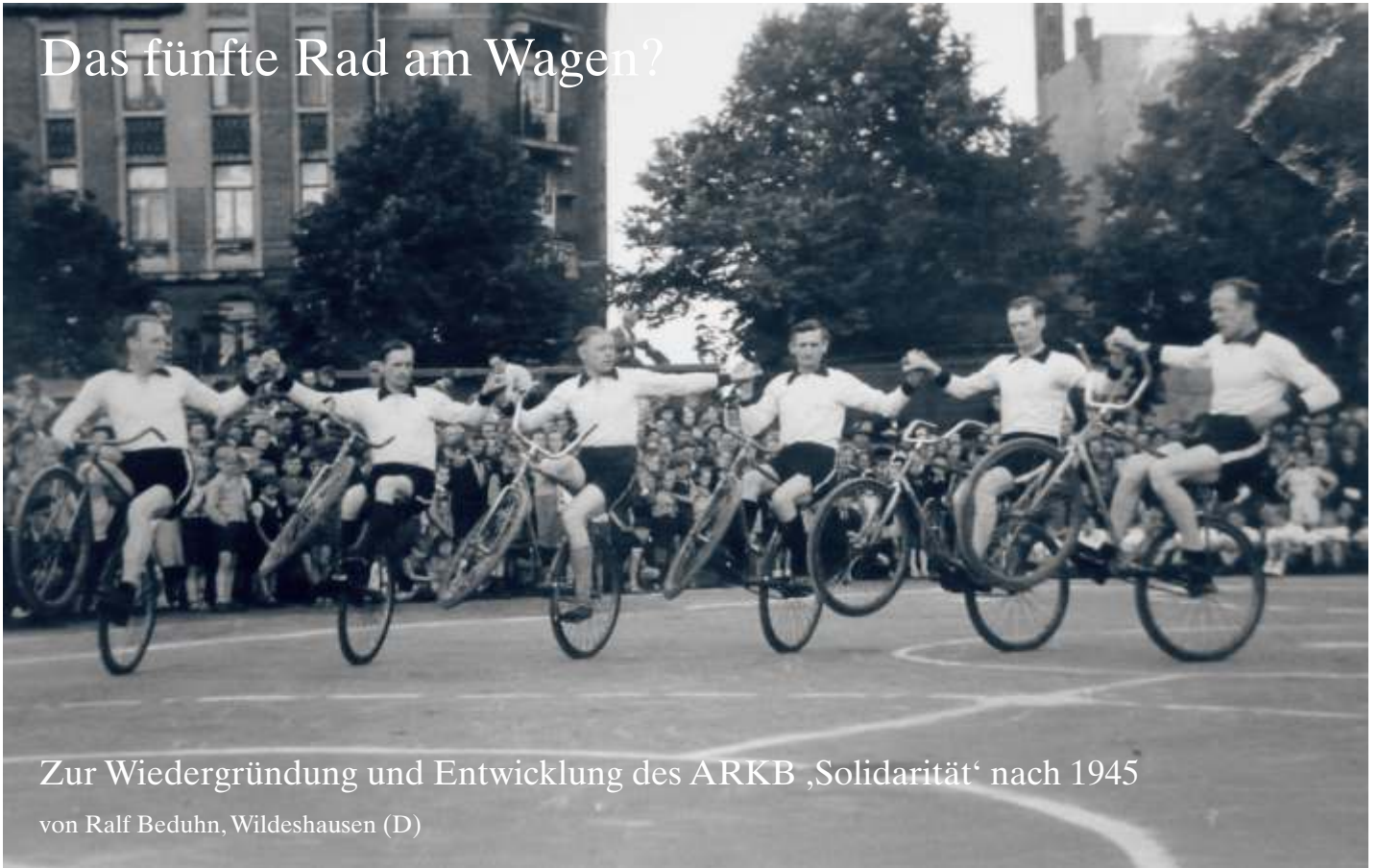
Straßenverkehr forderten. Leider war es mir bisher nicht möglich, hierüber etwas zu erfahren.

- [5] Vgl. hierzu Reiß, Florian: *Vom Radfahren in Bremen. Die Bremer Fahrradgeschichte bis zum Ersten Weltkrieg*, in: *Bremisches Jahrbuch*, Bd. 94, 2015, S. 132-162
- [6] Die Webseiten über Karbidlampen von Herrn Driesch aus Boppard möchte ich sehr empfehlen. Die Adresse lautet: www.karbidlampen-sammler.de

Abbildungsnachweis

- S. 11 oben: Foto und Bearbeitung von M. Mertins
- Abb. 1 Andrew Ritchie: *King of the road – An illustrated History of Cycling*, Ten Speed Press in Berkeley (USA) 1975, S. 78
- Abb. 2 Victor Silberer und George Ernst: *Handbuch des Bicycle-Sport*, Verlag der „Allgemeinen Sport-Zeitung“ in Wien und Leipzig, 2. Auflage 1885, S. 205
- Abb. 3 *Der Radfahrer*, Jg. 1885 No. 15, S. 268
- Abb. 4 Silberer/Ernst, hier S. 206
- Abb. 5 Wilhelm Wolf: *Fahrrad und Radfahrer*, Verlag Otto Spamer in Leipzig 1890, S. 89
- Abb. 6 ebd., S. 88
- Abb. 7 ebd., S. 88
- Abb. 8 Amtsblatt der Königlich Preußischen Regierung zu Minden, November 1892, S. 392
- Abb. 9 Amtsblatt der Königlich Preußischen Regierung zu Minden, November 1894, S. 13 f
- Abb. 10 Amtsblatt der Königlich Preußischen Regierung zu Minden August 1899, S. 292
- Abb. 11 Frank Preisner (Hg.): *Fahrtwind - Kulturgeschichte des Fahrrads im Nordwesten*, Museumsdorf Cloppenburg 2015, S. 29; Foto: Kowalski, Cloppenburg
- Abb. 12 Richard Nagel & Co. Bielefeld, Katalog 1893, Sammlg. Mertins
- Abb. 13 Karbidlampe von Lengs (USA) um 1910; Foto: Velo-Classica
- Abb. 14 Preisner, S. 298/299, Karbidlampe von Lucas (GB), um 1910; Foto: Kowalski, Cloppenburg
- Abb. 15 u. 16 aus dem Bestand des Deutschen Fahrrad-Museums Bad Brückenau; Fotos: M. Mertins

Das fünfte Rad am Wagen?



Zur Wiedergründung und Entwicklung des ARKB ‚Solidarität‘ nach 1945

von Ralf Beduhn, Wildeshausen (D)

Hessische Funktionäre ergreifen die Initiative

Der Wiederaufbau des ARKB Solidarität war nach 12 Jahren Verbot und Diktatur sowie den Folgen des ‚totalen Krieges‘ für die überlebenden Mitglieder überaus schwierig. Ohnehin war das Bedürfnis der meisten Menschen, nach Kriegsende aktiv Sport zu betreiben, eher gering. Im Vordergrund stand zunächst die Sicherung der nackten Existenz, verursacht durch die dramatische Ernährungskrise, die zerstörungsbedingte Wohnungsnot, den Mangel an Heizmaterial und warmer Kleidung etc. Zudem gab es anfangs nicht viele Möglichkeiten, überhaupt sportlich aktiv zu werden. Zahllose Städte und Dörfer waren fast völlig zerstört, und mit ihnen ein Großteil der Sportstätten und Sportgeräte. Darüber hinaus standen die erhalten gebliebenen Sportstätten nicht zur Verfügung. Turnhallen dienten als Notunterkünfte oder Behelfskrankenhäuser, Sportplätze waren durch Schützengräben verunstaltet oder wurden zum Gemüseanbau genutzt. /1/ Hinzu kam, dass intakte Sportstätten für den Sportbetrieb der Besatzungstruppen beschlagnahmt wurden, ebenso die Bestände, die die Vereine an Sportschuhen, Bällen und Geräten hatten.

retten können. Diese materiellen Probleme wurden flankiert durch die anfangs sehr restriktive Genehmigungspraxis der alliierten Besatzungsoffiziere gegenüber einem zunächst weitgehend spontan organisierten Sportbetrieb. So musste z.B. für jedes Fußballspiel eine ausdrückliche Genehmigung erwirkt werden.

Allen Hindernissen zum Trotz entwickelten sich jedoch vielerorts im Sommer und Herbst 1945 „schon Gespräche über den Wiederaufbau des Sports überall dort, wo sich nur eine Gruppe ehemaliger Vereinsangehöriger zusammenfand.“ /2/ Diese Feststellung des SPD-Sportreferenten Heinrich Sorg trifft auch auf die ehemaligen Mitglieder des ARKBS zu. Wobei die entscheidende Initiative für einen überörtlichen Zusammenschluss und die anvisierte Perspektive eines deutschlandweit agierenden Bundes maßgeblich von ehemaligen Funktionären aus dem Gau 18, der das Gebiet von Groß-Hessen umfasste, ausging. Bereits vor 1933 stellte der Gau 18 ein Zentrum des Bundes Solidarität dar. Bedingt war dies durch den Umstand, dass sich in Offenbach die Bundesgeschäftsstelle und die Fahrradfabrik „Frischauf“ befanden und deshalb ein überdurchschnittlich

großer Teil führender Funktionsträger in der Region Frankfurt/Offenbach lebte. Der zunächst kleine Kreis ehemaliger ARKBS-Funktionäre, der vom dem ehemaligen Chefredakteur der Bundeszeitung DER ARBEITER-RAD- UND KRAFTFAHRER, dem 75-jährigen Arthur Frasnert, angeführt wurde, hatte allerdings zunächst mit erheblichen Anfangsschwierigkeiten zu kämpfen. Eine Bundeszeitung, wie vor 1933, existierte nicht mehr, und auch die Unterstützung durch die von der US-Besatzungsbehörde lizenzierten Zeitungen war sehr gering, was Frasnert im September 1946 zu der Bemerkung veranlasste, von einem „Versagen der Presse“ ihren Bemühungen gegenüber zu sprechen. Somit mussten andere Mittel der Kontaktaufnahme und Kommunikation gefunden werden. Als der Postverkehr wieder in Gang kam /3/, wurden umgehend zahllose Suchkarten verschickt; eine Methode, die „außerordentlich mühselig und zeitraubend“ /4/ war, die jedoch nach und nach zu einer Reorganisation alter Verbindungen und Strukturen führte. Unter der Regie von Frasnert ging man in der Folgezeit daran, Bezirksstrukturen aufzubauen, und im Juli 1946 fand erstmalig nach dem Kriege eine Bezirksleiterkonferenz statt, die „den Grundstein

gelegt [hat] zu dem weiteren Aufbau des Bundes“ /5/ in Hessen.

Die „Auferstehungsfeier“ im September 1946

Den vorläufigen Höhepunkt im Prozess des Wiederaufbaus bildete dann zweifellos das am 22. September 1946 in Mühlheim/Main ausgetragene Saalsportfest aus Anlass des 50-jährigen Gründungsjubiläums des ARKB Solidarität und seiner Ortsgruppe Offenbach. Im Vorfeld der Veranstaltung waren alle wieder existierenden Vereine aufgefordert worden, durch Entsendung von Saalsport-Mannschaften zum Gelingen des Festes beizutragen. Insgesamt konnten am Festtag ca. 400 auswärtige Bundesmitglieder begrüßt werden, die ein mehrstündiges Saalsport-Programm darboten. Nicht ohne Stolz wird in der Festschrift erwähnt, dass der Besucherandrang zu dieser Sportveranstaltung so groß war, dass die Polizei den dauernd überfüllten Saal mehrere Male absperren musste. /6/

Am Vorabend der Jubiläumsfeier hatte bereits eine Besprechung der Funktionäre der teilnehmenden Vereine stattgefunden. Dieses Treffen war die erste größere Zusammenkunft aus den verschiedenen Regionen des besetzten Deutschlands nach dem Kriege. Einmütig sprachen sich die Anwesenden für den Wiederaufbau des Bundes Solidarität „im alten Geiste“, d.h. auf der Grundlage eines strikten Amateur- und Breitensports, aus. Auch sollten die Unterstützungseinrichtungen, die den Bund vor

1933 ausgezeichnet hatten, baldmöglichst wieder eingeführt werden. Vor diesem Hintergrund ist es sicherlich nicht übertrieben, die Zusammenkunft in Mühlheim/Main als „Wiederauferstehungsfeier“ /7/ des ARKB zu charakterisieren. Ein weiterer wichtiger Schritt in diese Richtung erfolgte dann am 1. August 1947 mit der Lizenzierung des Bundes Solidarität für Hessen. /8/ (Abb. 1)

Schwierige Wiederbeschaffung der Sportgeräte

Im Zuge der Reorganisation des Bundes Solidarität und der damit einhergehenden Wiederaufnahme des Sportbetriebs stellte sich zunehmend drängender das Problem der Beschaffung einer ausreichenden Zahl an Saalsporträdern sowie anderer Sportgeräte. Nur wenigen ehemaligen Ortsgruppen war es gelungen, ihre Sportgeräte über die Zeit der Diktatur hinweg versteckt zu halten. Der Großteil der sich wiedergründenden Vereine stand nach dem Einmarsch der Besatzungstruppen jedoch buchstäblich vor dem Nichts.

Zwar wurde bereits am 19. Mai 1945 die erste Verordnung erlassen, die dazu aufforderte, die von den Nazis beschlagnahmten Vermögensgegenstände an die rechtmäßigen Eigentümer zurückzugeben, doch nur wenige der bürgerlichen Sportvereine kamen dieser Aufforderung nach. „Die anderen waren in der Nazizeit so leidenschaftliche Liebhaber des fremden Eigentums geworden, dass sie sich nicht davon trennen“ /9/ konnten. Da an eine Produktion von Saalsporträdern in den ersten Jahren nach Kriegsende noch nicht zu denken war – Anfragen bei verschiedenen Werken wurden mit Hinweis auf den Mangel an Rohstoffen beantwortet /10/ –, blieb den Mitgliedern des Bundes Solidarität zumeist nichts anderes übrig, als selbst nach den vielen Tausend Saalrädern aus der Zeit vor 1933 zu forschen und aufgefundene, oftmals äußerst verwahrloste und unvollständige Räder wieder herzurichten.

Die Suche nach ihrem gestohlenen Eigentum wurde mit großer Hartnäckigkeit betrieben, wobei es in seltenen Fällen auch zu solchen Funden kam, wie sie in folgender Meldung geschildert wurde: „Aus dem Dunkel des Kellers einer großen Schule in Frankfurt wurden im Herbst 1947 Rahmen, Felgen, Gabeln, Ketten und Sättel von Frischauf-Saalrädern in solcher Menge ans Licht geschafft, dass zum Abtransport ein Lastkraftwagen nötig war.“ /11/ Allein diese starke Eigeninitiative der Bundesmitglieder machte es

möglich, dass bereits am 20. Juli 1947 die hessischen Gaumeisterschaften im Saalsport in Frankfurt stattfinden konnten, an denen sich die bemerkenswerte Zahl von 280 Wettkämpfern beteiligte. Ein Ereignis, das „in der Zeit der schlimmsten Not wie ein Wunder wirkte.“ /12/

Arbeitersport oder Einheitssport ?

Die hessischen Mitglieder gingen nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges davon aus, dass die bürgerlichen Sportvereine sich durch ihre Zusammenarbeit oder doch zumindest Unterordnung unter das Nazi-Regime restlos kompromittiert hatten, sodass schon moralisch den ehemaligen Arbeitersportlern, von denen man erwartete, dass sich ebenso wie die Solidaritätler ihre alten Organisationen wieder aufbauen würden, die Führungsrolle im Sport zukäme. Deshalb stellte es für sie eine herbe Enttäuschung dar, „dass der Arbeitersport mit den bürgerlichen Sportverbänden gleichgestellt wurde und in allen Ländern der Westzonen sogenannte Landessportverbände an die Stelle der früheren Sportorganisationen traten.“ /13/ In der Konstituierung der Landessportbünde (LSB) wurde von den Funktionären des Bundes Solidarität ein Schachzug gesehen, den Wiederaufbau einer eigenständigen Arbeitersportbewegung zu hemmen. Die im LSB zusammengefassten Vereine, so ihr Vorwurf, seien Vereine, die im Gegensatz zu ihnen „in den zwölf Jahren Hitler-Reich ihren Sport durchführen konnten.“ /14/

Die Differenzen über den einzuschlagenden sportpolitischen Weg, ob Wiederaufbau einer Arbeitersportbewegung wie vor 1933 oder Zusammenarbeit mit den Vereinen des bürgerlichen Sports im Rahmen einer Einheitssportbewegung, fanden ihren Ausdruck in den Stellungnahmen des SPD-Sportreferenten Heinrich Sorg /15/ und des späteren Bundesvorsitzenden der „Solidarität“, Heinrich Nöll, auf dem 19. Bundestag (für Hessen) im November 1947. „Verliert Euch nicht im Aufbau Eurer eigenen kleinen Familie“, appellierte Sorg an die Delegierten. Man dürfe nicht, wie in der Weimarer Republik, das „fünfte Rad am Wagen“ sein, sondern jeder einzelne Arbeitersportler müsse nun „ein Lehrer in der Gesamtheit“ /16/ werden. Vorrangiges Ziel sei es in dieser sportpolitischen Phase, die Herrschaft im Sport zu bekommen, wobei die demokratisch strukturierten Landessportbünde, in denen die Vereine gleichberechtigt organisiert seien, ein wesentlicher Hebel seien. Für die Mitglieder der wiedergegründeten Vereine



Abb. 1 Mitteilungsblatt für die Funktionäre nach der „Auferstehung“ der Solidarität im Jahr 1947

der ‚Solidarität‘ bedeute dies, „den Geist der ‚Solidarität‘ unter die Menschen zu bringen“ /17/ und die Vorherrschaft im Radsport zu erringen.

Im Vergleich zu den Darlegungen Sorgs waren die Ausführungen Nölls von einer deutlich skeptischeren Beurteilung der sich entwickelnden Kräfteverhältnisse in Sport und Gesellschaft geprägt. Nöll glaubte nicht daran, in kürzerer Frist entscheidende Machtpositionen im deutschen Sport erringen zu können und von diesen aus die sportliche und staatspolitische Gesinnung der Bevölkerung umzugestalten. „Wir brauchen dazu noch Jahrzehnte“ /18/, hielt er Sorg entgegen. Deshalb wollten sie mit dem Wiederaufbau des Bundes Solidarität wieder einen organisatorischen Rahmen schaffen, in dem sie Sport entsprechend ihrer Prinzipien treiben können und der mit dem sich andeutenden Wiedererstarken der reaktionären Kräfte im Sport /19/ allen Gleichgesinnten die Möglichkeit bieten solle, sich ihren Idealen anzuschließen.

Wiedergründung 1949 in Emmershausen/Taunus

Der von Heinrich Nöll propagierte organisatorische Rahmen wurde auf dem ‚Westdeutschen Bundestag‘ des Bundes Solidarität vom 8. bis 10. April 1949 in Emmershausen im Taunus geschaffen. Auf dieser Tagung kamen Delegierte aus Vereinen der amerikanischen und britischen Zone zusammen /20/, um die Grundlage für eine zentralistisch strukturierte Organisation – wie vor 1933 – zu schaffen. Diese Organisationsstruktur widersprach zwar der von der Militärregierung zu diesem Zeitpunkt tolerierten Form, die für zonenübergreifende Zusammenschlüsse allenfalls eine föderale Struktur auf arbeitsgemeinschaftlicher Grundlage zubilligte. Doch in diesem Falle siegte das Traditionsbewusstsein der Solidarität vor dem Legalitätsprinzip. So war es in diesem Zusammenhang auch kein Zufall, dass das Treffen in dem abgelegenen Taunusort Emmershausen quasi hinter verschlossenen Türen stattfand. Hierauf wies indirekt auch Heinrich Nöll hin, wenn er in seiner Eröffnungsrede ausführte: „Es ist verständlich, dass heute die Begrüßung durch offizielle Vertreter fehlt. Das haben wir mit Absicht vermieden. Wir wollen, was heute hier getan werden muss, unter uns tun.“ /21/

Wenn schon nicht in der Frage der Organisationsstruktur, so fügte man sich allerdings bei der Namensgebung des wiedergegründeten Bundes den Vorga-



Abb. 2 Werbung für den radsportlichen Nachwuchs hatte für den RKB in Hessen große Bedeutung, weil er sich damit von den bürgerlichen Sportvereinen abheben konnte

ben der Militäradministration. Es war lediglich der Name „RKB (Rad- und Kraftfahrerbund) Solidarität“ erlaubt worden. Erst nach der Gründung der Bundesrepublik, auf dem 21. Bundestag in Köln (30. Juni bis 2. Juli 1950), wurde der traditionelle Name „Arbeiter-Rad- und Kraftfahrerbund (ARKB) Solidarität“ wieder angenommen. Zum Zeitpunkt der Wiedergründungs-Tagung in Emmershausen war die Mitgliederzahl des Bundes naturgemäß noch weit entfernt von der imposanten Größe aus der Zeit der Weimarer Republik. Insgesamt zählte man etwa 24 000 Mitglieder, die sich wie folgt aufteilten:

- Britische Zone	6 300
- Nord- und Südbayern	6 900
- Baden	1 700
- Hessen	6 400
- Württemberg	„unter 3 000“ /22/

In der Folgezeit stiegen die Mitgliederzahlen jedoch rasch an, und Mitte der Fünfziger Jahre war man in dieser Hinsicht gegenüber dem konkurrierenden Bund Deutscher Radfahrer (BDR) deutlich überlegen. /23/ Das mag auch damit zusammenhängen, dass man in Emmershausen beschloss, dem Kampf- und Leistungsgedanken im Radsport eine höhere Bedeutung beizumessen. Damit griff man Forderungen aus den Reihen der ‚Solidarität‘ auf. „Um im besonderen der

Jugend entgegenzukommen, sollen Radball, Radpolo und Rennsport eine Pflegestätte in unseren Reihen besitzen“ /24/, hieß es beispielsweise auf einer Tagung hessischer Bundesmitglieder im Jahre 1948. (Abb. 2) Die besondere Bedeutung, die man der Einwirkung auf die Jugend angesichts von Diktatur, Krieg und Nachkriegszeit beimaß, kam in Emmershausen auch in dem Beschluss zum Ausdruck, „die Jugendpflegearbeit im Bund ... im vollen Umfange aufzunehmen“ /25/ sowie in der ab dem 1. Juli 1949 erscheinenden Bundeszeitung RADLER UND KRAFTFAHRER (Abb. 3) eine Seite als „Jugendseite“ einzurichten.

Trotz einer stärkeren Betonung des Kampf- und Leistungssportgedankens lag das Hauptaugenmerk jedoch nicht auf isolierten Spitzenleistungen, sondern die zentrale Zielstellung war, ganz im Sinne der Verbandstradition, „ein aktiver und intensiver Sportbetrieb“ /26/, wobei kein Zweifel daran gelassen wurde, dass „die Grundprinzipien und Grundtendenzen



Abb. 3 Der neue Name der Bundeszeitung macht die Hinwendung zum Motorsport besonders deutlich

des Amateur-Sports zu wahren sind.“ /27/ Von dem auf der Tagung in Emmershausen gewählten Bundesvorsitzenden Heinrich Nöll wurde für diese breitensportliche Orientierung der Begriff „Sozialer Volkssport“ geprägt.

Zum Begriff des „Sozialen Volkssports“

In strikter Ablehnung eines den bürgerlichen Sport charakterisierenden „unethischen Sensations- und Zuschauer-sports“, eines Sports, der aufgrund der ihm innewohnenden Konkurrenz- und Herrschaftsmechanismen „unfehlbar auf dem Kasernenhof und ... als letzte Etappe auf das Schlachtfeld“ führen müsse, sah Nöll in dem auf den Prinzipien des strikten Amateursimus sowie dem Gedanken des Breitensports basierenden „Sozialen Volkssport“ /28/ ein Mittel zur körperlichen Vervollkommen und geistig-moralischen Weiterentwicklung des arbeitenden Menschen. Ausgehend von der These eines immerwährenden Kampfes des Menschen „um die Beherrschung der Erde“, solle der „Soziale Volkssport“ den

Menschen „die für diesen Kampf notwendige Gesundheit und Kraft“ geben, eine Notwendigkeit, die im „Zeitalter der Technik“ besonders hervortrete. „Die schwere Arbeitsverrichtung in dieser rationalisierten, technischen Zeit verbraucht die menschlichen Kräfte in hohem Maße. Der von uns der Jugend gebotene Sport aber ist hierfür ein Ausgleich, ist Erholung, ist Entspannung und stärkt die Leistungsfähigkeit.“

Neben dieser reproduktiven und körperbildenden Funktion sollte der in den Reihen des Bundes Solidarität betriebene Sport vor allem auch charakterbildend wirken. Diese Aufgabe trete, so Nöll, angesichts einer von ihm konstatierten „Vermassung und Gleichschaltung“ immer mehr in den Vordergrund. „Der Einzelne sieht sich einer ungeheuren Kollektivmacht gegenüber, die ihn wirtschaftlich, politisch, sozial und kulturell so stark beherrscht, dass er ihr gegenüber ohnmächtig erscheint, um zu eigener Willensbildung oder zu eigenen Handlungen zu kommen.“ Derartigen Gefahren und Tendenzen bemühe man sich im Bund Solidarität entgegenzuwirken, indem man durch den Sport in ihrer Gemeinschaft versuche, unter den Mitgliedern „die Entschlussfreudigkeit, das Verantwortungsbewusstsein, die Aktivität“ zu steigern und somit die Überwindung eines „noch immer vorhandenen Untertanengefühls“ und ein „Bewusstsein zur sozialen Gerechtigkeit“ zu erreichen.

Aufbruch in die Sackgasse

Im Dezember 1950 wurde der Deutsche Sportbund (DSB) als Dachorganisation des bundesrepublikanischen Sports gegründet. Der ARKB Solidarität war kein Mitglied dieser Monopolorganisation der nach 1945 etablierten Einheitssportbewegung geworden; Fachverband für Radsport im DSB wurde der Bund Deutscher Radfahrer (BDR). Doch zu Beginn der 1950er Jahre fühlte sich der ARKB Solidarität durch diese Entwicklung zunächst keineswegs ins Abseits gedrängt. Vielmehr wurde die Perspektive in den Blick genommen, als Gegengewicht zum DSB den Wiederaufbau einer Arbeitersportbewegung in der Bundesrepublik in Angriff zu nehmen. Bereits im Oktober 1949, auf der 2. Bundesvorstandssitzung, hatte Nöll folgende Lageeinschätzung vorgenommen: „Die Entwicklung im sportlichen Leben Westdeutschlands ist an einem Punkt angelangt, in dem die Gegensätze zwischen den

Vertretern des bürgerlichen Sports und der Volkssportler, nicht zuletzt beeinflusst durch die politische Entwicklung, einen Grad erreicht hat, der den Vertretern der Auffassung, wieder die Organisationen des Arbeitersports ins Leben zu rufen, recht gibt.“ /29/



Abb. 4 Josef "Peppi" Schwaiger (rechts) war nicht nur ein guter Rennfahrer, hier hat er 1954 den „Internationalen Großen Straßenpreis von Schweinfurt“ gewonnen. Das Multitalent nahm auch an den Olympischen Winterspielen 1952 in Oslo und 1956 in Cortina d'Ampezzo teil. 1955 reichte es zum Deutschen Meister in der Alpen Kombination (Abfahrt und Slalom).

Daraus abgeleitet wurde von ihm der Anspruch und die Notwendigkeit, den Bund Solidarität zu einem „Eckpfeiler der im Entstehen begriffenen Arbeitersportbewegung zu machen“ /30/ Die Chancen für den angestrebten Wiederaufbau wurden dabei von ihm recht optimistisch gesehen. Zwar könne man nicht darüber hinwegsehen, dass durch den Beschluss ehemaliger Arbeitersportler, in den Einheitssport zu gehen, kostbare Jahre verloren gegangen seien, aber, so Nöll auf dem 21. Bundestag der „Solidarität“ im Juli 1950, „der Arbeitersport ist wieder im Kommen.“ /31/

Bestimmte Entwicklungen im bundesdeutschen Sport schienen ihm recht zu geben. Mit dem Touristenverein „Die Naturfreunde“ und dem Arbeiter-Samariterbund (ASB) hatten sich bereits wieder zwei Organisationen gegründet, die ebenso wie der ARKB Solidarität vor 1933 der Zentralkommission für Arbeitersport und Körperpflege angehört hatten. Darüber hinaus waren verschiedene, zumeist regional begrenzte Initiativen entstanden, die das Ziel verfolgten, die traditionellen Arbeitersport- und Kulturorganisationen wieder aufzurich-

ten. Doch auch sportpolitische Entwicklungen in europäischen Nachbarländern bestärkten die Mitglieder der „Solidarität“ in ihrem Vorhaben. Und zwar hatten sich in diesen Ländern nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges z.T. recht mitgliederstarke Arbeitersport-Organisationen gebildet, die sich auch schon zu einer Sozialistischen Arbeiter-sport Internationale (SASI) zusammengeschlossen und bereits mehrere Arbeitersport-Kongresse durchgeführt hatten. Deshalb war es für den ARKB Solidarität mehr als ein Prestigeerfolg, als er mit Beschluss vom 4. Mai 1951 Mitglied der SASI wurde.

Außerordentlich erfolgreich war man zu Beginn der Fünfziger Jahre auch in Hinblick auf die Mitgliederentwicklung und die Entfaltung eines aktiven Sportbetriebs. Zwischen dem 21. Bundestag des (A)RKB Solidarität vom 30. Juni bis 2. Juli 1950 und dem darauffolgenden Bundestag (14. bis 17. August 1952) in Frankfurt/M. stieg die Mitgliederzahl von 32 000 auf ca. 50 000. Mit besonderer Befriedigung wurde in diesem Zusammenhang auch zur Kenntnis genommen, dass es gelungen war, die Mitgliederstruktur entscheidend zugunsten des Anteils der jugendlichen, sportlich aktiven Mitglieder zu verändern. Insbesondere die Zahl der Radrennfahrer nahm überdurchschnittlich stark zu; 1952 waren im Bund Solidarität rund 8 000 Radrennfahrer organisiert, darunter u.a. auch der vor allem im Skirennsport erfolgreiche Olympiateilnehmer Peppi Schwaiger (Abb. 4). Eine zweite sportliche Säule bildeten die zu diesem Zeitpunkt ca. 15 000 Saalrad-sportlerinnen und Saalrad-sportler, für die über 8 000 Saalsporträder zur Verfügung standen.

Trotz dieser Erfolgsbilanz zeichnete sich in dieser Zeit jedoch immer deutlicher ab, dass die ehrgeizigen Pläne des Bundesvorsitzenden Nöll in Bezug auf den Wiederaufbau einer Arbeitersportbewegung zum Scheitern verurteilt waren. /32/ Sein Plan, eine „Zentralkommission für sozialen Volkssport und Freizeitgestaltung“ zu etablieren, mündete zwar im Frühjahr 1953 in der Gründung der „GEMEINSCHAFT“ (Arbeitskreis für Kultur, Sport und Politik). Doch über ein Anfangsstadium kamen diese Organisationsversuche nicht hinaus. Auch der Versuch, ein Gegengewicht zum internationalen (Profi-)Radsportverband UCI (Union Cycliste International) durch die

Gründung einer europäischen Arbeiter-Radsport-Internationale (ERU) aufzubauen, scheiterte. Damit hatten sich die sportlich aktiven Mitglieder des Bundes Solidarität, die nicht an offiziellen Deutschen Meisterschaften, organisiert vom Fachverband Radsport im DSB, dem Bund Deutscher Radfahrer, teilnehmen durften, ins Abseits manövriert. Gleiches galt auch für internationale Starts, die vom UCI organisiert wurden und in dem der Bund Solidarität ebenfalls nicht Mitglied war bzw. sein konnte. Eine Konsequenz dieses Scheiterns war, dass der Bundesvorsitzende Nöll mit Schreiben vom 2. April 1954 seinen Rücktritt erklärte und wenig später ganz aus dem ARKB Solidarität ausschied. Nach seinem Rücktritt wurde er Sportreferent der Stadt Frankfurt.



Abb. 5 Winfried Abel siegte 1954 im 1er Kunstradfahren im Dreiländerkampf Deutschland-Schweiz-Frankreich, insgesamt wurde er ein Dutzend Mal Deutscher Meister

Der Kampf um Gleichberechtigung

Mit dem Scheitern der Pläne zur Wiedererrichtung einer Arbeitersportbewegung musste der ARKB Solidarität einen Ausweg aus der drohenden sportlichen und organisatorischen Sackgasse finden. Als Vorbild diente hierbei die organisatorische Struktur des Sports im Nachbarland Österreich. Hier war nach Kriegsende die Arbeitersport-Bewegung wieder entstanden; die Arbeitersport-Verbände hatten sich dort unter Wahrung ihrer Selbständigkeit mit den bürgerlichen Sportverbänden auf gleichberechtigter Ebene zu „Sportbehörden“ zusammengefunden. So hatte sich beispielsweise der Arbeiter-Radfahrerbund Österreich

(ARBÖ) mit zwei bürgerlichen Verbänden zur „Obersten Radsportbehörde“ zusammengeschlossen, die Mitglied des Internationalen Radsportverbandes UCI geworden war. Dadurch konnten die österreichischen Arbeiter-Radler ungehindert im Ausland starten, eine Möglichkeit, die den ARKBS-Radlern ebenso wie der Zuschuss staatlicher Gelder verschlossen war. Außerdem richtete die „Oberste Radsportbehörde“ die nationalen Meisterschaften für die Mitglieder der drei Radsportverbände aus. Demgegenüber stand in der Bundesrepublik dem BDR als Mitglied des DSB und der UCI das alleinige Recht zu, unter seinen Mitgliedern Deutsche Meisterschaften auszutragen und die Meisterschaften des Bundes Solidarität trotz eines keineswegs geringeren Leistungsvermögens als „lächerlichen Popanz“ /33/ abzutun.

Im direkten Gegensatz zu dem Modell einer paritätischen Radsportbehörde standen die Interessen des BDR. Sie forderten die Auflösung des ARKB Solidarität und die Verschmelzung mit dem BDR zu einem Einheitsverband. Zunächst schien es jedoch so, als könnten die gegensätzlichen Standpunkte überbrückt werden. Beide Seiten erklärten ihre Bereitschaft zu Verhandlungen, und im Februar 1953 kam es zu einem Treffen von Vertretern beider Verbände, auf der eine 7-Punkte-Vereinbarung unterzeichnet wurde. Diese Vereinbarung sah u.a. die Ausrichtung gemeinsamer Deutscher Meisterschaften vor sowie die Verpflichtung der aktiven Sportler des Bundes Solidarität, zum Sportverkehr mit dem BDR dessen Lizenzen zu erwerben. In der Folgezeit fanden daraufhin „in vielen Orten im Bundesgebiet ... gemeinschaftliche Veranstaltungen“ /34/ statt. Doch bald darauf der Rückschlag: Die in Berlin tagende Bundeshauptversammlung des BDR annullierte am 5. Dezember 1953 ohne Begründung die Vereinbarungen vom Februar und verbot jeglichen Sport-

verkehr der BDR-Vereine mit den Ortsgruppen des Bundes Solidarität.



Abb. 6 Der Wettkampf im 4er Eifelradreigen war ein exotisches Ereignis, hier im Bild die deutschen Jugendmeister von 1956

Es sollte dann fast genau vier Jahre dauern bis ein zweiter Anlauf zu einer Zusammenarbeit beider Verbände im Radsport unternommen werden konnte. Am 15. Dezember 1957 einigte man sich auf die Bildung einer „Arbeitsgemeinschaft für Radsport und Radfahrwesen“. In der Vereinbarung wurde u.a. festgelegt, den gemeinsamen Sportbetrieb in vollem Umfang wieder aufzunehmen und nach Möglichkeit zukünftig nur noch gemeinsame Meisterschaften durchzuführen. Als oberstes Ziel wurde formuliert, dass die „Arbeitsgemeinschaft zu gegebener Zeit zur Bildung einer einheitlichen Radsportbewegung zwischen beiden Verbänden führt.“ /35/

In der Folgezeit wurde deutlich, dass eine derartige Übereinkunft Möglichkeiten für ganz unterschiedliche Strategien bot. Während der BDR darin die Option in den Vordergrund schob, in absehbarer



Abb. 7 Im Rahmen des innerdeutschen Sportverkehrs maßen sich 1957 die Mannschaften der DDR und des RKB, das Foto zeigt die deutschen Meisterinnen im 6er Reigenfahren aus Nattheim

Zeit eine Selbstauflösung des ARKB Solidarität und eine Verschmelzung mit ihrem Verband zu erreichen, erhoffte sich die Führung der „Solidarität“ ganz andere Perspektiven. Zunächst war es durch die Vereinbarung gelungen, die sportliche Isolation im Radsport zu durchbrechen, und zum anderen spekulierte man darauf, durch eine lange und erfolgreiche Zusammenarbeit in der Arbeitsgemeinschaft letztlich doch noch zu der Etablierung einer „Radsportbehörde“ nach österreichischem Vorbild zu kommen. So ist es nicht verwunderlich, dass die weitere Entwicklung von langwierigen Verhandlungen, gegenseitigem Misstrauen und taktischen Manövern geprägt war und es bis zum 23./24. September 1961 dauerte, bis erstmalig gemeinsame Deutsche Meisterschaften im Saalradsport in Karlsruhe ausgetragen werden konnten. Diese Zusammenarbeit auf sportlicher Ebene fand im Folgejahr ihre Vertiefung mit der abermaligen gemeinsamen Austragung Deutscher Meisterschaften am 29./30. September 1962 in Frankfurt/M.

Im Gegensatz zur erkennbaren Annäherung beider Verbände auf sportlicher Ebene kamen die Verhandlungen über die zukünftige Satzung eines gemeinsamen Radsportverbandes kaum voran. Die Vertreter des Bundes Solidarität waren strikt dagegen, in dem neu zu schaffenden Verband Profisportler zu organisieren, beharrten aber darauf, die bei ihnen organisierten Motorsportler zu integrieren. Demgegenüber vertraten die Verhandlungsführer des BDR in beiden Fragen genau konträre Positionen. Das Resultat dieser gegensätzlichen Standpunkte war am 10. November 1962 ein Beschluss des erweiterten Bundesausschusses des BDR mit folgendem Wortlaut: „Unter Berücksichtigung der stattgefundenen Besprechungen sieht sich der BDR außerstande, die bestehende Arbeitsgemeinschaft BDR/SOLIDARITÄT über den 31. Dezember 1962 hinaus zu erneuern. Damit entfällt von diesem Zeitpunkt an auch der bisher geübte beiderseitige Sportverkehr.“ /36/

Die Folgen dieses Beschlusses, also der Rückfall in das sportliche und organisatorische Ghetto, waren für den Bund Solidarität dramatisch. Die Anzahl der Mitglieder, die in den vorangegangenen Jahren bereits stetig zurückgegangen war (31.12.1958: 42 549; 31.12.1960: 40 132), begann nun rascher zu fallen (1965: ca. 33 000). Selbst organisatorische Erfolge in anderen Bereichen, wie die am 20. April 1963 erfolgte Aufnahme der „Solidaritätsjugend Deutschlands“ in den Deutschen

Bundesjugendring sowie erfolgreiche Verhandlungen der Motorsportler im ARKB Solidarität mit dem Deutschen Motorsportverband (DMV) konnten über die schwierige Lage nach dem Abbruch der Arbeitsgemeinschaft nicht hinwegtäuschen. Als Ausdruck der Verunsicherung und der Krise, in der sich der Bund Solidarität Mitte der Sechziger Jahre befand



Abb. 8 Die „Solidarität“ konnte 1963 die Aufnahme der RKB-Motorsportler in den Deutschen Motorsportverband (DMV) erreichen. Dieser Erfolg wurde sogleich in den Untertitel der Bundeszeitung aufgenommen.

kann auch der Beschluss auf dem 26. Bundestag des Verbandes vom 16. bis 18. Oktober 1964 in Erbach/Odenwald interpretiert werden, die Bezeichnung „Arbeiter“ zukünftig im Verbandsnamen zu streichen. Noch deutlicher wird die von den Mitgliedern und Funktionären empfundene defensive Lage jedoch auf dem nächsten Bundestag vom 2. bis 8. Oktober 1967 in Frankfurt. Nunmehr erklärte man sich bereit, unter Wahrung einer weiter bestehenden organisatorischen Selbständigkeit darin einzuwilligen, dass „die Vereine des RKB SOLIDARITÄT e.V. ... ihre Radsportinteressenten den jeweiligen [BDR-Landes-] Sportverbänden als Mitglieder“ /37/ anmelden. Durch die-

ses weitgehende Zugeständnis, das an den Rand der Selbstverleugnung reichte, sollte eine Startberechtigung für die aktiven Radsportler des Bundes Solidarität erlangt werden. Zusätzlich erklärten sich die Delegierten des Bundestages in Frankfurt auch noch bereit, auf die Austragung verbandsinterner Deutscher Meisterschaften zu verzichten.

Tiefpunkt und Wendepunkt

Die Antwort des BDR-Vorsitzenden, Erwin Hauk auf diese Beschlüsse kam prompt und ließ an brutaler Deutlichkeit keine Interpretationsspielräume. Mit Datum vom 13. Oktober 1967 teilte er dem RKB mit: „Wenn die Solidarität jemals zu einer Einigkeit im Deutschen Radsport kommen will, so muss sie sich wohl oder übel dem BDR anschließen. Zugeständnisse werden nicht mehr gemacht. In der Politik heißt dies, bedingungslos unterwerfen. ... Dass der wieder zustandegewordene [örtliche] Sportverkehr ... zwischen dem BDR und der Solidarität wiederum abgebrochen wird, brauche ich wohl nicht besonders zu betonen.“ /38/ Konkreter Ausdruck der in dem Brief zu Ausdruck kommenden Strategie der Eliminierung des Bundes Solidarität war in der Folgezeit eine massive Abwerbekampagne der BDR-Vereine. Innerhalb weniger Monate verließen mehrere Tausend Mitglieder den Verband, die „zum größten Teil dem BDR beitraten oder aber nur die ‚Solidarität‘ verließen, weil sie hier keine sportliche Zukunft mehr sahen.“ /39/ Da ein weiteres Zögern letztendlich „zum Ausbluten der ‚Solidarität‘“ /40/ geführt hätte, kam man im Präsidium an diesem Tiefpunkt der Verbandsgeschichte zu dem Entschluss, auf gerichtlichem Weg die Aufnahme in den DSB zu erzwingen.



Abb. 9 1983 gab es einen Vergleichswettkampf zwischen österreichischen und deutschen Radballmannschaften

Im April 1969 wurde beim Landgericht Frankfurt/M. die Klage um Aufnahme als Spitzenverband in den DSB eingereicht. An die Ablehnung der Klage am 28. Mai 1971 und einer Revision des RKB Solidarität schloss sich ein über mehrere Instanzen führendes Verfahren an, das schließlich am 27. Januar 1975 vor dem Oberlandesgericht Frankfurt/M. zu folgendem Urteilsspruch führte: „Der Beklagte [DSB] wird verurteilt, den Kläger [RKBS] als ordentliche Mitgliedsorganisation im Sinne § 5 Nr.1 S.2 seiner Satzung aufzunehmen. ... Das Urteil ist ... vorläufig vollstreckbar. Die Revision ist zugelassen.“ /41/ Eine Revision des DSB wurde mit Urteil vom 19. Dezember 1977 zurückgewiesen. Damit hätte der RKB Solidarität das Recht, neben dem Bund Deutscher Radfahrer als zweiter Spitzenverband Radsport in den DSB aufgenommen zu werden und damit das weitgehend praktizierte Ein-Platz-Prinzip der Sportfachverbände zu durchbrechen. Allerdings verzichtete der Bund Solidarität auf die Vollstreckung dieses Urteils und begnügt sich seitdem mit dem Status eines „Verbandes mit besonderer Aufgabenstellung“ im DSB bzw. Deutschen Olympischen Sportbund (DOSB). Damit ist der RKB Solidarität nach jahrzehntelangen Auseinandersetzungen schließlich in einer Nische des bundesdeutschen Einheitssports angekommen. Auf diesem langen Weg ging viel Substanz verloren. Hinzu kommt, dass man schwerpunktmäßig in einer Nischensportart, dem Hallenradsport /42/, aktiv ist. Das ehemals zentrale freizeitsportliche Standbein, das Touren- und Wanderfahren, hat man, auch durch eigene Fehler /43/, nicht wieder aufbauen können. /44/

Zur Ergänzung des ARB-Themas wählte der Autor einen Rennbericht aus, der auf S. 40/41 abgedruckt ist.

Weitere historische Fotos und Abbildungen zum ARKB Solidarität gibt es auf der Homepage des Vereins.

Anmerkungen

- /1/ Vgl. Kolberg, Hans-Hermann: Die Entwicklung des Sports in Bremerhaven nach dem 2. Weltkrieg. Hamburg 1973
- /2/ Sorg, Heinrich: Von der Stunde Null bis zum Deutschen Sportbund. In: Deutscher Sportbund (Hrsg.) Jahrbuch des Sports 1955/56; Frankfurt 1956, S. 79.
- /3/ Ab 6. August 1945 konnten in Offenbach Briefe zur Zustellung im Stadt- und Landkreis zur Post gegeben haben. Ab 27. August wurden dann Briefe und Päckchen zum Versand innerhalb Hessens angenommen. Ab 4. Oktober 1945 war der Versand von Briefen und Päckchen in alle vier Besatzungszonen möglich.

- /4/ Berichte und Dokumente über das Jubiläums-Saalsportfest am 22. September 1946 in Mühlheim am Main zur Feier der 50. Wiederkehr des Tages der Gründung des Rad- und Kraftfahrerbundes Solidarität und dessen Ortsgruppe Offenbach am Main. Bearbeitet von Arthur Frahnert; Offenbach a.M./Frankfurt a.M./Mühlheim a.M., November 1946, S. 5.
- /5/ Protokoll des 1. Gautages des Gau 18 am 5. 10. 1947 in Frankfurt, S.2 Es wurde zunächst wie vor 1933 an der Bezeichnung „Gau“ festgehalten. Vor 1933 umfasste der Gau 18 die Gebiete Freistaat Hessen, Hessen-Nassau und Waldeck.
- /6/ Vgl. Berichte, ebd. S.11.
- /7/ So die Charakterisierung des hessischen Vorstandsmitglieds Germeroth.
- /8/ Auf der Grundlage von 70 bereits wiedergegründeten Vereinen in der Region Groß-Hessen wurde um die Jahreswende 1946/47 beim Kultusministerium der Antrag auf Genehmigung gestellt. Im Februar 1947 erfolgte zunächst eine vorläufige Genehmigung, am 1.8.1947 wurde die schriftliche Genehmigungsurkunde zugestellt. Vgl. Beduhn, Ralf: Chronik des Arbeiteradfahrer-Bundes „Solidarität“ 1896-1977; Münster 1981, S. 62.
- /9/ Bote Solidarität, Jg. 2 (1948), Nr. 2, S.3. Zum langwierigen Prozess der Rückerstattung und Wiedergutmachung des geraubten ARKBS-Eigentums vgl. auch: Beduhn, Ralf: „Wiedergutmachung“- Das Beispiel des Rad- und Kraftfahrer-Bundes „Solidarität“. In: Deutscher Sportbund (Hrsg.): Die Gründerjahre des Deutschen Sportbundes; Frankfurt/M. 1990, S. 247ff. Nähere Ausführungen hierzu im Zusammenhang mit Darstellung der Geschichte des Fahrradhauses Frisch auf in der nächsten Ausgabe des KS.
- /10/ „An die Vereine und Funktionäre des Bundes“; Rundschreiben vom 15.1.1947, S.1.
- /11/ Radler + Kraftfahrer, Jg. 1 (1949), Nr. 4, S.2.
- /12/ Ebd.
- /13/ Protokoll des Westdeutschen Bundestages des Rad- und Kraftfahrerbundes „Solidarität“ am 8., 9. und 10. April 1949 in Emmershausen, S. 4.
- /14/ Protokoll vom 19. Bundestag Hessen, S.10.
- /15/ Vor seiner Rückkehr aus dem englischen Exil im Juli 1946 war Sorg ein exponierter Vertreter des Wiederaufbaus einer Arbeitersportbewegung in Deutschland. Im September 1946 wurde Sorg zum Sportreferenten der SPD als Nachfolger von Fritz Wildung (vgl. KS 62, S.25) gewählt.
- /16/ Protokoll vom 19. Bundestag Hessen, S.7.
- /17/ Ebd.
- /18/ Ebd., S.11.
- /19/ Nöll nannte in diesem Zusammenhang explizit den „Fall Diem“. Carl Diem, der Organisator der Olympischen Spiele von 1936 in Berlin, war wenige Wochen vorher zum Leiter der Sporthochschule Köln ernannt worden.
- /20/ Über die Probleme der Reorganisation in der französischen Zone vgl. /8/ Beduhn, Chronik, ebd. S. 81ff; in der sowjetischen Zone wurde der Sport auf kommunaler bzw. betrieblicher Ebene organisiert, eine Arbeitersportbewegung entstand infolgedessen nicht.
- /21/ Protokoll Emmershausen, S.3.
- /22/ Ebd., S. 4ff
- /23/ 1952 verzeichnete der ARKB Solidarität ca. 50 000 Mitglieder in 800 Vereinen, der BDR lediglich knapp 41.000 Mitglieder in 1137 Vereinen; vgl. Gemeinde und Sport, Jg. 1 (1952), S. 82.
- /24/ Bote Solidarität, Jg. 2 (1948), Nr. 5, S.1.
- /25/ Protokoll Emmershausen, S. 14.
- /26/ Bote Solidarität, Jg. 3 (1949), Nr. 4, S.2. Ebd.
- /27/ Ebd.
- /28/ Die nachfolgenden Zitate zum „Sozialen Volkssport“ sind den beiden Referaten Nöls mit dem Titel „Sport und Politik“ (auf dem 21. Bundestag 1950 in Köln) und „Jugend, Sport, Staat“ (auf dem 22. Bundestag 1952 in Frankfurt/M.) entnommen.
- /29/ Protokoll der gemeinsamen Sitzung des Bundesvorstandes, Bundesbeirats, Bundesausschusses und Bundesjugendausschusses am 1. und 2. 10. 1949 in Frankfurt am Main, S. 5.
- /30/ Radler + Kraftfahrer, Jg. 2 (1950), Nr. 1, S.4.
- /31/ Protokoll 21. Bundestag des ARKB Solidarität vom 30. 6. bis 2. 7. 1950 in Köln, S. 57.
- /32/ Zur mangelnden Unterstützung bzw. massiven Ablehnung durch SPD, KPD und DGB siehe /8/ Beduhn, Chronik, ebd. S. 122ff.
- /33/ Aussage Nöls auf der 6. erweiterten Vorstandssitzung am 13./14. 10. 1951 in Frankfurt/M.
- /34/ Schreiben Antony an Stahl vom 26.4.1953; Antony war Vorsitzender des Landesverbandes Hamburg des ARKB Solidarität, Stahl Vorsitzender des „Radsport-Verbandes Hamburg“ (BDR).
- /35/ Die „Grundlagen der Arbeitsgemeinschaft“ sind abgedruckt in: Rad + Motor, Jg.10 (1958), Nr.3, S. 3.
- /36/ Schreiben Hauk an Volk vom 12.11.1962 (Abschrift). Paul Volk war Bundesvorsitzender des ARKB Solidarität.
- /37/ Z.n. Rad + Motor, Jg. 19 (1967), Nr. 11, S.2.
- /38/ Z.n. Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt/M. im Rechtsstreit des RKB „Solidarität“ e.V. gegen den Deutschen Sportbund e.V., verkündet am 23. 3. 1972, S. 5.
- /39/ Der Bundesvorsitzende Karl Zeifang behauptete in seiner Rede auf dem 30. Bundestag des RKB Solidarität im November 1976, dass ca. 16 000 aktive Sportlerinnen und Sportler innerhalb weniger Monate die ‚Solidarität‘ verlassen hätten. Die Zahl erscheint allerdings überhöht.
- /40/ Karl Zeifang: Analyse und Situation des RKB Solidarität e.V. Ludwigshafen 1976, S.8.
- /41/ Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt/M. vom 27.11.1975.
- /42/ Der SPIEGEL (Heft 48/2016, S.103) charakterisierte kürzlich den Hallenradsport als „Orchideensport“ und verwies darauf, dass die Sportförderung des Bundes für diesen Sport im Jahre 2015 gerade einmal 26 000 € im Jahr betrug.
- /43/ Über die Gründung neuer, freizeitsportlich orientierter ‚Solidaritäts‘-Vereine, z.B. im Rheinland in den 1980er Jahren und deren Scheitern, vgl.: Karl C. Fischer/Jens Klocksin: Rastlos vorwärts; Köln 1991.
- /44/ Zu den aktuellen Aktivitäten und sportlichen Erfolgen des RKB Solidarität siehe www.rkbsoli.org.

Abbildungsnachweis

- Seite 15 Sammlung O. Leibbrand
 Abb. 1 90 Jahre Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität 1896 e.V. - Festschrift und Dokumentation, Offenbach 1986, S. 79
 Abb. 2 Bote Solidarität, Jg. 3 (1949), Nr. 2
 Abb. 3 wie Abb. 1, S. 80
 Abb. 4 Festschrift zum 75-jährigen Jubiläum des Rad- und Kraftfahrervereins Solidarität Schweinfurt 1904 e.V., S. 131
 Abb. 5 Ebd., S. 127
 Abb. 6 90 Jahre, S. 46
 Abb. 7, 8 u. 9 Ebd., S.47, 82 u. 49

Lesetipps

2 Räder – 200 Jahre

Wenn aus der Drais'schen Wirkungsstätte Mannheim ein Fahrradbuch kommt, darf der Leser getrost etwas Besonderes erwarten. Das Buch zur gleichnamigen Ausstellung über die 200-jährige Geschichte des Fahrrades (siehe dazu den Bericht auf S. 45) erfüllt diese Erwartungen auch zum größten Teil. Bei der Ausstattung wurde in die Vollen gegriffen: Gestaltung, Abbildungs- und Druckqualität, buchbinderische Verarbeitung – alles erstklassig –, was bei einem Ausstellungsetat von 1 000 000 € eben machbar war.

Bei der Weite des möglichen Themenspektrums müssen die 13 aufgenommenen Essays auf 170 Seiten mit 125 Abbildungen exemplarisch bleiben – irgendwo sind dann doch Grenzen der Machbarkeit gesetzt. Die Texte beginnen mit Grundlegendem wie der Physik des Fahrradfahrens. Das macht Sinn und leitet über zur Genialität der Drais'schen Erfindung, die ja geschickt die physikalischen Grundgesetze überlistet. Darauf folgen technisch-orientierte Beiträge zur Entwicklungsgeschichte des Rades, zum Fahrradbau und zur Typenbildung. Weiter geht es mit sozialgeschichtlichen Aspekten wie den Fahrraddiebstählen in der Nachkriegszeit, drastischen Veränderungen beim Konsumverhalten und dem Imagewechsel des unmotorisierten Zweirads. Interessant sind auch die anschließenden Artikel zum Gebrauch des Rades und zu den Anfängen des Radsports. Zur Abrundung der gesetzten Zeitspanne bilden vier Beiträge mit aktuellen Themen zum Fahrradkult und Fahrradantrieb, zur Entwicklungshilfe und Fahrradverkehrsplanung. Damit sind einige wichtige Themen der Fahrradrevolution abgearbeitet.

Als Rezensent greift man sich dann mal den Beitrag des Autors heraus, der bei seinem Thema – zumindest nach der Anzahl der Fußnoten – am tiefsten geschürft hat: „Das Fahrrad in der Konsumgesellschaft. Bedeutungsverlust, Funktionswandel und Modellentwicklung 1948 - 1973“. Ein äußerst spannendes, aber auch komplexes und vielschichtiges Thema! Schon in der Einleitung findet sich der gehaltvolle Satz: „... in Gestalt des Klapprades ging es [das Fahrrad, A. d. R.] mit dem Automobil eine höchst erfolgreiche Symbiose ein.“ Dieser Satz, der inhaltlich auf den Quellen „Der Spiegel“

und „Die Zeit“ aus den späten Sechziger und frühen Siebziger Jahren fußt, kann nicht unwidersprochen bleiben. Betrachtet man diese Quellen näher, sind diese sehr journalistisch formuliert und basieren hauptsächlich auf Aussagen von Funktionären der Zweiradindustrie.



Erfolgreich war nur das Branchenmarketing, das dem an Bewegungsarmut – mit allen seinen gesundheitlichen Folgen – leidenden deutschen Autofahrer das Klapprad „als Beiboot des Autos“ in großer Zahl unterjubelte. Die Verkaufszahlen spiegeln dies eindeutig wider, die schwächelnde Fahrradindustrie erreichte damit das rettende Ufer. Dem Fahrrad an sich hat diese Klapprad-Phase aber eher geschadet – die meisten dieser Mini-Räder wanderten schnell vom dunklen Kofferraum in den dunklen Keller, weil sie, technisch völlig unterentwickelt, den Teilzeiträdler ihre Fahrt ins Grüne gründlich vermiesen. Wer schon mal versucht hat, mit einem solchen 20-Zoll-Gefährt einen kleinen Radausflug zu machen, weiß wovon die Rede ist. Die vom Autor formulierte „neue Welle der Radbegeisterung“ gab es bei den Marketingstrategen, Verbänden und Industriellen, in der Praxis sah das ganz anders aus. Die Heranziehung anderer Quellen, wie z. B. Gespräche mit Zeitzeugen, hätte die allzu einseitige Darstellung relativieren können.

Ein weiterer Kritikpunkt ist die Tabelle „Abb. 86 Renommierete deutsche Fahrradhersteller stellten die Produktion ein (Auswahl)“. Die Aufzählung, die den Niedergang der Branche in den 50er und 60er Jahren belegen soll, enthält 11 Firmen. Bei „Osning“ (nicht Osnig!) und „Reinhardt“ (nicht Reinhart!) handelt es sich um unbedeutende Hersteller, dafür fehlen Millionseller wie Triumph (Nürnberg), Torpedo Weilwerke (Frankfurt/Main) sowie Bismarck (Radevormwald). Auch Rabeneick und Wittler (beide Bielefeld) hätten der Tabelle gut gestanden. Die genannte Firma „Wittekind“ gab nicht wie aufgeführt 1955 in Bielefeld die Produktion auf, sie zog – aus angemieteten Gebäuden – in eine Nachbarstadt und produzierte dort weiter bis 1978! Die Firma Meister gab ihre Produktion auf, weil der in Ruhestand gehende Inhaber keinen Nachfolger finden konnte, ein Mitbewerber übernahm Markennamen und Maschinen und vergrößerte damit seine Produktion. Dass die Firma Miele ihre Räder in Bielefeld und nicht am Konzernsitz in Gütersloh produzierte sei hier nur am Rande korrigiert ebenso wie die Tatsache, dass die Anker-Werke (Bielefeld) schon 1950 die Fahrradherstellung eingestellt haben, um ihrem Zweigwerk PAMAG in Paderborn die Produktion zu überlassen. Größere Sorgfalt bei der Recherche der Firmendaten wären hier tatsächlich angebracht gewesen.

Wie ist abschließend über das Buch „2 Räder – 200 Jahre“ zu urteilen? Sein vielfältiger Inhalt ist dem Thema angemessen, wer sich über die Ausstellung hinaus über Fahrradhistorie informieren will, wird durch die perfekte Aufmachung des Buches regelrecht dazu eingeladen. Die Essays lesen sich gut, die Abbildungen begeistern. Es ist dabei nicht zu vergessen, dass es sich „nur“ um ein Begleitbuch zu einer Ausstellung handelt und nicht um eine Enzyklopädie der Fahrradhistorie. Wer die Reise zur Mannheimer Ausstellung nicht antreten kann, sollte auf jeden Fall über eine Anschaffung des Buches nachdenken: Neben dem umfangreichen Textteil sind allein 130 Seiten der Ausstellung gewidmet – sie geben einen spannenden Überblick über das im Technoseum Dargebotene. (mm)

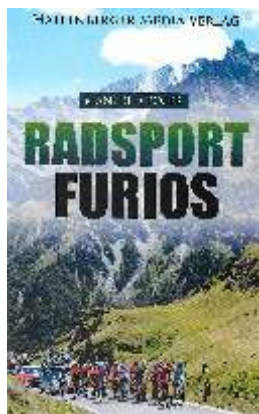
TECHNOSEUM (Hrsg.): 2 Räder – 200 Jahre · Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades, Theiss Verlag - WBG 2016; 322 S. reich illustriert, Format 21,5 x 24,5 cm; Hardcover mit Fadenheftung, ISBN 978-3-8062-3374-2, Preis: 29,95 €

Bezug über den Buchhandel oder den Online-shop der Wissenschaftlichen Buchgesellschaft www.wbg-wissenverbindet.de

Die Fahrradausstellung „2 Räder - 200 Jahre. Freiherr v. Drais und die Geschichte des Fahrrades.“ ist noch bis 25. Juni 2017 im Mannheimer Technoseum zu sehen. Sie zeigt 100 Fahrräder auf 800 Quadratmetern. (Ausstellungsbesprechungs siehe S. 45)

Radsport furios

Was für ein Werk! Geschätzt 500 mögliche und unmögliche Geschichten, Anekdoten und Histörchen hat der Autor Manfred Poser in aller Welt zusammengetragen und nun zu einem Taschenbuch geballt veröffentlicht. Mit dieser furiosen Auswahl – der Buchtitel ist also Programm – zeigt der gelernte Journalist den Radsport in all seinen Facetten und aus allen denkbaren Blickrichtungen. 22 Kapitel waren nötig, um der Fülle der Texte Herr zu werden: Es geht um Heldentum, Ernährung, Training, Kleidung, Doping und und und – darunter etliche Meldungen aus vergangenen Zeiten des Radsports. Eine Fleißarbeit ohne gleichen, aber es fehlt ein Namensregister und in den meisten Fällen auch eine genaue Quelle. Letzteres ärgert den Historiker besonders, denn was bedeutet ihm schon ein Text ohne Fundstelle. So verlie-



ren viele der aufgenommenen Texte an Wert, denn weder der Wahrheitsgehalt noch die Glaubhaftigkeit sind so für den Leser abschätzbar. Die Aufzählung von knapp einem Dutzend Internetseiten und 38 Buchtiteln ist einfach eine zu pauschale Quellenangabe für den historisch interessierten Leser. Trotz allem ist das Buch spannend zu lesen, denn langweilig wird die Lektüre nie – jedes Umblättern bringt Überraschungen mit sich. Am besten ist es, die historisch-kritische Brille mal abzusetzen und sich von der Vielfalt der dargebotenen Aspekte einfangen zu lassen. Posers Werk ist bestens geeignet für den Urlaub daheim und in der weiten Welt. So ab 25° C im Schatten eines Baumes, mit einem coolen Drink ausgestattet, ist man in der richtigen Stimmung für diese leichte Lesekost. Es muss ja nicht immer Lessing oder Berto sein. Und das meine ich durchaus ernst! (mm)

Manfred Poser: Radsport furios, Hallenberger Media Verlag 2016; 333 Seiten, Format 20 x 13 cm; ohne Abbildungen, Softcover; ISBN 978-3-95764-203-5, Preis: 14,99 €

Was geht in Großbritannien?



Damit der Anschluss an die britische Szene nicht ganz verloren geht, hier ein paar Highlights aus den Boneshakern 201 und 202. Chris Watts berichtet über rasende „Frauen in Schwarz“, die in den 20er, 30er und 40er Jahren auf den Rennbahnen mitmischten. Scotford Lawrence erinnert an eine kuriose Bestellung von 400 Hochrädern, die bei einer englischen Fabrik bestellt wurden und nach Chicago geliefert werden sollten. So meldete es jedenfalls der RADMARKT im Januar 1950. Der Autor kommt zum Schluss, dass es sich um eine „fakenews“ gehandelt haben muss. So etwas gab es damals auch schon, wurde aber unter dem Begriff „Ente“ abgehakt. Angesprochen hat mich sonst noch der längere Bericht über den Zeichner Frank Patterson, der mit spitzer Feder wunderbare Radfahrermotive schuf.



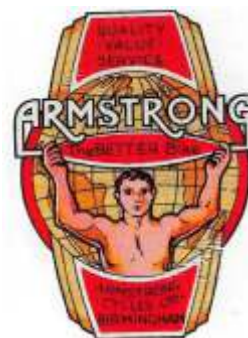
Im TB 202 konnte Barrie Whittamore auf die Fotosammlung des Stadtmuseums von Nottingham zugreifen, um mit wunderbar authentischen Fotos die Geschichte des Nottingham Bicycle Club aufzurollen. Ted Tyndall stellt die Ergänzungen vor, die er auf Grund seines früheren Artikels über die Vinco Cycle Company



erhalten hat. Darunter befinden sich schöne Studiofotos von Kindern, die auf Vinco-Rädern abgelichtet wurden (siehe Titelbild TB 202).



Dann folgt der erste Teil über die Armstrong-Cycles von Robert Morris. Ihr Markenzeichen stellt den Markennamen „Armstrong“ mit einem muskulösen Mann bildlich dar. Es folgen Berichte über ein ungewöhnliches Dreirad mit einem Drei-Kurbel-Antrieb und den Langstrecken-Rennfahrer Cliff Smith.



Das war das Wichtigste in aller Kürze. (mm)

Ohne Zylinder, bitte!

In diesem Jahr, in dem wir den 200. Jahrestag der Erfindung von Drais feiern, erinnere ich mich an den Jahrestag vor 30 Jahren, als ich mich 1987 ganz zufällig bei der IVCA-Rallye in Nijmegen aufhielt, damals in der Höhle des Löwen, wie alle verstehen werden. Über die Geschichte des Fahrrads wusste ich nichts. In die Niederlande fuhr ich mit meinem einzigen Fahrrad, einem hausgemachten Safety aus Holz. Die Gesellschaft der Sammler fesselte mich dermaßen, dass ich anschließend meine Motorräder gegen Hochräder und ähnliche Maschinen tauschte. Weshalb schreibe ich dieses: Damals brachte jeder ein schönes Veloziped mit, um den anderen damit eine Freude zu bereiten. Noch eine Sache hat mir damals imponiert: dass viele von ihnen in zeitgenössischer Sportbekleidung anreisten.

Mit den Jahren verlor die IVCA-Rallye den ursprünglichen Charakter. Es gab weniger Sammler und somit auch weniger interessante Maschinen. Im Gegensatz dazu gab es immer mehr Kopien von Hochrädern. Ich habe nichts dagegen auszusetzen, ich

Nachbauten Menschen an, die im Frack und Zylinder auf dem Kopf erschienen. Sie waren der Überzeugung, dass man in den 1880er Jahren so bekleidet auf den Hochrädern gefahren ist.

Ich hatte die Gelegenheit viele Fotografien durchzusehen, auch die weltweit größte Sammlung von Lorne Shields, die mehr als 4 000 Aufnahmen zählt. Auf keiner Aufnahme habe ich je Hoch-

bart vor ein Symphonieorchester stellt. Er ist wohl verrückt geworden, würden wir denken. Und der Fahrer mit dem Zylinder auf einem Hochrad?

Ich weiß wovon ich spreche. Auch wir haben bei uns einen „Zylinderfahrer“, der lustvoll die Treffen vergiftet, obwohl auf der Einladung ausdrücklich geschrieben steht, dass „narrische Kleidung“ von den Fahrern zu Hause gelassen werden soll. In diesem Fall handelt es sich nicht um Unkenntnis. Es handelt sich dabei um den Charakter. Alles endete mit einem Foto in der WASHINGTON POST vom 6. November 2016. Ich erfuhr von einem Freund davon, der mir die Aufnahme mit den Worten zukommen ließ, was für eine Dummheit dieses sei.

Was wäre, wenn die Veranstalter der diesjährigen und auch der folgenden IVCA-Rallye darauf hinweisen würden, dass die Teilnehmer in „narrischer Bekleidung“ - im Frack und Zylinder - von der Teilnahme ausgeschlossen werden. Es wäre ein kleiner Schritt zur Rückkehr des guten Geistes dieser Treffen.

(Jan Králík, Prag)

Weitere historische Fotos zum Thema Kleidung gibt es auf der Homepage des Vereins.

links: Hochradfahrer in „narrischer“ Kleidung; Foto: Jan Bejšovec;
unten: Hochradfahrer in zeittypischer Sportkleidung, Fotosammlung des Deutschen Fahrradmuseums Bad Brückenau



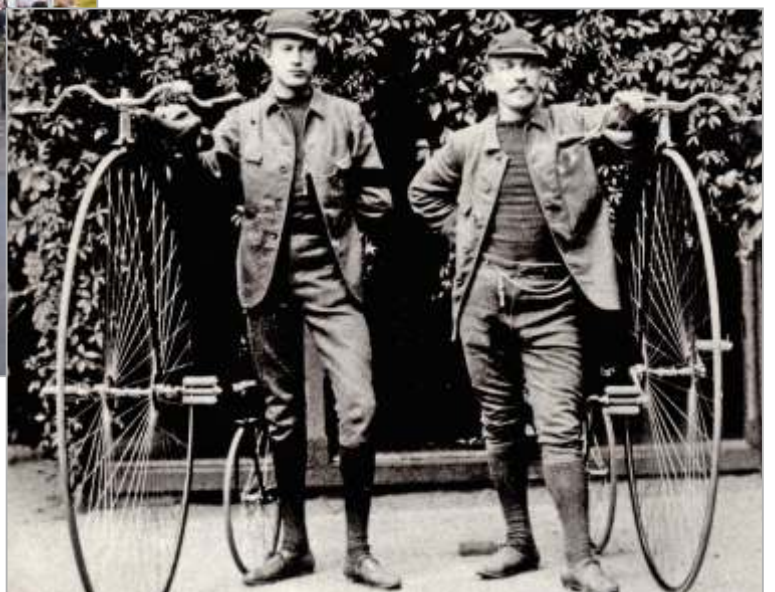
Participants wearing period costumes ride their high-wheel bicycles during the annual penny-farthing race in Prague. Hundreds of people gathered for the occasion, during which fans of the penny-farthing — an antique bicycle, a symbol of the late Victorian era, with a large front wheel and a smaller rear one — met at Letna Park, in the Czech capital.

radfahrer im Frack und Zylinder gesehen. Diejenigen, die sich so anziehen und Fahrrad fahren, zeigen zum einen, dass sie bezüglich der Geschichte des Fahrrads über keinerlei Kenntnisse verfügen und sie führen die Öffentlichkeit mit diesem Gebaren



stelle lediglich fest, dass der Geist der Geschichte und die Chance etwas von denen zu erfahren, die bezüglich ihrer Kenntnisse weiter waren, langsam verblassten. Weiter kam etwas auf, womit ich mir die Freiheit nehme nicht einverstanden zu sein. Zu den Treffen reisten mit

in die Irre. Als ob sich der Dirigent in kurzer Lederhose mit Hosensatz und Hut mit Gams-



Wembley 1966 - Auf Flip-Flops zur Fußball-WM

Heute bestreitet kein Freund des Fußballsports mehr, dass das legendäre Tor zum 3:2 (Endstand: 4:2) der Engländer im Endspiel der Fußball-Weltmeisterschaft 1966 gegen Deutschland eigentlich keines gewesen ist. Filmanalysen belegen eindeutig, dass der Ball nach einem spektakulären Lattentreffer vom Linienrichter damals zu Unrecht als Tor gewertet wurde. Real dagegen ist die Geschichte einer Radreise einiger unerschrockener Jugendlicher, die sich im Juli 1966 mit ihren Drahteseln aus dem hessischen Taunus nach London aufmachten, um das Endspiel der Weltmeisterschaft hautnah zu erleben. (Abb.1)

Zum 50. Jahrestag des Endspieles wurde in einer mittelhessischen Tageszeitung über die von einem der Beteiligten heute noch gehütete Eintrittskarte für dieses legendäre Spiel berichtet. Hierbei wurde beiläufig von einer vorangegangenen Radreise nach England berichtet, so dass ich hellhörig wurde, die Spur aufnahm und einen der damaligen Protagonisten persönlich aufsuchte und zwei weitere telefonisch befragte.

„Im Grunde war Herr Wellmann, der Vater von Michael, Sophie und Susanne, der Ideengeber zu dieser herrlichen Radfernfahrt, an die ich mich sehr gerne erinnere.“ Jürgen, der mit der Familie Wellmann befreundet war, strahlt bei der Erzählung seiner Erlebnisse noch heute übers ganze Gesicht.

Der erwähnte Familienvater aus dem Taunus hatte vier Kinder, wovon eines im Sommer des Jahres 1966 zu einem Sprachurlaub in London weilte. Um auch die anderen drei Kinder (Michael – 14 Jahre, Susanne – 16 Jahre und Sophie – 18 Jahre) an dem Erlebnis eines Aufenthaltes an der Themse teilhaben zu lassen, fasste Herr Wellmann den Entschluss, mit den Jugendlichen auf Fahrrädern in die britische Hauptstadt zu reisen. Mit von der Partie war auch Jürgen, damals 16 Jahre alt. Im Gespräch gibt er Einblicke in seine Jugendzeit: „Meine Eltern stammten aus Offenbach. Sie wurden im Krieg ausgebombt und flohen daher aufs Land. Wir waren fünf Geschwister und somit war das Geld von Haus aus knapp. Meine Schule war damals zwölf Kilometer entfernt und meine Eltern sagten, wer mit dem Rad zur Schule fährt, bekommt das eingesparte Fahrtgeld zum Taschengeld

und diesen über die geplante Fahrt zu informieren. Als großer Fußballfan wusste er nämlich, dass während des Reisezeitraums auch die Fußball-Weltmeisterschaft in London stattfinden würde. Wer



Abb. 1 Ein 50 Jahre altes Souvenir: Die Titelseite der deutschen Zeitschrift SPORT-JAHRES-MEISTER nimmt Bezug auf den Gewinn des Vize-Weltmeistertitels

dazu. Klar, dass ich zunächst mit einem uralten Vaterland Fahrrad täglich zur Schule fuhr. Zur Konfirmation 1964 kaufte ich mir dann ein schickes 26-Zoll 3-Gang-Rad der Marke JOLI und war damit sehr viel unterwegs.“

Während der Planung der London-Reise kam der jüngste Teilnehmer der avisierten Tour, Michael, auf die Idee, den Weltfußballverband FIFA anzuschreiben

weiß, vielleicht würde die FIFA ja auf seinen Brief hin reagieren? Tatsächlich erhielten die erstaunten Jugendlichen prompt ein Antwortschreiben! Man wünschte den sportlichen Jugendlichen für das Vorhaben alles Gute und versprach Ihnen, bei einer möglichen Ankunft in London Eintrittskarten für ein Spiel zu überlassen! Eine tolle Geste, mit der nun keiner aus der Gruppe gerechnet hatte! Derartig angespornt, starteten die



Abb. 2 Pause in Kaub am Rhein – Michael und Susanne mit ihren Flip-Flops

vier Jugendlichen mit Herrn Wellmann am 7. Juli 1966 im hessischen Wehrheim/Ts., um in der ersten Etappe ihrer Reise die Jugendherberge in der Festung Ehrenbreitstein in Koblenz anzu- steuern.

Michael glaubt heute, dass er die Tour mit einem Dreigang-Rad der Marke „Staiger“ angegangen sei. „So genau weiß ich das leider nicht mehr. Das Rad jedenfalls wurde bereits vor Jahrzehnten weggeworfen.“ – „Ich meine, ich sei mit einem Peugeot-Rad gefahren“, erzählt indes seine Schwester Susanne. „Es war rosa, das weiß ich sicher. Und es hatte mich auf herrlichen Urlaubsfahrten bereits nach Franken und 1965 sogar nach Paris begleitet.“ An die Tour vor 50 Jahren kann sie sich heute noch lebhaft erinnern. „Während der Fahrt hatte ich so Gummischlappen an, die man heute ‚Flip-Flops‘ nennt. Die sind zwar im Moment schwer in Mode, aber kein Mensch würde heute eine solche Fahrt mit diesen Schuhen machen! Damals war es aber eben so.“ (Abb.2)

Bereits auf der ersten Etappe erlebte Jürgen „ein Abenteuer“, wie er schmunzelnd berichtet: „Der gute Herr Wellmann war in fröhlicher Urlaubsstimmung und einem guten Tropfen Wein nicht abgeneigt. Und so hielten wir in Rüdesheim an und genossen einen Schoppen. Mit meinen 16 Jahren trank ich auch ein Glas – und merkte prompt die Wirkung. Ich meine mich

darin zu erinnern, dass ich mir auf der folgenden Strecke entlang des Rheins ein Auge zuhielt, um nicht doppelt zu sehen!“ Ja, wenn einer so eine Radreise tut, hat er natürlich auch was zu erzählen!

Von Ehrenbreitstein ging es entlang des Rheins nach Köln, Amsterdam, Rotterdam und Ostende. „Herr Wellmann war als Ingenieur und Architekt auch kulturhistorisch sehr interessiert und so besuchten wir zahlreiche Museen, die auf dem Weg lagen. Er hatte wirk-



Abb. 3 Bei Ostende blies der Rückenwind, der Regen machte zwischendurch auch mal eine Pause!

lich eine Begabung, uns durch schön gestaltete Vorträge und Geschichten uns für solche Themen zu begeistern“. Jürgen weiß aber auch noch, dass das Budget der Gruppe knapp war und man daher ausschließlich in Jugendherbergen nächtigte. Das tat aber der guten Stimmung unserer Radreisenden keinen Abbruch. Ganz im Gegenteil. „Für mich war das Radfahren entlang der Nordsee bei Ostende von besonderem Reiz, auch wenn hier das

Wetter nicht ganz mitspielte“, ergänzt Susanne die Erinnerungen von Jürgen. (Abb.3)



Abb. 4 Die Gepäckkarte für ein Fahrrad belegt die Überfahrt mit der Fähre Calais - Dover am 21. Juli 1966

Nachdem die Radlergruppe mit der Fähre (Abb. 4) auf die britische Insel gekommen war, erreichte sie zügig nach rund 1 000 Kilometer Fahrtstrecke London. (Abb. 5) Aus Kostengründen bezogen die Fünf in einer Grundschule in Kensington Quartier. Während der Ferien wurde dort günstiger Wohnraum für junge Reisende angeboten, wobei die Gäste aber nur zwei Tage in dieser provisorischen Unterkunft bleiben durften.

„Auch hier half uns eine Eigenheit von Herrn Wellmann“, berichtet Jürgen. „Er hatte die Angewohnheit, jede unserer Unterkünfte zunächst einmal



Abb. 5 Kurze Lagebesprechung auf einer Themse-Brücke in London

einer ausgesprochen gründlichen Reinigung zu unterziehen. Als die Verantwortlichen der Grundschule feststellten, mit welcher Inbrunst Herr Wellmann die Zimmer und Waschmöglichkeiten geputzt hatte, erlaubte man uns, ganze fünf Nächte in der Schule zu nächtigen! Damit war die Frage der Unterkunft vollständig geklärt.“



Abb. 6 Wohlgehütet: Die originale Eintrittskarte zum Finale am 30. Juli, Anstoß 15 Uhr

Bei der Ankunft in London steuerten die wackeren Radler gleich das Büro der FIFA an. Die dortigen Verantwortlichen staunten nicht schlecht ob der Leistung der Radtouristen. Man hielt Wort und stellte der Gruppe die heute noch wohlgehüteten Eintrittskarten für ganze drei Spiele, darunter das Endspiel, zur Verfügung! (Abb. 6) Zudem wurde ein Beweisfoto der stolzen Radler gemacht, welches sogar in der WM-Ausgabe der Zeit-

schrift „SPORT-JAHRES-MEISTER“ abgedruckt wurde. (Abb. 7)

Schließlich kam der große Tag des Endspiels, bei dem die deutsche Mannschaft um Hans Tilkowski, Uwe Seeler und dem ganz jungen Franz Beckenbauer vor 100 000 Zuschauern aufgrund der Anerkennung des irregulären Treffers auf die Verliererstraße geriet. „Ich konnte von meiner Position im Block D aus beim besten Willen nicht sagen, ob der Ball nun im Tor gewesen war oder nicht“, resümiert Jürgen. „Das war für uns Jugendliche ehrlich gesagt auch neben-sächlich. Für uns war die Reise nach London so oder so ein Erfolg und ein besonderes Erlebnis!“ (Abb. 8)

Sein in Hanau gefertigtes JOLI-Fahrrad hat Jürgen Anfang der 1990er Jahre - sicher sehr zu unserem Bedauern - auf dem Sperrmüll entsorgt und sich ein neues Rad zugelegt. Dem Radfahren ist der 66-jährige aber zeitlebens treu geblieben. Vor zehn Jahren hat er die Tour nach



Abb. 8 Blick aus Block D: Der Moment der Mannschaftsaufstellung im Wembley-Stadion



Abb. 7 Nach 1000 km gut angekommen in London: In einer Sportzeitschrift SPORT-JAHRES-MEISTER wird vom Abenteuer der Jugendlichen berichtet



Abb. 9 Jürgen Becker mit seinen Erinnerungsstücken

London per Rad übrigens noch einmal gefahren. Diesmal zusammen mit seinem Sohn.

(Sven Schepp, Wiesbaden)

Abbildungsnachweis

Alle Abbildungen: Private Fotos und Erinnerungsstücke von Jürgen Becker und Susanne Wellmann
Abb. 1 und 7 SPORT-JAHRES-MEISTER, Nr. 5 vom 31. Juli 1966
Abb. 9 Foto: S. Schepp

Nachbau der Drais'schen Laufmaschine

„Die Drais'sche Laufmaschine ist fertig“, so meldeten wir am Pfingstsonntag 2016 der heimischen Presse das Comeback der Drais'schen Laufmaschine. „Was vor 199 Jahren der ‚letzte Schrei‘ der Technik war und die Fortbewegung des Menschen revolutionierte, mutet heute wie ein großes Folterwerkzeug an“, war die Reaktion der Presse. Nun, im Jubiläumsjahr 2017, wollen wir den KS-Lesern den Werdegang des Projekts vom Bau einer Drais'schen Laufmaschine aufzeigen, und zwar von der Idee bis zur Präsentation des Nachbaus. (Abb. 1) So einfach war das nämlich nicht! Konstruktionszeichnung besorgen? Naja. Holz und Metall kaufen und dann nachbauen? Das kannste vergessen!

Trotz intensiver Internetrecherche fanden wir keine brauchbare Konstruktionszeichnung. Was blieb uns anderes übrig, als erst einmal alte Stiche und Zeichnungen aus historischen Fahrradzeitschriften und Büchern zu studieren. Wie groß waren wohl die Männer im 17. und 18. Jahrhundert? Wir entschieden uns nach hitziger Diskussion für 1,75 m, übertrugen dieses Maß als Körpergröße des Freiherrn von Drais auf die uns vorliegende historische Darstellung und fertigten anschließend eine 1:1 Skizze. Das Ergebnis wurde auf einem großen Tintenstrahldrucker geplotet – und dann?

Neben einer Zeichnung ist für den Nachbau ein handwerkliches Wissen erforderlich, das in dieser Form nicht mehr vorhanden ist, denn Stellmacher und Wagner sind heute keine Ausbildungsberufe mehr. Norbert selbst ist Tischler und Mechaniker und arbeitet als Praxisanleiter in der Holzwerkstatt der Neuen Arbeit Arnsberg. Mit großer Akribie hat er sich deshalb selbst das Wissen angeeignet und fand dabei tolle Unterstützung durch einen wirklichen Spezialisten: Uwe Thiede, aus dem thüringischen Burgtonna, ist einer der letzten Stellmacher und Spezialist für den Karosseriebau historischer Autos (siehe www.holzkarosserie.de).

Uwe Thiede hat, und das ist für die KS-Leser bestimmt interessant, das Laufrad von Michael Kaßler (Braunsbedra) nachgebaut. Ein Laufrad, das im Jahre 2011 sein 250-jähriges Jubiläum feierte. Der Fachmann hat ebenfalls lange Jahre ehren-



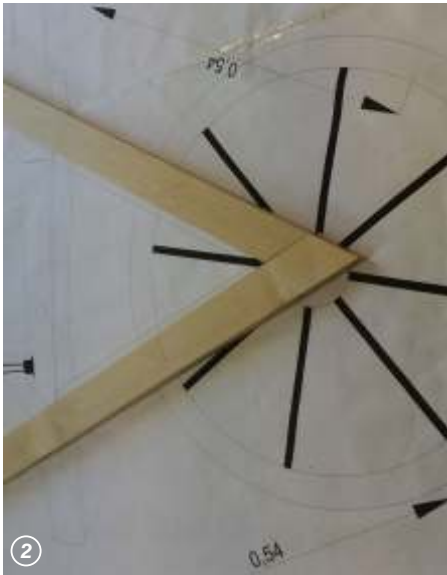
amtlich im sozialen Bereich mit Langzeitarbeitslosen gearbeitet und war von unserer Idee begeistert. Spontan bot er seine Hilfe und fachliche Beratung an. Nachfolgende Fotos zeigen nun die einzelnen Arbeitsschritte. Dabei werden Besonderheiten erläutert sowie die Schwierigkeiten und Probleme beim Bau aufgezeigt.

Der Nachbau von Laufrädern, in Anlehnung an die Laufmaschinen des Herrn Drais und des Herrn Kaßler, ist als längerfristiges Projekt für langzeitarbeitslose Menschen in den Werkstätten der Neuen Arbeit Arnsberg gGmbH geplant. Um eine profunde Bauanleitung zu verfassen und die erforderlichen handwerklichen Kenntnisse zu erwerben, die dann weitergegeben werden können, ist unser erster Nachbau in Einzelarbeit zustande gekommen.

Neben der Auswahl des „richtigen Holzes“ – die Wahl fiel schnell auf das Holz der einheimischen Esche da langfaserig, elastisch und damit gut geeignet, die auftretenden Kräfte während des Betriebes des Laufrades abzufangen ohne mit Bruch darauf zu reagieren – waren viele

Der Verein Neue Arbeit Arnsberg e.V. und die Beschäftigungsinitiative Neue Arbeit Arnsberg gGmbH mit ihrem Firmensitz in Arnsberg unterstützen seit vielen Jahren beschäftigungslose Arbeitnehmer/-innen der Region bei der Erhaltung und der Wiedereingliederung von persönlichen und fachlichen Kompetenzen für den 1. Arbeitsmarkt. Eine Übersicht über die bisherigen Beschäftigungsfelder findet der KS-Leser auf der Homepage www.neuearbeitarnsberg.de. Beide Autoren sind aktive Mitglieder des Vereins.

Der Verein kooperiert mit einem weiteren Verein, nämlich mit den Freunden der Altstadt Arnsberg 1991 e.V. – kurz Altstadtverein Arnsberg – und verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Ziele in der Altstadt Arnsberg. Weitere ausführliche Informationen finden sich auf der Homepage www.altstadtverein-arnsberg.de. Rolf Dietz ist im erweiterten Vorstand des Vereins.



andere Aspekte zu bedenken. Den Fokus bei der Umsetzung des Projektes legten wir auf den Bau des Rades. Etwas, was eher weniger zu den klassischen Arbeiten eines Tischlers zählt. Somit fehlte uns jedwede praktische Erfahrung.

Neben dem Input des Stellmachers Thiede nutzten wir natürlich auch das Internet, um an Informationen zu kommen. Hier konnten wir auf viele Dokumentationen in Form von Filmen und Videos zurückgreifen. Interessante Eindrücke brachte auch das Buch „Der vollkommene Stellmacher und Wagner“ aus dem Jahr 1834 – online nachzulesen bei google books. Schon hier wurden dem Bau von Speichen, Naben sowie Felgen entsprechende Kapitel gewidmet.

Die Maße der geplotteten Grafik konnten nur bedingt übernommen werden, da das Foto zur Zeichnung eine ungünstige Perspektive aufweist. Ein Aufriss im Maßstab 1:1 vom Rad sowie eine Teilzeichnung mittels CAD-Programm standen am Anfang. (Abb. 2) Abweichend von der traditionellen Herstellung konstruierte Norbert Nabe, Speichen und Felgen über das „Achteck“. (Abb. 3)



Mangels Erfahrung schien dieser Umweg die sicherere Alternative zur traditionellen Ausarbeitung, die der Stellmacher ausübt. Anschließend wurden die Felgen nach „Schablone“ angerissen und auf der Bandsäge ausgesägt. Die Nabe wurde, wie es der Stellmacher eben macht, auf der Drechselbank auf Maß gedrechselt.

Eine kleine Investition in eine betagte Drechselbank sowie einige weitere Stunden Autodidaktentums waren nötig, damit Norbert das Eckige rund bekam. Das Foto zeigt die schon mit den entsprechenden Zapfenlöchern versehenen Naben. (Abb. 4) Schon Stellmacher Thiede machte darauf aufmerksam, dass die Speichen im Längenmaß eine konische Form aufweisen müssen. Wie wir mittlerweile wissen, bezeichnen die Wagner im süddeutschen Raum bzw. die Wagenmacher in Österreich diese Besonderheit als so genannten Sturz. Dieser Sturz sorgt beim Rad erst für ein stabiles Laufverhalten.

Rundzapfen auf der einen und eckige Zapfen auf der anderen Seite der Speiche sind die Verbindungsteile, welche Felgen und Nabe zusammenhalten. (Abb. 5) Die einzelnen Felgensegmente wurden in Anlehnung an den angelsächsischen „wheelwright“ mit Metallbolzen verbunden. (Abb. 6) Die Stellmacher bzw. Wagner auf dem Kontinent bevorzugten hierzu dünne Metallplättchen, welche in entsprechende in die Felgen eingesägte Schlitzte geschlagen werden.

Nachdem noch die Bohrung für die Achse gesetzt und der Flachstahl



für den Metallreif (Abb. 7) rundgebogen und geschweißt war, konnte dieser nach dem Erhitzen auf das Rad aufgeschlagen werden. Das Abschrecken mit kaltem Wasser führte zum „Schrumpfen“ des Metallreifens. Dieser hält nun die komplette Konstruktion des Rades zusammen.



Nachdem die Räder gelungen waren, ging es an die Konstruktion und den Bau des Fahrgestells, der Lenkung und der Radaufhängungen. (Abb. 8) Wie eingangs schon erwähnt wurde, musste



während der Bauphase die vorliegende Zeichnung revidiert und das eine oder andere Bauteil entsprechend verändert werden.

Anpassen von Reibscheit und Reibnagel, stabilisierende Elemente der Lenkeinheit, Sitzmulde und deren Tiefe sowie die Form und Passung der Lenkstange – all diese Arbeiten gelangen nur dank der beim Bau gesammelten Erfahrung. Sämtliche Kenntnisse wurden vom Stellmachermeister an den Gesellen weitergegeben. Kein CAD-Programm konnte zur Unterstützung herangezogen, keine Hightech-Maschine bei der Herstellung der vielen Bauteile eingesetzt werden. Stattdessen wurden Erfah-

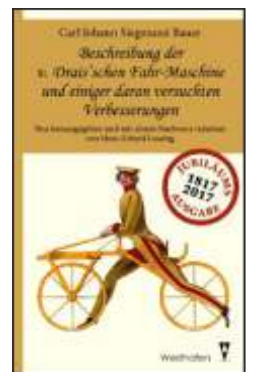


rungen und über die Jahrhunderte angesammeltes Wissen von Generation zu Generation weitergegeben.

Auch wenn wir uns die Unterstützung von CAD und modernen Holzverarbeitenden Maschinen gegönnt haben, wissen wir die hohe Handwerkskunst der Altvordenen sehr hoch zu schätzen. Der Nachbau hat uns Freude und auch eine gute Portion Befriedigung gegeben. (Abb. 9) Wir wissen um die Fehler, die wir gemacht haben und welche Details noch vom Original abweichen. Aber es war ja erst die erste Laufmaschine!

Herausgekommen ist ein prächtiger und vor allem funktionstüchtiger Nachbau, der dem Original sehr nahe kommt. (Abb. 10) Eine Laufmaschine mit sehr guten Fahreigenschaften, die bereits Karl Freiherr von Drais 1817 wie folgt beschrieben und u.a. in der CARLSRUHER ZEITUNG No. 211 veröffentlicht hat: „Die Schnelligkeit der Maschine gleicht auf ebenen festen Wegen fast ganz der des Schlittschuhlaufens, indem die Grundgesetze überein kommen. So schnell man nämlich im Stande ist, den Fuß einen Augenblick hinaus zu stoßen, so schnell geht es während dem Ausruhen fort; Berg ab aber werden die besten Pferde auf langen Strecken übertroffen.“ Weiterhin bittet er bei dieser Gelegenheit, seine Erfindung unparteiisch zu beurteilen.

Weiteres zu Drais' Erfindung ist nachzulesen im Nachdruck „Das erste Zweirad fuhr in Mannheim – Die früheste Beschreibung der Drais'schen Laufmaschine 1817“, neu herausgegeben von Hans-Erhard Lessing. Erschienen ist dieses Büchlein 2001 im Verlag der Quadrata Buchhandlung Mannheim (ISBN 3-924704-30-9), es ist aber nur noch antiquarisch erhältlich. Im Westhafen-Verlag (Frankfurt/Main) kam zum Drais-Jubiläum, eine erweiterte Fassung heraus (ISBN 978-3-942836-09-8; Preis 9,95€).



(Text und Fotos: Rolf Dietz und Norbert Schmidt, Arnsberg)

Post aus der Vergangenheit

Vor etwa zwei Jahren entdeckte ich beim Stöbern in der französischen Ausgabe des bekannten Internetauktionskaufhauses zwei Postkarten mit Aufnahmen der belgischen Brüder Leon und Arthur Vanderstuyft (siehe unten), seinerzeit auf Dürkopp bekannte Steher. Auffällig war, dass die Postkarte mit dem Foto von Leon Vanderstuyft beidseitig komplett beschrieben war. Lediglich der Körper und das Rad von Leon waren dem Füllfederhalter entgangen. Nach dem Entschluss, die Karte mit Arthur auf einer Stehervariante des Dürkopp Modells 105 zu erwerben, schaute ich mir noch die vollgeschriebene Karte mit dem Bild von Leon auf dem gleichen Rad etwas genauer an. Das umgebende Geschreibsel machte das Motiv ja nicht gerade schöner, aber der Text weckte meine Neugier. Warum nicht auch hier zuschlagen, da eh nur einmal Porto anfällt?

Ein kurzer Scan des am Donnerstag, den 30. April 1908 verfassten Textes und mir war schnell klar, dass ich es mit niederländisch zu tun hatte. Mangels entsprechender Sprachkenntnisse gab es daher zumindest spontan keine Chance den Text zu übersetzen. Leicht enttäuscht setzte ich meine Untersuchung fort, um festzustellen, dass ein gewisser Arthur den Text unterschrieben hatte. Arthur? Arthur! – Hatte hier etwa der Bruder des gezeigten Fahrers höchstpersönlich die Karte unterschrieben? Dazu passte ja auch das Niederländisch. Allerdings war mir im nächsten Moment klar, dass es in Belgien und in den Niederlanden des Jahres 1908 vermutlich zahlreiche „Arthurs“ gegeben hat, die regelmäßig Postkarten verschickten. Aber immerhin wurde die Karte in Leipzig-Lindenau abgeschickt, so dass der belgische oder niederländische Kartenschreiber einen guten Grund gehabt haben muss, in

Deutschland zu weilen. Und dann auch noch in Leipzig, der damaligen Radsport-hochburg.

Also kämpfte ich mich weiter durch das niederländische Wörterwarr, um nach zusätzlichen Indizien zu suchen. Und siehe da, im Text taucht auch noch der Name Leon auf. Das konnte kein Zufall mehr sein. Hier muss Arthur Vanderstuyft selbst am Werk gewesen sein. Mein Entschluss stand fest – auch diese Karte wird gekauft! Gleich nach dem Eintreffen wurde die Postkarte einer glücklicherweise vorhandenen niederländischen Kollegin vorgelegt, die zunächst einmal den Originaltext identifizierte.

Die deutsche Übersetzung ergibt einen knappen, aber lesenswerten Einblick in die Gedankenwelt eines Radrennfahrers - nur drei Tage bevor am Sonntag, den 3. Mai 1908, auf der Radrennbahn in Leipzig-Lindenau der „Internationale Frühlingspreis“ ausgetragen wurde:



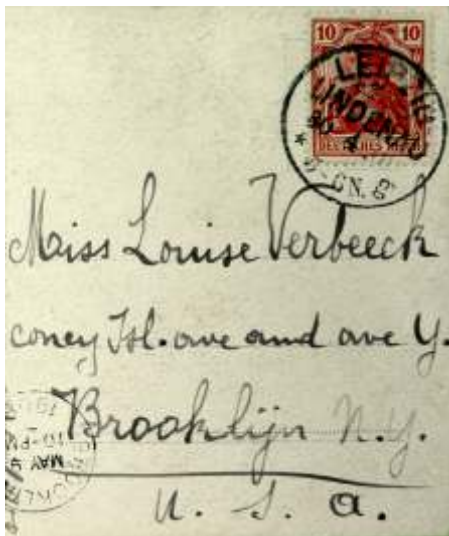
Verehrtes und liebes Louischen,

am Sonntag bin ich in Breslau gefahren, aber weil die Bahn zu schlecht war, hatte ich Angst schnell zu fahren und bin 2^{te} geworden. Jetzt am Sonntag fahre ich hier in Leipzig mit Verbist, Günther und Ebert und während des Trainings fahre ich am besten und hoffe zu gewinnen. Mit Leon geht es allmählich immer besser und er wird in diesem Jahr noch Preise gewinnen.

Ich habe von dem Scheelen einen Brief bekommen und er fragt nach 3 Paar Reifen [ob A. diese kaufen möchte, Anm. d. R.]. Ich habe einen Freund in Antwerpen benachrichtigt, dem Du die Reifen mit dem Red Star am 18. Mai senden sollst. Dem Jungen, der Dir die Reifen bringt, gibst Du 1 Dollar Trinkgeld und dem Scheelen musst Du 18 Dollar geben. 6 Dollar das Paar. Mit dem Geld, das übrig bleibt, kannst Du für mich sparen und es mir geben, wenn Du kommst. Ich habe im Moment genug Geld. Viele Grüße an Alle und alles Gute für Jan und Mutter.

Ich umarme Dich aus der Ferne

Arthur



Adressiert ist die Karte an „Miss Louise Verbeeck“ in New York. Dort verbrachte Arthur in dieser Zeit regelmäßig seine Wintersaison – eine gute Gelegenheit, die 1889 geborene Louisa Martina Verbeeck, seine spätere erste Ehefrau, kennenzulernen. Der zu diesem Zeitpunkt gerade mal 19 Jahre alten Tochter eines New Yorker Diamantenhändlers war kein langes Leben vergönnt – sie verstarb bereits sieben Jahre später mit nur 26 Jahren. /1/ /2/ Und sie ist nicht die einzige auf Arthurs Karte erwähnte Person, die ein früher Tod ereilen sollte.

Seinem „lieben Louischen“ teilt Arthur zunächst die Enttäuschung über den 2. Platz in Breslau mit – vermutlich auf der dortigen Radrennbahn Grüneiche (in Betrieb von 1886 bis 1935). Dennoch ist Arthur auf seiner Postkarte optimistisch für den darauf folgenden Sonntag. Welche Weitsicht – denn er gewinnt am 3. Mai 1908 den „Internationalen Frühlingspreis“ hinter seinem Schrittmacher Alois Stiploschek tatsächlich! Das Foto zeigt Vanderstuyft und Stiploschek (hier mit Vollbart) beim Eröffnungsrennen. Auf den Plätzen folgen die Steher Karel Verbist, Peter Günther und Walter Ebert und zwar in genau der Reihenfolge, in der sie von Arthur auf der Karte erwähnt werden. /3/

Dass diese Fahrer in den nächsten Jahren ihrem Sport – und zwar ebenfalls genau in dieser Reihenfolge – zum Opfer fallen würden, kann zu diesem Zeitpunkt keiner ahnen.

Den Anfang macht Karel Verbist, der noch am 18. Juli 1909 in Anwesenheit des Königs Leopold von Belgien den „Preis des Königs“ vor Leon Vanderstuyft gewann und nur drei Tage später am belgischen Nationalfeiertag nach einem Sturz auf der Karreveld-Radrennbahn in Brüssel zu Tode kommt. /4/ Gemeinsam mit fünf weiteren bekannten Fahrern sollte Arthur Vanderstuyft auf Verbists Beerdigung das Bahrtuch halten. /5/

Auf Karel Verbist folgt Peter Günther, der am 6. Oktober 1918 auf der Radrennbahn in Düsseldorf schwer stürzt und einen Tag später im Alter von 36 Jahren stirbt. /6/

Als Letzten erwischt es Walter Ebert, der am Sonntag, den 1. Juni 1924 während des „Goldenen Rades von Magdeburg“ in der 24. Runde stürzt. Vor den Augen seiner Frau und seiner einzigen Tochter stirbt er mit 40 Jahren an den Folgen eines doppelten Schädelbruchs. /7/

Immerhin durchbricht die nächste namentlich erwähnte Person den „Fluch der Postkarte“ – Arthurs Bruder Leon sollte immerhin 73 Jahre alt werden. Die in der Karte geäußerte Zuversicht bezüglich seiner Siegerqualitäten ist übrigens berechtigt gewesen. Während Arthur knapp drei Monate später in Leipzig-

Lindenau bei den UCI-Weltmeisterschaften als Profi Dritter wird, erreicht sein Bruder den gleichen Platz bei den Amateuren. /8/

Der letzte Teil der Karte ist ein wenig holprig zu lesen, aber die Übersetzerin vermutet, dass das „liebe Louischen“



einem sog. Scheelen drei Paar Reifen bezahlen soll, welche sie anschließend mit dem Red Star am 18. Mai 1908 an einen Freund in Antwerpen senden soll. Beim Red Star handelt es sich übrigens um die Red Star Line (RSL), eine Schifffahrtslinie, die zu dieser Zeit regelmäßig auf der Atlantikroute von New York nach Antwerpen und zurück fuhr. Die RSL war eine belgisch/US-amerikanische Reederei mit Hauptsitz in Antwerpen. /9/ Arthur schließt die Karte mit der Aussage, er habe im Moment genug Geld. Dies passt zur Tatsache, dass der Rennfahrer sich im Winter 1907 zwei neue Schrittmachermaschinen beschaffen konnte. Fünf Jahre zuvor musste er aus Geldmangel den Bol d'Or in Paris noch ohne Schrittmacher bestreiten, und zwar indem er sich hinter seine Konkurrenten hängte. Dennoch erreichte er in diesem 24-Stunden-Steherrennen einen unglaublichen achten Platz. /10/ Zum Zeitpunkt der Postkarte – Anfang 1908 – war er dann auf dem Höhepunkt seiner Karriere angelangt. Seine frühere Geldnot gehörte damit wohl endgültig der Vergangenheit an.

Schließen möchte ich mit dem Spruch „Een oude glorie“, der sich unter dem Namen von Stiploschek und Vanderstuyft auf der Rückseite der Postkarte mit Arthur Vanderstuyft findet. „Alter Ruhm“ ist für wahr ein treffender Begriff für die Gedanken, die mir bei der Betrachtung beider Postkarten durch den Kopf gegangen sind.

(Sven Altfelder, Hannover)

Quellenangaben

- /1/ <http://gw.geneanet.org/aver?lang=fr&pz=sam+jo+antoine&nz=verstuyft&ocz=0&p=arthur+casimir+vicor&n=vanderstuyft>
- /2/ <http://www.cycling4fans.de/index.php?id=3113>
- /3/ <http://www.wielerarchieven.be/forum/archive/index.php/t-4252.html>
- /4/ https://de.wikipedia.org/wiki/Karel_Verbist
- /5/ <http://www.cycling4fans.de/index.php?id=3245>

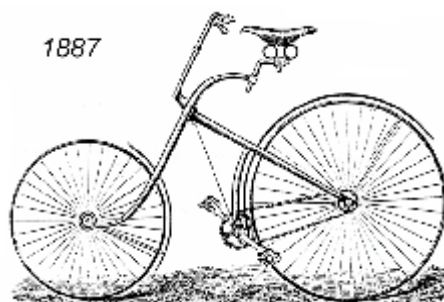
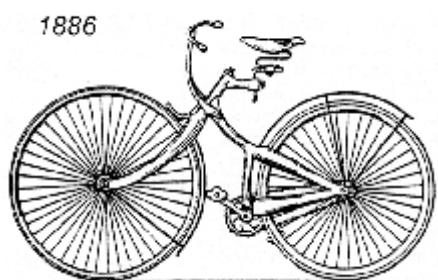
- /6/ https://de.wikipedia.org/wiki/Peter_G%C3%BCnther_%28Radrennfahrer%29
- /7/ Illustrierter Radrenn-Sport, 1924
- /8/ https://de.wikipedia.org/wiki/UCI-Bahn-Weltmeisterschaften_1908
- /9/ https://de.wikipedia.org/wiki/Red_Star_Line
- /10/ Toni Theilmeier: Die wilde, verwegene Jagd. Der Aufstieg des professionellen Stehersports in Deutschland bis 1910, Leipzig 2009
- Foto S. 33 http://museum.zib.de/sgml_internet/sgml.php?seite=5&fld_0=sm007542

Der mit dem Sattel lenkt Rothgiessers Sicherheitsrad in den Niederlanden entdeckt

Es ist schon ein kleines Wunder, dass dieses seltene Rad in Den Haag ans Licht der Welt gekommen ist. Jahrzehnte –

Als Rothgiesser in Essen-Bergeborbeck eine eigene Fahrradfabrik auf die Beine stellte, nahm er die Produktion seiner

te neben der Sattelsteuerung auch die Stempelbremse, deren verwinkeltes Gestänge letztendlich durch das Hauptrohr des Rahmens geführt wird. Das Rad ist mit einem Brooks-Sattel B 93 (mit ovaler Nasenfeder) ausgestattet und nicht mit einem Sattel von Richard Nagel & Co, deren Teilhaber Rothgiesser bis 1888



vielleicht sogar ein Jahrhundert lang – verbrachte das Rothgiesser Sicherheitsrad unerkant in einem Museums-magazin. Nun steht es in einer Glasvitrine des „Museon“ und die Besucher wundern sich, wie es zu so einer eigenartigen Fahrradkonstruktion kommen konnte.

Der Erfinder, Georg Rothgiesser, ließ sich die Konstruktion der Sattelsteuerung über die Firma R. Nagel & Co. (Bielefeld) 1886 patentieren. Die Patentzeichnung (siehe Abb.) mutet eher an wie eine futuristische Designerstudie, und die blieb sie auch, denn in dieser Form ist das Sicherheitsrad wohl nie gebaut worden. In veränderter Form wurde es 1887 im RADMARKT (siehe Abb.) angeboten. Wer Rothgiessers Rad bauen wollte, der bekam die Konstruktionspläne gegen eine Lizenzgebühr. Ein Verkaufserfolg war es sicher nicht, denn für denjenigen, der schon ein Hoch- oder Niederrad fahren konnte, war es nicht leicht zu fahren. Außerdem macht die Schnittstelle von Rahmenrohr und Gabel einen abenteuerlichen Eindruck. Folglich wurde eine deutlich modifizierte Version entwickelt, u.a. zu finden im Dürkopp-Katalog 1888 aus dem Bestand des Historischen Museums Bielefeld.



Foto: Museon, Den Haag

Safeties selbst in die Hand. Auf der Fahrradausstellung in Leipzig 1889 wurde eine wiederum überarbeitete Version vorgestellt. Das jetzt im Museon ausgestellte Rad stammt aus dieser Zeit. Es ist im Originalzustand erhalten. Man beach-

gewesen ist. Die Compagnons hatten sich zerstritten, der findige Ingenieur wollte die Firma nicht freiwillig verlassen und hat vor Gericht Klage eingereicht. Folglich wählte er den Sattel eines britischen Mitbewerbers. (mm)

Ein Fahrrad mit Familienanschluss

Alles begann bei einem netten Gespräch mit Dr. Klaus Mohr in der Kilchberger Kulturscheune. Er erzählte mir von seinem Vater, der mit seinem alten Fahrrad in den Fünfziger Jahren mehrere Gemeinden als evangelischer Gemeindepfarrer betreute. Leider sei das Fahrrad mittlerweile so defekt und rostig, dass er es wohl entsorgen müsse. Oder vielleicht könnte ich es zu mir nehmen? Natürlich holte ich das Fahrrad ab und stellte fest, dass es aus den Zwanziger Jahren sein müsste. Ich sah auch, dass bei einer Restaurierung eine Menge Arbeit auf mich zukommen würde. Aus diesem Grunde stellte ich das Rad zunächst einmal zu meinem Fundus.

Anfang des vergangenen Jahres wurde ich gefragt, ob ich nicht in das Organisationsteam der Weilheimer Kirche einsteigen wollte. Es ging um die Mitgestaltung der „Weilheimer Radwegkirche“, die am Pfingstsonntag 2016 eingeweiht werden sollte. Radwegkirchen sind deutschlandweit evangelische Kirchen, die an offiziellen Radwanderwegen liegen und tagsüber geöffnet sind. Als Radfahrer findet man dort sowohl Rast und Ruhe als auch Informationen über die Kirche und die dazugehörige Gemeinde. Diese bevorstehenden Feierlichkeiten nahm ich zum Anlass, des Pfarrers Rad zu restaurieren – so schonend wie möglich. Die Anmut des Oldtimers und seinen Wiedererkennungswert wollte ich unbedingt erhalten.

Bei der Durchsicht des schwarzen und vor Rost strotzenden Ungetüms stellte ich fest, dass außer den Pedalen, dem Sattel und Schaltungszuggestänge alles noch original vorhanden war. Nur dass sich gar nichts mehr drehte, die Schaltung nicht funktionierte und der Rahmen in den 1950er Jahren schwarz überpinselt wurde, was mir sehr viele Schwierigkeiten bereitete. Das 28 Zoll-Herrenrad (Rahmennr. 172870) mit Wulstreifen und originalen Doppel-Torpedo ist ein „Hercules“ aus Nürnberg und unser Markenspezialist Heiko Petrich erkannte es als „Modell 71 – Feines Tourenrad mit bunten Felgen“, gebaut im Jahr 1923. Mein Plan der behutsamen Restaurierung gelang schließlich – das historische Rad war ein Blickfang bei der Einweihungsfeier.

Auf meine Frage an Herrn Dr. Klaus Mohr, ob er mir die Herkunft dieses Fahrrades nicht in einigen Sätzen beschreiben



Das restaurierte Hercules-Rad „Modell 71“ an der Weilheimer Kirchenmauer

Foto: M. Faiss

könnte, bekam ich folgende, sehr interessante Schilderung seiner Familiengeschichte, in der dem Hercules-Rad eine große Rolle zukam.

Das Fahrrad unseres Vaters

Unser Vater, der Pfarrer Heinrich Mohr de Sylva (1891-1988), hatte die Pfarrstellen Weilheim und Kilchberg bei Tübingen übertragen bekommen. Neben diesen beiden großen evangelischen Gemeinden hatte er auch noch die katholischen Filialorte Bühl und Hirschau zu versorgen, in denen es aber nur wenige Protestanten gab. Als Pfarrer hat er wie viele seiner Vorfahren Theologie studiert und war seit 1913 im württembergischen Pfarrdienst. Zuerst als Vikar in Stuttgart, von 1917 bis 1931 in Steinkirchen im Kochertal, danach in Creglingen und von 1950 bis 1965 in Kilchberg bei Tübingen. Wahrscheinlich hat Vater das Hercules-



Pfarrer Mohr de Sylva zu Fuß auf dem Weg zum Gottesdienst, um 1960



„Modell 71 – Feines Tourenrad mit bunten Felgen“

Hercules-Katalog um 1923 aus der Sammlung Heiko Petrich



In der Mitte Heinrich Mohr de Sylva, möglicherweise neben seinem eigenen Fahrrad bei Freunden, um 1927



Die sieben Kinder der Familie Mohr mit Freundinnen, vorne rechts Klaus, 1947

Rad seinerzeit neu gekauft hat. Es ist Baujahr 1923 und ab diesem Jahr zog es als treuer Begleiter mit ihm mit. Seit 1925 hat er, ausgehend von der Singbewegung von Walter Hensel und Fritz Jöde, in vielen abgelegenen Orten in Hohenlohe etliche Singfreizeiten und -treffen veranstaltet, zu denen oft Hunderte von Bauernburschen und -mädels kamen. Das Hercules-Rad trug ihn brav auch dort überall hin.

Seine Frau Johanna, geb. Gerber aus Altenburg in Thüringen, hatte er im Frühjahr 1930 in einem völkischen Jugendbund kennen gelernt. Beide, von der

Jugendbewegung begeistert, hatten sogar Führungsaufgaben übernommen. Die Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933 schien ihnen eine schicksalhafte Wende in der zerfahrenen Weimarer Republik zu sein. So haben sie in den Anfangsjahren des Dritten Reiches ihre Schaffenskraft in den Dienst des neu-

en Staates gestellt. Mein Vater kaufte sich zwischenzeitlich einen Opel. Doch 1935 bekamen meine Eltern Schwierigkeiten mit der Partei, so dass sie ihre Mitarbeit bei Veranstaltungen und im NS-Frauenbund beenden mussten. 1939 wurde Vater sogar sein geliebter Opel entzogen.

Direkt nach dem Krieg waren Autos selten anzutreffen. In Kilchberg gab es damals gerade mal drei kleine dreirädrige Lieferwagen, die örtlichen Handwerkern zur Verfügung standen. Vater trat dort seinen Seelsorgedienst im April 1950 an. Sein Hercules-Rad war in dieser Zeit für ihn sehr wichtig, war es doch sein einziges Fortbewegungsmittel.

Vaters Fahrrad hatte damals für mich und meinen Zwillingbruder als Achtjährige eine große Anziehungskraft. Wir durften es warten und pflegen, aber damit fahren durften wir nicht. Und wir konnten es auch zunächst gar nicht: Es war ein großes Herrenrad mit Querstange und hohem Sattel. Heimlich probierten wir es trotzdem und mussten feststellen, dass wir nur im Stehen, mit einem Fuß seitlich durch den Rahmen hindurch, fahren konnten. Oder wir probierten, für kurze Zeit auf der Aufstiegshilfe am linken Hinterrad zu balancieren. Das war für uns Buben ein besonderes Vergnügen!

Aber mein Bruder und ich durften es manchmal auch aus dem Dreck des Weilheimer Weges holen – wenn nämlich Vater bei Regenwetter sonntags gegen 10 Uhr von Weilheim kommend schnell zum Gottesdienst nach Kilchberg wollte. Dieser Feldweg war bei Nässe eine einzige Katastrophe, dann fuhr sich das Hercules-Rad im Matsch fest. Vater ließ es stehen und lief so gut und schnell er konnte nach Kilchberg, das etwa einen Kilometer von Weilheim entfernt lag.

Zornentbrannt kam er zuhause an und rief uns Zwillinge zu sich und befahl: Holt



Der berühmte Feldweg nach Weilheim 1951 mit Hella Mohr

mir das Fahrrad aus dem Dreck! Schnell ging er mit total schmutzigen Stiefeln und dreckverschmierter Hose zum nächsten Gottesdienst in die Kirche und zog sich den Talar über, der alles bedeckte. Dort traute er sich fast nicht hinter dem Altar hervor, denn seine schmutzigen Schuhe verrieten sein Malheur. Noch Jahre später schmunzelten die Weilheimer und die Kilchberger Bürger über des Pfarrers verschmutzte Schuhe.



Klaus Mohr neben dem Rad seiner Mutter, im Sattel die ältere Schwester Uta

Auch meine Mutter besaß zu dieser Zeit ein schwarzes Fahrrad. Als Damenrad durften wir auf ihm das Radfahren lernen und konnten es – beschränkt – nutzen. Vater fuhr das Hercules-Rad noch lange. Irgendwann pinselte einer von uns Buben das Rad schwarz an, dann geriet es in Vergessenheit und kam im Holzschuppen unter. Von dort fand es dann Jahrzehnte später den Weg in das Weilheimer Fahrradmuseum. Dort ist es nun ein Prunkstück mit daneben gestellten – wie könnte es anders sein – verdreckten Schuhen und einer Bibel!



Heinrich Mohr (Junior) und Klaus Mohr hinter dem Hercules-Rad ihres Vaters bei der Einweihung der Radwegekirche in Weilheim b. Tübingen

Foto: M. Faiss



Radeln in Kilchberg und Weilheim

Ein paar erwähnenswerte Dinge zum Thema Radfahren sollen noch ergänzt werden. Auch in Kilchberg und Weilheim gab es schon vor dem Ersten Weltkrieg Fahrräder. In Weilheim hat Pfarrer Dietrich zwei Photographien aus dem Jahr 1916 hinterlassen, die vielleicht ihn und seine Frau bzw. drei Kinder, jeweils

im Pfarrhof, mit Fahrrädern zeigen.

Fahrradfahren war noch vor über 100 Jahren genehmigungspflichtig. In Kilchberg war dafür der Schultheiß (Bürgermeister) zuständig. Auf Antrag gab er „Radfahrkarten“ aus, so z. B. für den Lehrersohn Gustav Binder. Die Karte





wird heute im Ortsarchiv Kilchberg unter der Signatur 50a aufbewahrt.

Alle Inhaber einer solchen Karte wurden fein säuberlich im Fahrradbuch der Gemeindeverwaltung verzeichnet, es wurde bis 1922 geführt. 15 Besitzer hatten ihre Erlaubniskarten schon am 4. Januar 1905 im Rathaus erworben. An erster Stelle stand der Pomologe Gustav Bürker, bis 1922 kamen nochmals 47 Berechtigte hinzu. Als Magnus von Tessin als 63. seine Radfahrkarte am 15. November 1922 bekommen sollte, ist die Ausstellspflicht aufgehoben worden.



Fahrradfahren war auch schon damals gefährlich: Berta K. aus Kilchberg ist 1937, kurz nach ihrer Hochzeit, von einem Lastwagen in der Tübinger Grabenstraße beim Museum überfahren worden, als sie mit ihrem Fahrrad die Straße überqueren wollte – sie überlebte schwer verletzt.

Manche Männer, die auswärts ihre Arbeit gefunden hatten, besaßen ein Fahrrad, um ihre Arbeitsstelle zu erreichen. Auch der Landarzt, der Kilchberg versorgte, kam – sogar im Notfall – mit dem Rad von Tübingen nach Kilchberg. Das Fahrrad war auch im Falle

eines Feuers wichtig: Brandalarm wurde von einem „Hornisten“ ausgelöst, der noch bis 1960 im Ernstfall Signal blasend durchs Dorf radeln musste. Wie lange es dauerte, vom Feststellen des Brandes über das Aufsuchen des zuständigen Brandbläfers bis zu den ersten Trompetentönen, kann man sich denken!

Viele junge Leute ließen sich zur Konfirmation Geld für das heiß ersehnte eigene Fahrrad schenken. Auch ich selbst bekam zur Konfirmation 1957 schon ein Dreigang-Rad! Das sah schon richtig modern aus! In den Sechziger und Siebzi-

ger Jahren waren Fahrräder der nahegelegenen MAICO-Werke als Konfirmationsgeschenk sehr beliebt. Auch heute noch sieht man hin und wieder so ein 26“ MAICO-Rad in Tübingen.

(Einleitung: Michael Faiß, Tübingen; Erzählung: Dr. Klaus Mohr, Fotos wenn nicht anders angegeben: privat

Nachträge zum KS Schwedische Militärräder

Unser Militärrad-Spezialist Philip Moreau schickte der Redaktion eine kleine Ergänzung zum KRONAN: „Dieses wurde auch in Belgien hergestellt bei United Bicycles in Maasmechelen. Ich habe diese Firma mal angeschrieben wegen Konstruktionszeichnungen vom ‚Original‘-Militärrad, aber ohne Erfolg – die wissen wohl selber nicht, dass die sowas mal gemacht haben. Außerdem schicke ich Fotos aus einem schwedischen Militärmuseum. Dort befinden sich Räder mit verschiedensten Vorrichtungen, z. B. für den Transport von Verletzten. In meinem Archiv habe ich noch ein



paar Informationen über Schwedens Militärräder. Wer Interesse daran hat, kann sich gerne bei mir melden.“

Kontakt: daisy_vermeiren@telenet.be
(Vélocipédie Militaire Wielrijderij)

Wittkop Gamaschen

Peter Zielasko schickte Fotos von recht seltenen Gamaschen, die von der Firma Wittkop in Bielefeld (siehe KS 60, S. 21 ff) gefertigt worden sind. Zu sehen ist das Warenzeichen – die Spinne im Netz – aufgestickt in goldgelbem Garn.



Das besondere Ausflugsziel

BDR-Denkmal in Bad Schmiedeberg

Nicht nur an den Berichten im KS ist festzustellen, dass Radausflüge auf historischen Rädern beliebt sind. Die Motive sind sicher vielfältig und reichen vom Wunsch nach einer kleinen „Zeitreise“ über die Freude am puristischen Strampeln bis hin zum Sendungsbewusstsein im Sinne eines rollenden Museums. Persönlich konnte ich feststellen, dass sich uns auf solchen Ausfahrten gern Gäste anschließen, die einen Fahrradklassiker besitzen und diesen gern einmal mit Gleichgesinnten, vielleicht unter einem der eben genannten Motive, bewegen möchten. In loser Reihenfolge sollen hier Ausflugsziele mit fahrradhistorischem Hintergrund vorgestellt werden, die einen Besuch wert sind und einer radhistorischen Ausfahrt etwas Nachhaltiges verleihen können. Wer in seinem Umfeld solche Orte kennt und kurz vorstellen möchte, darf sich gern an die KS-Redaktion wenden.

Beginnen möchte ich mit dem Bundesdenkmal des BDR in Bad Schmiedeberg (45 km nordöstlich von Leipzig). Nach dem Ersten Weltkrieg entstand im Gau 18 (Magdeburg) der Wunsch, an die gefallenen und vermissten Radfahrerkameraden in Form eines Denkmals zu erinnern. Die Initiative dazu ging von Mitgliedern zweier Hallenser Radfahrerclubs aus. Besonders Dr. Rosenthal vom RC Normannia 1895 Halle tat sich hier hervor. So beschloss man im Mai 1922 ein Ehrendenkmal zu errichten. Bereits wenige Tage später stellten die Herren ihr Ansinnen auf der Hauptversammlung des Gaus 18 vor und man legte, nach förmlichem Beschluss und ersten internen Spendensammlungen, noch im September des gleichen Jahres den Grundstein für das Denkmal. Bald zeigte sich, dass die gesammelten Gelder nicht ausreichen würden, deshalb berichtete Dr. Rosenthal auf der BDR-Tagung am 19. November 1922 über das Projekt und stellte den Antrag, das Denkmal als gesamtdeutsches Bundesdenkmal auszubauen. Dem schloss man sich einstimmig an und so flossen bald deutschlandweit Spendenmittel. Auf dem Denkmal findet sich neben dem Symbol des BDR auch das Logo der ARU (Allgemeine Radfahrer Union), wie der Tourenclub bis 1919 hieß, dann Deutsche Radfahrer Union (DRU). Inwieweit sich die DRU an der Finanzierung beteiligte, habe ich nicht recherchiert.

Am 17. Juni 1923 konnte das Bundesdenkmal feierlich eingeweiht werden. Trotz des Regens an diesem Tag kamen

tausende Vereinsmitglieder zusammen. Durch mitgebrachte Erde aus den Heimatbezirken häufte man einen kleinen Hügel um das Denkmal herum an. Parallel zur Veranstaltung in Bad Schmiedeberg fanden in fast allen Gaubezirken Manifestationen der BDR-Vereine statt.



Die Wahl Bad Schmiedebergs als Aufstellungsort erscheint heute nicht einfach nachvollziehbar. Liegt der Kurort heute eher im „mittleren Osten“ der Republik, so befand sich vor dem Ersten Weltkrieg im Nachbardorf Crina der geografische Mittelpunkt des Deutschen Reichs. Und genau dort wollte man einen Gedenkort haben, der nicht nur ein Denkmal für die gefallenen Radfahrerkameraden sein sollte, sondern – wie bei der Grundsteinlegung verkündet – auch an Einigkeit des deutschen Radfahrersports gemahnen, die Radfahrertreue sowie Heimat- und Vaterlandsliebe bezeugen sollte.

Das Denkmal, gern „Stein der Treue“ genannt, wurde in kürzester Zeit beliebtes Ziel von Wanderfahrten und Radportwettkämpfen, wovon noch vorhandene Ehrenplaketten und Medaillen zeugen. Den Zweiten Weltkrieg überstand das acht Meter hohe Monument unbeschadet und auch in der DDR ließ man es ungeschoren, obwohl es als „nicht mehr zeitgemäß“ schon vor dem Abriss stand. Der damalige Bürgermeister der Stadt Kurt Hoffschulze konnte das in enger Zusammenarbeit mit einem Gastwirt und einem Lehrer des Ortes verhindern. Was vielleicht auch damit zusammenhängt, dass die 23 m² Grund- und Boden im Kataster-

buch als Eigentum des BDR ausgewiesen waren und noch immer sind.



Die Zeiten des politischen Umbruchs und die Aufbruchsstimmung zu Beginn der 1990er Jahre boten den Freunden des Ehrenmals aus Denkmalschutz und Radspport, die Möglichkeit einer Sanierung des Gedenksteines. Unter Federführung des BDR-Landesverbandes Sachsen-Anhalt konnte das Denkmal in Zusammenarbeit mit der Stadt Bad Schmiedeberg restauriert werden. Im Jahr 1993, also 70 Jahre nach der ersten Einweihung, erfolgte die feierliche Neueinweihung durch den damaligen Vorsitzenden des BDR Wolfgang Göhner. Mein besonderer Dank für das Überlassen von Hintergrundinformationen geht an unser Mitglied Günter Grau aus Sandbeindorf.

(Text und Fotos:sd)

Das besondere Ausflugsziel	
Bezeichnung	Bundesdenkmal des BDR
Historie	erbaut 1923, restauriert und neu eingeweiht 1993
Besonderheit	am ungefähren Mittelpunkt von Deutschland (in den Grenzen vor 1914)
Lage	06905 Bad Schmiedeberg / Kurpark
Geografische Koordinaten	N 51.682361 O 12.729583
Touristische Radwege in der Nähe	Elberadweg und Fernradweg Berlin-Leipzig

Weitere 14 Abbildungen von historischen Postkarten, Medaillen etc. gibt es auf der Homepage des Vereins.

Quellenangaben

125 Jahre Tritt um Tritt – Aus 13 Jahrzehnten Geschichte des Bundes Deutscher Radfahrer e.V., S. 46f
Radsport Nr. 24 und 26 Jg. 1993
Mitteldeutsche Zeitung 1993



ARKB-Rennen 1951

Der Bericht gibt einen spannenden Einblick in die Leistungsfähigkeit der „Solidarität“-Radler, die Verbundenheit mit Gewerkschaftern der CONTINENTAL-Werke sowie die Skepsis gegenüber „Sicherheitskräften“. Zudem blitzt an verschiedenen Stellen ein feiner Humor auf. (mm)

Sportliche Hochleistungen in Hannover

Ernst Ruttekolk, Solingen, holt sich zur Fliegermeisterschaft auch den Straßenmeister-Titel

HANNOVER. — Die Austragung der Deutschen Straßen-Meisterschaft litt darunter, daß Petrus anscheinend einen sportfeindlichen Sonntag hatte. Nieselregen und glatte Straßendecken waren der „Erfolg“ der schlechten Laune des Wettermachers. Daß trotzdem der „Tag von Hannover“ großartige sportliche Leistungen brachte, lag an den Arbeiter-Radfahrern, die sich weder vom Regen, noch von der Straßenglätte davon abhalten ließen, zu zeigen, wie schwergewichtig die Worte sind, die die „Solidarität“ auch im Rennsport mitzureden hat. Nichts beweist das besser als die Tatsache, daß die errechneten Durchfahrtszeiten an den Kontrollpunkten von der Hauptklasse um 40 Minuten unterboten wurden.

Die vom Gau Niedersachsen (10) unter Leitung des Gauvorsitzenden Karl Habenicht und des Gausportleiters Hermann Schäfer unter aktivster Mitarbeit des Gaupressewartes Wilhelm Hoffschneider ausgerichtete Meisterschafts-Austragung war ein Muster an Organisation. Wenn die Rennfahrer gebummelt hätten, um die errechneten Zeiten einzuhalten, hätte alles geklappt. Die „Sabotage“ der Fahrer aber, die aus ihren Muskeln und Köpfen herausholten, was nur drin war, zeigte in anderen organisatorischen Sektoren um so deutlicher die Feinarbeit des Organisationsbaues, die vom Empfang der Fahrer über die Quartierbereitstellung, die Verpflegung, die Pressebenachrichtigung, die Siegerehrung und nicht zuletzt über die sportliche Gestaltung, makellos war. Besonders hervorzuheben ist die Hilfe der Continental-Werke, die Wagen, Zelte, das Essen für die Fahrer, viele Preise und den Kantineerraum in Stöcken bereitstellte, um wie der Vorsitzende des Zentralbetriebsrates der Conti, Dürkoop, es ausdrückte, die Verbundenheit der Contiwerke, und besonders ihres Betriebsrates, mit den Arbeiterradfahrern zu zeigen. Neben Dürkoop sprach Direktor Garbe bei der Siegerehrung zu den „Solidaritätlern“, zu deren Ehrung auch der Betriebsrat des mehrere D-Zugstunden entfernten Reifenwerkes Korbach der Conti und der mehrfache deutsche Bob-Meister Wiese sich eingefunden hatten.

Das Rennen läuft an

Wir führen mit dem Bundessportleiter Paul Volk, dessen Worte bei der Siegerehrung vom Stolz über die großartigen sportlichen und menschlichen Leistungen der „Solidarität“ durchdrungen waren, im Streckenwagen mit der Hauptklasse mit.

07.15 Uhr: Hermann Schäfer schickt die 61 Hauptklassefahrer in das Rennen, nachdem Paul Volk sie noch einmal ermahnt hat, getreu den Grundregeln der „Solidarität“ sauber und anständig zu kämpfen. Leiser Nieselregen macht das Pflaster der Strecke, die von Hannover über Nordgoltern - Bad

Nenndorf - Stadthagen - Bückeburg - Hesisch-Oldendorf - Hameln - Springe - Weetzen zum Startort zurückführen wird, glitschig und schwer.

07.20: Das Feld liegt zusammen. Der Streckenwagen fährt mit 42 Stundenkilometern hinter dem Rudel.

07.21: Straßenbahnschienen, wie mit Seife beschmiert, verursachen einen Massensturz. Vier Fahrer ereilt das Geschick — sie müssen ausscheiden.

07.30: Nach dem Sturz geht das Tempo auf „nur“ 40 Stundenkilometer herunter. Ferstl aus Kottern holt schon das zweite Mal rund 500 Meter, die ihn Stürze mit Rad-schäden gekostet haben, auf und mengt sich in das Rudel.

07.40: Ruttekolk versucht auszureißen, sieht aber ein, daß das Feld zu stark ist, um sein Vorhaben gelingen zu lassen. Betten, Wilhelmshaven, durch Sturz einen Kilometer zurückgeworfen, schließt in großartigem Alleingang auf.

07.44: Hofmann, Suderwich, kommt mit verbissenem Gesicht an uns vorübergebraust. Er lag infolge des ersten Massensturzes zwei Kilometer hinter dem Feld, als er sich wieder auf das Rad schwang.

07.45: Nordgoltern wird durchfahren. Es regnet immer noch. Unser Tachometer zeigt 45 Stundenkilometer. Das Feld fährt im Rudel mit der gleichen Geschwindigkeit 50 Meter vor uns. Bisswurm, Schwenningen, dem am Samstag in Hannover sein Rad gestohlen wurde, liegt, auf einer fremden Maschine fahrend, in der Spitzen-gruppe.

07.55: Kaiser, Burghausen führt das Feld. Er wird abgelöst von Hoffmann, Töpen, und Herrigt, Hersfeld. Ruttekolk treibt sich im Mittelfeld herum, winkt netten jungen Mädchen am Straßenrand zu, die trotz des stärker werdenden Regens unter den Zuschauern stehen, Pfannenmüller macht in einem fort Frühstückspause und fährt als Schlußlicht.

08.00: 26 Kilometer sind gefahren. Viele Stürze. Der hinter dem Feld fahrende „Lumpensammler“ muß dauernd halten, um ver-

letzte Fahrer und verbogene Maschinen aufzunehmen. Aber das Feld hält eisern sein Tempo durch.

08.06: Ein wildgewordener Schutzmann, in dem die Obrigkeit mit Vehemenz durchbricht, versucht auf der von der niedersächsischen Landespolizei vorbildlich abgesperrten Strecke mit grollenden Huptönen seines Motorrads am breit auseinandergezogenen Rudel vorbei zu rasen, um die Fahrer auf die rechte Straßenseite zu drücken. Wer schon einmal Rennreifen auf seifigem Kleinsteinpflaster gefahren hat, weiß, daß bei erheblicher Geschwindigkeit die geringste Nervosität oder ein um ein hundertstel PS zu starkes Bremsen das Rad im Bruchteil einer Sekunde steuerlos macht und ein Sturz unvermeidlich ist. Die Fahrer, eingedenk der Tatsache, daß Wildgewordenen nachzugeben ist, wollen ihre Räder langsam nach rechts bringen, um Stürze zu vermeiden. Das genügt dem Obrigkeitsfanatiker nicht und so bremst er plötzlich keine fünf Meter vor dem Feld scharf ab, und stellt zum Überfluß sein Motorrad noch schräg in die Strecke. Erfolg dieses von einem einzelnen Polizisten ausgeführten Manövers: Ein Massensturz, bei dem es verbogene Räder und Verletzte gibt.

08.20: Sauß, Neumünster, dessen Rad der verantwortungslose Polizist mit seiner verkehrsgefährdenden Verkehrsgestaltung auch auf seinem Schuldkonto hat, so daß es erst vom Fahrer zurechtgebogen werden mußte, holt mit einigen Heftpf-lastern am zerschundenen Körper in vorbildlicher Manier das Feld ein. Das Gelände ist wellig geworden, die besseren Bergsteiger machen sich bemerkbar. Sauß, dessen Heimat im ausgesprochenen Flachland liegt, scheint also zu den guten Steigern zu gehören, da er durch starkes Treten beim „Aufwärts“ aufschließen kann.

08.25: Stadthagen liegt hinter uns. Ein dickschädliger Omnibusfahrer überholt trotz der Bitte des vor dem Feld fahrenden Lautsprecherwagens, rechts zu halten, bis die Fahrer vorbei sind, fünfzig Meter vor dem Rudel einen PKW. Die Geistesgegenwart der Rennfahrer verhindert einen neuen Massensturz.

08.35: Unsere Tachometernadel, die einige Minuten lang in der Nähe der „Fünfzig“ zitterte, klebt jetzt an der „40“. Ein Bahnübergang läßt Pfannenmüller stürzen, der erst einmal einen Keks ißt, ehe er aufsteht und den abgeplatzen Reifen neu zu kleben beginnt. (Fortsetzung auf Seite 2)

08.40: Der Omnibus BN 5675, der wie einige Minuten sein Vorgänger die Bitte des Lautsprecherwagens um einen Stop von ein oder zwei Minuten nicht erfüllt, verursacht durch sein Weiterfahren einen Massensturz. Als die Fahrer nach kurzer Prüfung der Räder wieder in den Sattel steigen, bleibt Möhring, Bielefeld liegen. Eine stark blutende Verletzung am Bein zwingt ihn zur Aufgabe. Erfreulich, daß der Polizist und diese beiden Omnibusse die einzigen Schattenseiten des Rennens bleiben. Sonst ist die Polizei vorbildlich und PKWs, LKWs und Omnibusse erfüllen sofort die Bitte, zu halten.

08.50: Es sind noch 36 Fahrer im Feld, einige versuchen weit hinten, teilweise mehrere Kilometer zurück, das Rudel einzuholen. Wenigen nur wird es im Laufe des Rennens gelingen, wieder heranzukommen. Diesen zähen, unermüdlichen Sportlern, die fast ohne Chance mit stärksten Energieleistungen das Begonnene zu vollenden gedenken, wird viel zu wenig gedacht. Sie sind ganz gewiß nicht schlechter und ebenso beachtenswert wie die Fahrer, denen ihre körperliche Konstitution und das Glück, von Radschäden oder Stürzen verschont zu bleiben, in einem Rennen die ersten Plätze einräumt. Paul Volk spricht voller Hochachtung vor diesen Unermüdlichen, denen der Sport über das Siegen geht.

09.10: Bei einem leichten Anstieg hat sich eine Gruppe von 15 Fahrern mit einem Tempo von 40 Stundenkilometern vom Hauptfeld abgesetzt. Bisswurm, von dem feststeht, daß er Talent besitzt, führt das Hauptfeld an die Spitzengruppe heran.

09.20: Roth, Hersfeld ist Schlußlicht des weitauseinandergezogenen Feldes. Er räkelt sich redlich ab und taucht bald wieder in der Mitte auf.

09.25: Wie macht dieser Sauff das nur? Immer wieder holt er, durch Radschäden weit zurückgeworfen, das Rudel ein. Zur Zeit ist es schätzungsweise das achte Mal, daß dieser drahtige Fahrer mit der Nummer 13 am Streckenwagen vorbeiprescht. Vor einigen Minuten war er auf der ziemlich übersichtlichen Straße überhaupt nicht zu sehen.

...

09.40: Die Sanität (Arbeiter-Samariterbund) meldet, daß Pfannenmüller, nachdem er seinen Keks gegessen und einen neuen Reifen montiert hat, ungefähr fünf Kilometer hinter dem Feld fährt. Er habe ein großartiges Tempo drauf. Hinter Pfannenmüller komme dann niemand mehr. Und dieser Pfannenmüller, Mannschaftsmeister (Bahn) 1950 und 1951, wird in seinem Alleingang (der Berichterstatter befürchtet allerdings, daß Pfannenmüller während der Einzelreise dabei die Verpflegung aus den zum Plätzen gefüllten Taschen restlos aufgegessen hat), nicht nur die fünf Kilometer Verlust aufholen, sondern noch vierzehn andere Fahrer überholen, bis er in Hannover als 21. durch das Ziel gehen kann.

09.50: Es sind 87 Kilometer gefahren. Nun muß sich bald etwas ereignen, oder das Feld zieht geschlossen ins Ziel. Das Tempo auf der ebenen Straße wird unverändert mit 40 Stundenkilometern gehalten. Nur bei den Steigungen verringert es sich, steigert sich aber bis zu 65 Stundenkilometern bei Abfahrten.

10.00 Uhr: Sechs Fahrer brennen durch

10.00: Hartmann, Lambertshausen und Hoffmann, Töpen haben eine günstige Gelegenheit erspäht und sind ausgerissen. Sie liegen 200 Meter vor dem Rudel. Das Tempo steigert sich auf 42 Stundenkilometer. Weit auseinandergerissen versucht das Feld, die Ausreißer einzuholen. Bei einer Abfahrt, dessen Tempo über 65 Stundenkilometern liegt, ziehen Ruttekolk, Herrigt und Kaiser sich an die zwei Ausreißer heran. Hartmann wird von ihnen aufgenommen, aber Hoffmann liegt immer noch 100 Meter vor ihnen. Frank, Mannheim versucht die aus acht Fahrern bestehende zweite Gruppe an die Spitze heranzuführen.

10.05: Die Spitze hat auch den tapfer fahrenden Hoffmann eingeholt, der uns mit einem Goethe-Zitat bedenkt, weil unsere Frage nach seiner Nummer ihn in der Konzentration stört. Und dabei wollten wir seine Nummer, auf der er sitzt, weil sie ihm verrutscht ist, doch nur haben, um zu wissen, wie der Fahrer heißt, der mit einem Antritt wie ein junger Gott die Spitzengruppe organisiert hat, die jetzt schon 600 Meter vor Frank und seinen Mitfahrern liegt.

10.10: Kaiser, Herrigt, Hoffmann, Hartmann und Ruttekolk vergrößern ihren Abstand.

10.15: 1000 Meter sind die fünf Spitzenreiter jetzt vor der zweiten Gruppe. Weit dahinter treten in Alleingängen die abgeschlagenen Fahrer die letzten Kilometer durch.

10.11: Eine einzigartige Energieleistung hat Gross, Derschlag, vollbracht. Noch hinter der zweiten Gruppe liegend, hat sich der spätere Dritte in die Pedale gestellt

und in von keinem zu hinderndem Spurt in — man möchte sagen: Sekundenschnelle! — die 1100 Meter zwischen sich und der Spitze aufgeholt.

10.17: Die Spitze liegt mit einem Vorsprung von 25 Sekunden vorne.

10.20: Der Vorsprung beträgt 50 Sekunden.

10.25: Jetzt sind es 55 Sekunden. Und dabei geht es bergauf, denn der Deister muß in einer langen Anfahrt überwunden werden.

10.35: Die zweite Gruppe ist mit 70 Sekunden im Rückstand. Er verringert sich bis zum Ziel, nach Abfahrt von Deister auf glatter trockener Strecke ohne weitere Überraschungen auf 45 Sekunden.

10.50 : 30 bis 10.50 : 34 ziehen in phantastischem Endspurt, der mit 62 Stundenkilometern gestoppt wird, über die Ziellinie:

Ernst Ruttekolk, Solingen, als Sieger und Deutscher Straßenmeister; Kaiser, Burghausen, als Zweiter; Groß, Derschlag, als Dritter; Hartmann, Lampertshelm, als Vierter; Hoffmann, Töpen, als Fünfter; Herrigt, Hersfeld, als Sechster.



Straßenmeister Ernst Ruttekolk

Die anderen Klassen

Die Überraschung der Altersklasse war der Sieg des 46jährigen Frey aus Albaching, Oberbayern, der im Endspurt die Konzentration der Favoriten Tischner, Lorenz und Bahr aufeinander ausnutzte und als Meister durchs Ziel ging. Die 64 Kilometer, über welche der Kurs der 20 gemeldeten Altersfahrer ging, wurden auch von dem 68jährigen Friedrich aus Backnang mitgefahren, der auf dem 16. Platz landete.

Die Ergebnisse

Hauptklasse: (125 Kilometer, 61 Meldungen)

Deutscher Meister: Ernst Ruttekolk, Solingen (3:35:32)

Zweiter: Kaiser, Burghausen (3:35:32)

Dritter: Groß, Derschlag (3:35:33)

Vierter: Hartmann, Lampertshelm (3:35:33)

Fünfter: Hoffmann, Töpen (3:35:34)

Sechster: Herrigt, Hersfeld (3:35:35)

Siebenter bis Zehnter: Rexin, Mannheim
Frank, Mannheim, Ziegler,
Mannheim, Kopitz, Sontra.

Altersklasse: (64 Kilometer, 20 Meldungen)

Deutscher Meister: Frei, Albaching (2:05:03)

Zweiter: Lorenz, Mannheim (2:05:04)

Dritter: Bahr, Wilhelmshaven (2:05:07)

Vierter: Bosco, Derschlag (2:06)

Fünfter: Tischner, Nürnberg (2:06)

Auch die Jugend A fuhr 64 Kilometer. Auch ihr Rennen war spannungreich und mit Stürzen gepflastert, bis Kronenberg, Gleuel, als Deutscher Jugendmeister durchs Ziel gehen konnte.

Der Jugend-B-Klasse waren 30 Kilometer als Strecke aufgegeben. Bewundernswert auch hier die Energieleistung der jungen Sportler, die sich durch kein widriges Wetter abhalten ließen, ihr Pensum zu erledigen. B-Jugendmeister wurde nach kraftvollem Spurt Loth, Garbsen.

Jugendklasse A: (64 Kilometer)

Deutscher Meister: Kronenberg, Gleuel (1:58:50)

Zweiter: Hoffmann, Töpen (1:58:50)

Dritter: Wiegand, Oberkaufung (1:58:54)

2. Historisches Radrennen in Bad Nauheim

Unser junges Vereinsmitglied Nele Böttcher staunte nicht schlecht: Noch am frühen Morgen hatte ihr Vater auf einem Flohmarkt ein Görcke-Mädchenrad der 1930er Jahre erstanden und nun durfte sie es als stolze Besitzerin bereits auf dem für die Radoldtimer ausgerollten roten Teppich innerhalb des Sprudelhofes von Bad Nauheim präsentieren. Anlässlich des



vielbesuchten Jugendstilfestivals 2016 fand – passenderweise bei „Kaiserwetter“ – vor der herrlichen Kulisse des einzigartigen historischen Sprudelhofens am 10. September das diesjährige Gleichmäßigkeitsrennen für Radoldtimer bis Baujahr 1935 statt.

18 stilvoll gekleidete und mit einer liebevoll handgefertigten Startnummer versehene Radler starteten zunächst zu einer etwa 500 Meter langen und glänzend präparierten Runde durch den Sprudelhof und den Kurpark, um eine individuelle Rundenzeit zu ermitteln. In den folgenden drei Wertungsläufen galt es nun, jene Zeit möglichst exakt zu kopieren, d.h. jede Runde in möglichst derselben Zeit zu absolvieren. Hierbei waren die Radler in unterschiedliche Wertungsklassen, nämlich im Hinblick auf Frauen- und Herrenräder bzw. dem Baujahr, eingeteilt.

Unter dem großen Beifall hunderter Besucher konnte das Peloton nun seine individuellen Vorzüge und seine taktische Ausrichtung unter Beweis stellen. Von einem professionellen Rennspre-

cher verbal begleitet, wurde das begeisterte Publikum bei der kurzweiligen Veranstaltung stets über die Fahrer und die Eckdaten ihrer Räder informiert. Hatten manche der Radler ganz auf ein gediegenes Dahingleiten gesetzt, so waren andere von Beginn an eher sportlich ambitioniert und mussten zum Ende des Rennens hin förmlich „Steherqualitäten“ beweisen, um ihre eingangs gefahrene Zeit halten zu können. Trotz des spannenden Rennverlaufes blieb vielen Radlern dennoch Zeit, das Publikum durch das Schwenken des Hutes oder die Betätigung der Glocke zu grüßen!

Welche Taktik die einzelnen Rennfahrer auch gewählt hatten: Am Ende des Rennens wurden die Zeitdifferenzen der einzelnen Wertungsläufe addiert und Sieger wurde in der jeweiligen Wertungsklasse derjenige, der in der Summe aller Rennläufe die geringste Zeitdifferenz aufwies. Somit konnte auch der Langsamste gewinnen, sofern er denn nur gleichmäßig gefahren war!

Insofern war die knisternde Spannung nach dem Rennen im Fahrerlager förmlich zu spüren! Schließlich wurden auf der Bühne im Sprudelhof unter großem Applaus des Publikums die Sieger der einzelnen Wertungsklassen verkündet und mit anspruchsvollen Sachpreisen, nämlich einem authentischen Jugendstil-Kunstdruck, geehrt. Letztlich durften sich alle Teilnehmer des Rennens als Sieger fühlen, denn die liebevoll gestickte Startnummer und eine Medaille durfte jeder sein eigen nennen. Alles in allem standen so der Spaß, die Freude am Bewegen der schönen Oldtimer und die Interaktion mit dem Publikum im Vordergrund.

Neben dem Rennen hatte auch die vom Radfahrer-Verein 1893 Groß-Gerau „Vorwärts“ e.V. auf dem roten Teppich drapierte Ausstellung historischer Räder, darunter auch das frisch erstandene Görcke-Rad von Nele Böttcher, dafür gesorgt, dass einem großen Besucherkreis die Wertschätzung für das historische Fahrrad nähergebracht werden konnte.



Alle Beteiligten freuen sich nun auf eine Fortsetzung des innovativen Rennens im Jahr 2017! Das Jugendstilfestival wird dann die Besucher vom 8. bis 10. September erfreuen.

Übrigens: Das Mädchenrad hat eine Art Notbereifung des Simmerwerks in Weinheim und die seltene Görcke-Schutzblechfigur. Nach der Rahmennum-



mer ist das Rad Baujahr 1933/34. Wer Nele und ihrem Vater Frank Böttcher mit einer Prospektabbildung des Modells helfen kann, möge sich bitte mit ihnen telefonisch (06172 / 77 80 99) oder per Email (fr.boe@gmx.de) in Verbindung setzen.

(Text und Fotos: Sven Schepp, Wiesbaden, Foto links: F.Böttcher)

Wintertreffen in Erfurt

Wie die Velocipediade, so ist auch das Wintertreffen des Vereins mittlerweile zu einem festen Programmpunkt in der Jahresplanung geworden. 13 Mal hatte Tilmann das Treffen in Erfurt organisiert, einmal fand es in Bielefeld statt. Nachdem Tilmann die Weichen für Erfurt gestellt hatte, hat er sich verdienterweise zurückgezogen – für 2017 hat Johannes Rilk die Durchführung übernommen.

Für seine Verdienste um das Wintertreffen gebührt Tilman Dank, den der Vorstand natürlich vor Ort aussprach und mit einem Geschenk verband. Es stellte sich also die Frage, wie es mit dem Wintertreffen weitergeht.



Die gute Nachricht gleich vorweg: Auch im nächsten Jahr wird es wieder ein Wintertreffen geben. Helge und Ivo haben sich für die Organisation bereit erklärt. Ob Erfurt und dort die Jugendherberge als Veranstaltungsort bestehen bleibt, befindet sich noch in Diskussion und soll bis April geklärt werden. Die Teilnehmerzahl hat sich mittlerweile auf ca. 60 Personen eingependelt, da ist die Jugendherberge schon platzmäßig an der Grenze. Die Teilnehmer waren sich darin einig, dass auch ein zukünftiger Veranstaltungsort zentral in Deutschland liegen sollte und natürlich auch gut mit der Bahn zu erreichen sein muss. Wir sind gespannt, wo wir uns dann treffen werden, aber auch sicher, dass die Organisation bei den Beiden in guten Händen ist.

Aber was macht nun ein volles Programm zu einem guten Programm? Die Mischung macht's, und die war in diesem Jahr wirklich gelungen. Als Lockerungsübung stellte uns Max Reder die Auswertung einer von ihm durchgeführten Umfrage vor. Hier hatte er Sammler bezüglich der eigenen Sammelleidenschaft und

der Auswirkung auf die Partnerschaft online befragt. Mit leichtem Augenzwinkern und nicht zu „wissenschaftlich“ aber treffend hat uns Max unser Seelenleben als Fahrradsammler vor Augen geführt – und natürlich auch den Partnerinnen. Wer sich nicht gerade selber outete, für den sorgte die anonyme Auswertung



und Zusammenstellung für den Erhalt des häuslichen Friedens.

Andere Themen waren da technischer. Die Vorstellung der Technik von Fahrraddynamos oder die Präsentation der Anfänge der Fahrradindustrie in Nürnberg erfüllten da schon Ansprüche einer technischen oder historischen Aufarbeitung. Aber auch hier war es durchaus interessant zu erfahren, woraus sich später große Marken wie Mars, Express oder Victoria entwickelt hatten. In die gleiche Richtung ging der Vortrag von Sascha Kaltwasser.



Wenn das diesjährige (leider nur schwach besetzte) Ausstellungsthema „Leichtbau im Fahrrad“ viele zuerst an Aluminium

und leichtgewichtige Komponenten denken lässt, so brachte uns Sascha den Werkstoff Magnesium näher. Es ist natürlich nicht einfach, gedanklich die vielfach beworbenen Magnesium-Tabletten oder Meerwasser mit Fahrradrahmen in Verbindung zu bringen – aber auch hier macht's die Mischung.

Überrascht waren wir, was sich aus einem eher unscheinbaren Thema entwickeln lässt. Jeder hat mit Sicherheit schon ein Fahrrad gehabt, an dem viele Teile nicht stimmig sind. Meist ist unbekannt, wann hier um- und dazu gebastelt wurde. Die Folge ist in den allermeisten Fällen der Rückbau Richtung „Auslieferungszustand“ oder ausschachten. Genau vor dieser Frage stand Sven Schepp: Was soll ich mit dem „verbastelten“ NSU-Rad tun? Einen entscheidenden

Unterschied zur Vielzahl ähnlicher Fälle gab es hier aber – die komplette Historie hat er zum Rad dazu bekommen. Vom bildlich festgehaltenen Zustand des Rades in den Zwanziger Jahren über die Verwendung in den Kriegstagen des 2. Weltkrieges hinweg bis zum letztendlichen Dornröschenschlaf. Das Fahrrad ist über Fotos, Zeichnungen und textliche Erwähnungen konkreten Personen und Schicksalen zuzuordnen. Dies hat uns Sven in einer Multimedia-Präsentation vorgeführt, wie wir sie so noch nicht erlebt haben. Eine Frage und 60 gleiche Antworten: Unbedingt soll das Rad im jetzigen Zustand belassen werden - zusammen mit der gezeigten Präsentation. Nun steht er vor der schweren Frage: Wo und wie ist diese Idee am besten umzusetzen? [Svens Vortrag wird im KS 64 abgedruckt, Anm. d. R.]

Ebenfalls interessant entwickelte sich ein anderes Thema: die Konstruktion der Hinterradnabe eines Jaray-Rades. Hier stellte sich für Armin Lindegger die Frage, wie wohl damals die technische Lösung ausgesehen haben könnte, wenn nur noch eine recht unverständliche Patentzeichnung überliefert ist. Er konnte die ETH in



war und warum so umständlich hergestellt wurde.

Ja, was gab es sonst noch?

Ernst Brust brachte einen Überblick über die technischen Prüfmetho- den aus der Vergangen- heit, die meis- tens aus statischen Belastungsproben von Rahmen und Gabel bestanden. Erst 1904 wurde der erste Rollenprüf- stand bei der Me- chanisch-Technischen Versuchsanstalt in

Berlin-Lichterfelde eingeführt.

Die nächste Velocipediade wird in Wein- böhla nahe Dresden stattfinden – so lag es nahe, dass Ilona Thieme und Steffen Stil- ler die Geschichte des Radsports in die- sem Ort unter die Lupe nahmen. Be- stimmt nicht jeder kleine Ort kann auf so eine (uns bislang unbekannte) beeindr- ckende Rad-Historie blicken. Der Veran- staltungsort ist also offensichtlich gut gewählt – nur bei der Unterkunftssuche sollte man nicht allzu lange warten, wie zu erwarten ist in kleinen Orten das Ange- bot begrenzt.

Vorgestellt wurden außerdem die neue, im Aufbau befindliche Vereinsweb- seite und die Fahrraddatenbank – mehr dazu an anderer Stelle (siehe S. 47), die Details würden hier den Rahmen spre- gen.

Zürich überzeugen, dies zum Thema einer studentischen Bachelor-Arbeit zu machen. Silvan Ebnetter hat sich dieses Thema zur Aufgabe gemacht und in nur einem halben Jahr eine Lösung erdacht. Mit Hilfe moderner Techniken wie dem 3D-Druck entwickelte der Student ein voll funktionsfähiges Modell. Dabei blieb es nicht beim Anschauungsmodell in Kunststoff – es kam nach Einbau der gedruckten (!) Metallteile sogar zur Er- probung an einem realen J-Rad.

Unglaublich, was heute schon möglich ist. Das Fahrrad feiert dieses Jahr seinen 200.-Geburtstag – werden in 100 Jahren oder noch eher ganze Fahrräder vielleicht nur noch ausgedruckt? Spätere Forscher- geister werden sich vielleicht fragen, was mit „schweißen“ oder „löten“ gemeint

mechanisch-Technischen Versuchsanstalt in



Und wie immer war die Zeit zu kurz, um mit allen ins Gespräch zu kommen. Daran wird wohl auch ein neuer Veranstaltungsort nichts ändern können. An dieser Stelle ein großes „Dan- ke!“ für den Organi- sator Johannes.

(Text und Fotos: Kyra und Rainer Elsässer-Büssing, Dülmen)

Radrennen „Rund um Köln“

Seit 1908 findet das über rund 200 km durch die rheinische Metropole Köln und deren Umland führende Eintages- Rennen statt. Als „Glanzzeit“ des Rennens gelten die 1920er Jahre. 1928 etwa gewann Alfredo Binda, fünffacher Sieger des Giro d'Italia, das Kölner Rennen. Seit den 1930er bis Ende der 1980er Jahre wurde der Klassiker mit wenigen Ausnah- men nur als Amateur-Rennen durchgeführt. Größeres Mediene- cho erhielt das Rennen vor allem am 21. April 2003, als Jan Ullrich mit einem Solo-Sieg in Köln sein Comeback begann.

Zur 100. Austragung des Rad- klassikers am 12. Juni 2016, mit ehemaligen Siegern und Teilnehmern, beteiligten sich auch einige unserer Ver-

einsmitglieder und weitere fahrradhisto- risch Interessierte an der Veranstaltung.



Wir fuhren mehrmals einen 12 km langen Rundkurs auf der abgesperrten Renn-

strecke, über den Start- und Zielbereich im Rheinau-Hafen. Mike und Jo setzten sich mit einem Sprint vom Haupt- feld ab, ansonsten war eher ein gemäßigt Tempo angesagt. Im Anschluss gab es noch unter Begeis- terung des Publikums ein „Siegerfo- to“ mit den Teilnehmern, Organi- satoren und dem bekannten „Teufel“. Bei sonnigem Wetter hatten wir im angrenzenden Areal Gelegenheit uns zu stärken und zu fachsimpeln. Mit unserer Teilnahme an der Ver- anstaltung hatten wir die Möglic- keit, den Zuschauern etwas über die Geschichte des Zweirades zu ver- mitteln.

(Text: Axel Krumme, Köln; Foto: Roth & Roth GbR, Frechen)

„2 Räder - 200 Jahre“ – Zweirad-Jubiläumsschau in Mannheim

Zu Ehren des Laufmaschinen-Erfinders Karl von Drais zeigt das Mannheimer Technoseum noch bis zum 25. Juni 2017 eine opulente Ausstellung mit annähernd 100 mobilen Exponaten zur Geschichte des Fahrrads. Es ist fast alles vertreten, was sich ohne oder mit Pedalen bewegen lässt: Angefangen von der Laufmaschine, die hier das Licht der Welt erblickt hat, über Tretkurbel-Velozipede, Hochräder, Sicherheitsräder, Dreiräder, Rennräder, Klappräder, Mountainbikes, Lastenräder, Damenräder, Kinderräder bis hin zum Sesselrad, Liegerad, E-Bike und schließlich zum Singlespeed - letzteres auch Eingang-Rad genannt. Einen bedeutenden Anteil edelster Exemplare hat Ivan Sojc vom Deutschen Fahrrad-museum in Bad Brückenau zugeiefert.

Wer sich mal einen zeitlichen Überblick verschaffen will über alle Bau-, Kraftübertragungs- und Ausstattungsformen, ist mit dieser Schau gut bedient. Es fehlt eigentlich nur ein sogenannter Ski-Bob, als Beweis dafür, dass man ein Einspur-Vehikel auch ohne Kreiselkräfte balancieren kann, z.B. hangabwärts bei angehobenen Beinen. Auch hätte ein Vier- oder Fünfsitzer-Fahrrad der Schau gut getan als Hingucker. Zur Selbsterfahrung haben Besucher Gelegenheit, eine Nachbau-Draisine zu testen oder sich in den Sattel eines Hochrads zu schwingen. Dieses ist allerdings standfest installiert, und es reicht eher dazu, etwas Höhenluft zu schnupern.

Die Ausstellung startet mit einem Stelldichein von gut einem halben Dutzend Draisinen, darunter als wertvollstes Exemplar eine von Drais lizenzierte Maschine aus dem niederländischen Königshaus und eine erst in neuerer Zeit aufgetauchte dreirädrige Kinder-Draisine von ca. 1830. Die Exponate sind entlang eines kurvenreichen Zeitpfades inszeniert mit Zwischenstationen wie einer stilisierten Wagnerwerkstatt oder eines Fahrradladens aus den 1950er Jahren. Auf allzu Spektakuläres wurde verzichtet, etwa aus Kostengründen auf sowas wie einen radfahrenden Roboter. Mit einem Gesamtbudget von einer Million Euro wurde sowieso schon mehr geklotzt als gekleckert. Naturgemäß ist die Hallenschau zur Mobilität recht statisch ausgefallen. Mehrere Filmstationen hätten sicher zur Belebung beitragen können, insbesondere darunter ein Lehrfilm über das Wesen der Balance, womöglich ergänzt durch ein bewegtes Anschauungsmodell!

Die Ausstellung präsentiert eine wunderbare Übersicht über die Entwicklung des Zweirads in zwei Jahrhunderten. Rätselhafterweise wird die Grundlage des Jubiläums, nämlich die Entstehungsgeschichte der Erfindung nicht behandelt, d.h. welche Überlegungen und technischen Schritte nötig waren, um zu einer derart revolutionären Fortbewegungsmaschine zu gelangen – wie der sensationellen noch nie dagewesenen Konstruktion eines schlanken Gestells mit Sattel auf

nur zwei hintereinander laufenden Rädern, dabei das vordere lenkbar. Der Hinweis auf den Ausbruch des Vulkans Tambora 1815, Schlechtwetterfolgen, Ernteschäden, Futterknappheit und ein nicht nachgewiesenes großes Pferdesterben in Mannheim hilft nicht weiter, zumal die Auswirkungen in der Rheinebene geringer waren. Die Hypothese über den Vulkan als Auslöser der Zweirad-Erfindung klingt ein wenig so, als wären dessen Aschewolken wie der Heilige Geist über den Freiherrn von Drais gekommen mit der Eingebung, er solle nun die Laufmaschine erfinden. Damit wird die geniale Eigenleistung des Tüftlers vernebelt.

Kern der Erfindung war die Entdeckung und Nutzung der Balance. Sie erst beflügelte die neuartige Fortbewegung und war zuvor überhaupt nicht vorstellbar gewesen! Karl von Drais hatte das Unmögliche versucht und war belohnt worden mit dem Wunder des aufrechten Gangs seines Einspur-Vehikels, der bei einiger Übung über die Lenkung leichters zu regulieren war. Das war der Urknall der Zweiradentwicklung. Wenn die Hauptidee für die Laufmaschine vom Schlittschuhfahren genommen ist, wie Karl von Drais sein Werk erklärt, dann hat er dabei sicher nicht an ein Pferd gedacht. Sein Anliegen war vielmehr die individuelle Fortbewegung aus eigener Kraft fernab der tierischen Konkurrenz.

(Text und Fotos: Jost Pietsch, München)

Hinweis: Eine Besprechung des Buches zur Ausstellung findet sich auf S. 23!



200 Jahre Zweirad-Entwicklung: höhenverstellbare Laufmaschine von 1817 mit Lizenzmarke des Freiherrn von Drais aus den Fürstlich-Fürstenbergischen Sammlungen (Donaueschingen) und Eingang-Rad für Minimalisten von Stahlwerk Cycles (Heidelberg)



Dreirädrige Kinder-Draisine von ca. 1830, gebaut von einem unbekannten Hersteller – zur Mitnahme eines Spielkameraden mit zusätzlichem Rücksitz versehen; Leihgabe des Fürsten zu Leiningen (Amorbach)

200 Jahre Fahrraderfindung

Im sächsischen Weinböhla, nördlich von Dresden gelegen, gibt es seit dem 13. April eine größere Fahrradausstellung, die es in sich hat. In der Kulturscheune wird mit über 60 Rädern die Geschichte des Fahrrades vorgeführt. Treibende



Kraft in diesem Projekt ist unser Steffen Stiller, der auch den Großteil der Exponate stellt. Seine Sammlung wird ergänzt durch Räder von Mitgliedern des örtlichen Radsportvereins und des Deutschen Fahrradmuseums Bad Brückenau. Zu sehen gibt es Nachbauten von Draisinen, Trekkurvelozipede, originale englische Hochräder, Getrieberäder und Räder mit anderen technischen Raffinessen. Glanzstück der Ausstellung ist ein Permantenz-Tandem aus Dresdner Produktion, das um das Jahr 1890 gebaut wurde. Weitere Themen der Ausstellung sind: Radsport, Hilfsmotoren, Zubehör und Reklame. Ab 13. Mai gibt es noch zusätzlich im Heimatmuseum eine Sonderausstellung des RV Weinböhla zum 120-jährigen Bestehen. Dieser erfolgreiche Sportclub stellte zu DDR-Zeiten die MeisterInnen in verschiedenen Disziplinen des Kunstradfahrens. (mm)

Die sehenswerte Ausstellung kann noch bis zum 20. August besichtigt werden. So kommen auch die Teilnehmer der diesjährigen Velocipediade in den Genuss der Fahrradschau. Informationen unter: www.radfahrerverein-weinboehla.de

Technische Entwicklung – 200 Jahre Fahrrad Fahrradmuseum Pflugsmühle



Das Technikmuseum Magdeburg zeigt seit dem 23. April eine Sonderausstellung zur technischen Entwicklung des Fahrrades unter Berücksichtigung

Magdeburgs und Sachsen-Anhalts. Die ehemalige Radsporthochburg soll zu recht wieder in Erinnerung gebracht werden, schließlich war der Magdeburger Velocipeden-Club von 1869 einer der ersten deutschen Velocipedclubs. Es sind auch zwei Vorträge angekündigt, und zwar über „Das frühe Fahrrad“ (10. Mai) und „Die Bedeutung des Radsports“ (17. Mai). Die Ausstellung endet am 1. Juni 2017. (mm)

Geöffnet ist DI bis SO und feiertags 10 bis 17 Uhr. Weitere Informationen unter www.technikmuseum-magdeburg.de

Drais-Ausstellung in Bielefeld

Vom 10. Mai bis zum 9. Juli ist im Forum des Historischen Museums (Ravensberger Park 2) eine kleine Ausstellung aus Mannheim zu Gast. Sie würdigt die Verdienste von Karl Drais um die Erfindung des ersten lenkbaren Zweirads. Neben der Technikgeschichte wird das den meisten Menschen unbekannte, persönliche Schicksal Drais' dargeboten. Auch der politische „Aspekt“ – Drais



Foto: M. Weiler

legte 1849 seine Adelstitel ab – wird beleuchtet. Alles in allem erwartet den Besucher eine neue Sicht auf den Bürger Drais. (mm)

Geöffnet von MI bis SA von 10 bis 17 Uhr, SO und feiertags von 11 bis 18 Uhr.

Mehr als 200 Fahrräder, insbesondere Nürnberger Marken wie Victoria, Hercules, Triumph, und Mars, sowie Schutzblechfiguren, Karbidlampen, Steuerkopfschilder, Sättel und Kleingeln präsentiert unser Helmut Walter in seinem privaten Fahrradmuseum Pflugsmühle, südwestlich von Nürnberg gelegen. Hier werden 200 Jahre Fahrradgeschichte lebendig: vom Modell der ersten „lenkbaren Laufmaschine“ über das Hochrad und Nieder-rad bis zu den praktischen „Omarädern“. Sie erinnern an eine Zeit, als das Fahrrad noch ein wertvoller Gebrauchsgegenstand war. Lastenräder, Hilfsmotoren, sportliche Touren- und Rennräder sind vertreten. Kultige Klapp- und Bonanza-Räder, sowie die legendären Reiträder von Hercules, die „Cavallos“, sie alle erinnern an die Sechziger und Siebziger Jahre – alle Epochen sind also vertreten.



Unsere Vorfahren haben mit bescheidenen Mitteln Fahrräder mit Charme und Stil gebaut. Der Erhalt dieser technischen „Zeitzeugen“ im Originalzustand ist für Helmut wichtig - daher wird auch nichts „liebervoll restauriert“. Seine Schmuckstücke sollen der Nachwelt authentisch erhalten bleiben.

Der Eintritt ist frei! Infos und Öffnungstermine unter www.der-radsherr.de Anmeldung zur Besichtigung unter Helmut Walter, Pflugsmühle 1b, 91183 Abenberg, Tel.: 09873/976744 oder per Email an walter.mungenau@web.de

Neue Homepage

In diesen Zeiten geht kaum ein Weg am Smartphone vorbei, das trifft besonders für das Surfen im Internet zu. So ist es das größte Manko der Vereinshomepage, dass sie auf mobilen Telefonen nicht gut läuft. Das ließ dem Vorstand keine Ruhe und er bat unseren Webmaster Max Reder, sich um die Neugestaltung des Internetauftritts zu kümmern. Angebote von Webdesignern wurden eingeholt und der Auftrag vergeben.

Inzwischen ist der Prototyp der Homepage fertig, der beauftragte Webdesigner und Max waren über Winter ganz emsig. Anfang Mai soll die neue Internetpräsenz – wenn alles gut läuft – online gehen. Beim Wintertreffen stellte Max die neuen Seiten vor, die sich optisch gänzlich von der alten Darstellung unterscheiden. Alles wirkt frischer und lebendiger. Blickfang sind die großen Wechselbilder im Kopf der Seiten, die das Einstiegsbild dominieren. Max setzt auf die Macht der Bilder, um Interessierte für den Verein und seine Aktivitäten zu interessieren.

Der Aufbau der Startseite ist sehr übersichtlich. Alle bisherigen Inhalte sind nach wie vor enthalten, nur anders verpackt oder an eine andere Stelle verlegt. Allgemeine Informationen sind öffentlich zugänglich, für tiefergehende Informationen wird weiterhin ein Mitglieder-Login notwendig sein. Neu wird ein „Marktplatz“ sein, der natürlich moderiert sein muss. Am unteren Rand der Seite wird immer eine besondere Veranstaltung des Vereins hervorgehoben, wie z.B. die Auktion.



Aufgebaut sind die Seiten mit WORDPRESS, einem lizenzfreien Werkzeug zur Erzeugung von Internetseiten. Verknüpft ist es mit einem CMS (Content Management System), d.h. ein im Hintergrund arbeitender Server speichert und verwaltet alle Inhalte, die in Bild- und Textform hochgeladen wurden. Somit können Max und eine kleine Gruppe ausgewiesener Redakteure die Inhalte selber erweitern, pflegen und aktualisieren. Ein bis zwei Moderatoren werden gebraucht, die eine Qualitäts- und Endkontrolle übernehmen. Vor allem Bereiche, in denen von außen

Inhalte eingestellt werden können, bedürfen doch einer gewissen Durchsicht. Wir als Nutzer dürfen gespannt sein auf das Ergebnis – am besten gleich mal ausprobieren, ob die neuen Seiten schon freigeschaltet sind. Ebenso gespannt sind natürlich die Macher, ob die neue Internetpräsenz gut angenommen wird. Entscheidend wird auch sein, in welchem Umfang die Mitglieder Inhalte beisteuern. Hoffentlich gelingt der Plan, mit frischem Erscheinungsbild und neuen Inhalten mehr Nutzer zu begeistern und jüngere Mitglieder für den Verein zu gewinnen. (mm)

Fahrrad-Datenbank im Aufbau

Man muss es schon als glücklichen Umstand bezeichnen, dass Jan-Peter Zurek 2016 zum ersten Mal am Wintertreffen teilnahm. Der ausgebildete Fachinformatiker hatte damals den Plan, eine Fahrrad-Datenbank aufzubauen und stieß damit gleich bei vielen Vereinsmitgliedern auf offene Ohren. Inzwischen liegt der erste Prototyp vor und konnte beim diesjährigen Wintertreffen präsentiert werden. Seine Zielsetzung: altes Wissen bewahren und über das Internet zugänglich zu machen.

Begonnen hat Jan mit der Erstellung einer Eingabemaske für Fahrradhersteller. Bald kann jedes Vereinsmitglied die Daten von Fahrradfabriken wie Standort, Beginn und Ende der Produktion, ver-

wendete Markennamen sowie Rahmennummern eingeben, dazu können auch Fotos von Markenschildern und Schutzblechfiguren gestellt werden. In einer weiteren Ausbaustufe sind auch Festschriften, Fachaufsätze, Werbeanzeigen und Kataloge hochzuladen. Hierfür müssen aber noch urheberrechtliche Belange geklärt werden. Eine Volltextsuche wird möglich sein, d.h. alle Textdokumente werden mit einer Schrifterkennungssoftware gescannt. Im Moment testet Jan verschiedene Anbieter, besonders leistungsfähig muss das Programm bei historischen Texten mit Frakturschrift sein. Eventuell ist es sogar notwendig, falsch erkannte Namen und Fachbegriffe zu korrigieren und Schlagworte von Hand zu ergänzen.

Unglaublich viel Material schlummert bei den Mitgliedern in Schubladen und Ordnern. Die Datenbank wird nur funktionieren, wenn viele mitmachen. So ein Online-Lexikon erfordert auch eine gewisse Moderation, die von Jan allein nicht geleistet werden kann. Deshalb wird sich wie bei der Wissensdatenbank Wikipedia ein kleines Team finden müssen, das alle hochgeladenen Daten kontrolliert. Basiswissen wie die Daten der Fahrradhersteller oder Rahmennummern sollen für die Allgemeinheit zugänglich gemacht werden, tiefergehende Informationen wie Kataloge oder Spezialitäten bleiben Mitgliedern vorbehalten. Im nächsten KS und auf der Homepage wird über weitere Fortschritte berichtet. (mm)

Mein Rad

aus der Sammlung von
Jens Wiedemann, Osnabrück

Es ist ein **BAUER-Rennrad Modell „Bauer-Sport“**, Baujahr ca. 1937

Seit wann ist das Rad bei Dir in der Sammlung?

Ich habe das Rad seit Sommer 2016.

Wie hast Du es erworben?

Ich habe das Rad über ein Internet-Auktionshaus erworben. Es ist bei einer Aufräumaktion in einem Schuppen gefunden worden.

In welchem Zustand war das Rad?

Das Rad war in einem relativ guten Zustand, nur verdreckt und eingestaubt. Es fehlten die Reifen, Lenkerband und, leider bis heute, die Vorderradbremse.

Hast Du es besonders behandelt?

Die Reinigung und die technische Wartung gingen sehr schnell. Das Rad wurde einmal komplett in alle Einzelteile zerlegt, gereinigt, neu abgeschmiert und wieder zusammengebaut. Es mussten keine Teile getauscht oder aufgearbeitet werden. Die Laufflächen der Lager-schalen und Konen waren hervorragend erhalten.

Was magst Du an dem Rad besonders?

Besonders gefällt mir die frühe F&S Ket-tenschaltung, sowie die Laufräder mit den ersten Aluminiumfelgen von Alten-burger und den Alu-Naben von Fichtel & Sachs. Sehr schön ist auch der Zustand des silbernen Lacks.

Was gefällt Dir nicht?

Leider halten die uralten Schlauchreifen keine Luft mehr.

Hattest Du ein außergewöhnliches Er-lebnis mit dem Rad?

Da ich das Rad noch keinen Meter weit gefahren habe, bleibt mir als nette Erin-nerung nur die Aufarbeitung. Nach dem Einsprühen mit Reinigungsöl lief der Dreck quasi von alleine runter. Nach 30 Minuten war der Rahmen sauber. Die Aufarbeitung der Schaltung war auch sehr interessant. Insgesamt betrachtet war es wenig Arbeit mit einem tollen Ergebnis.



oben: Jens mit seinem schlichten Bauer-Renner; das Steuerkopfschild zeigt das hessische Wappentier, den steigenden Löwen in schön erhaltener Emaille



links: Hinter dem Kettenblatt ist die rote Linierung der Tretlagermuffe zu erkennen

links unten: Schalthebel mit der Jahresprägung 1936 in einem Topzustand

ganz unten links: Das Schaltwerk der frühen F & S-Schaltung

ganz unten rechts: Jens sucht noch einen Continental Polack-Schlauchreifen für vorne

Fotos: Jens Wiedemann



Die Feder

von Ivo Böttcher, Kaiserslautern

Manches Mal hat man ja diese Vorahnungen, dass da etwas auf einen zukommt. Rationell begründen lassen sich diese meist nicht – sie sind halt einfach da. Und genauso ging es mir, als der letzte KS im Briefkasten lag. Entgegen jeglichen Gewohnheiten las ich also zuerst „Die Feder“ und schon sah ich es schwarz auf weiß, dass diese nun an mich weitergereicht war.

Somit war es nun an mir, sich einige Gedanken zu unserem Hobby zu machen und diese zu Papier zu bringen. Was schreibt man denn nun, wenn man nicht einfach nur die persönliche Sammlung mit ihren Schwerpunkten darstellen will. Max, der mir „die Feder“ in die Hand gedrückt hat, war das ganze Thema statistisch angegangen. Wäre eigentlich auch was für mich gewesen, aber das war ja nun mal schon abgehandelt. Also betrachte ich das ganze mal etwas mehr von der philosophischen Seite. Das Sammeln an sich und damit auch das Fahrradsammeln teilen sich für mich in zwei große Bereiche. Ich nenne sie den „Eremiten Teil“ und den „Geselligen Teil“. Was das sein soll?

Was ich als Eremiten-Teil bezeichne, ist das sich Tummeln in der virtuellen Welt. Es ist für mich immer wieder erstaunlich, welche Massen von Fahrradsammlern, oder Menschen die sich als solche bezeichnen, in verschiedensten Foren und Netzwerken ihr (Un-)Wesen treiben. Natürlich bietet

die Vernetzung große Vorteile in puncto Wissenstransfer und Kontaktpflege. Aber ist es nicht gleichzeitig auch so, dass gerade diese Unpersönlichkeit dazu führt, dass hemmungslos Halbwissen und subjektive Ansichten als Dogma an eine große Schar von Nutzern weitergegeben werden? Und dass sich Unwahrheiten, so sie erstmal die entsprechende Verbreitung gefunden haben, auf nahezu ewige Zeiten in die Köpfe aller unkritischen Zeitgenossen einbrennen? Das sollte nicht erst seit dem unsäglichen Leonardo-Fahrrad bekannt sein. Oft fehlt mir der Tiefgang in vielen dieser Beiträge, eine Tatsache, die sicherlich der Anonymität geschuldet ist. Kommt es dann doch vereinzelt zu kritischen Anmerkungen, so zieht sich der Schreiberling vielmals beleidigt zurück.

Ich will natürlich nicht verhehlen, dass das Internet auch uns Sammlern große Vorteile bietet. Selbstverständlich hat schon so manches Forum oder Netzwerk bei der Erforschung der Fahrradhistorie große Dienste geleistet. Einfach durch die große Nutzerzahl und das sich hieraus ergebende „Schwarm-Wissen“ (danke Flo für den tollen Begriff!). Auch bei der Teilesuche kann dieses Medium sehr hilfreich sein, ganz abgesehen von der allseits bekannten Auktionsplattform, die jedem zu jeder Zeit ein weltweites, unglaubliches Angebot eröffnet, welches in prädigitalen Zeiten undenkbar war. Aber seien wir doch mal ehrlich – und damit komme ich zum „Geselligen Teil“. Für jeden, so er nicht unter irgendwelchen sozialen Störungen leidet, ist der persönliche Kontakt durch nichts aufzuwiegen. Kaum einer, der schon einmal die halbe

oder gar ganze Nacht mit anderen Sammlern über unser Hobby diskutiert hat, wird dies missen mögen. Ist es nicht etwas ganz anderes, die Preziosen von Freunden und Bekannten in natura zu betrachten als stundenlang auf irgendeinen Bildschirm zu starren? Und das Anfassen der Ware vor dem Kauf (beim Lebensmittelhändler muss man dann ja kaufen, bei Sammlern und Händlern normalerweise nicht) ist durch egal wie viele Bilder einfach nicht zu ersetzen.

Also, werte Sammlerkollegen, nutzt das Internet ruhig zur (kritischen) Ergänzung eures Hobbys. Aber vernachlässigt den geselligen Teil nicht. Seht zu, dass ihr unter die Leute kommt. Besucht Treffen (wo findet man schon so viele Irre, mit den gleichen Symptomen?). Nehmt an Ausfahrten teil, nutzt die inzwischen zahlreichen und weitgestreuten Märkte oder trefft euch einfach hin und wieder auf persönlicher Ebene. Nirgendwo sonst gibt es so tolle Tipps. Die besten Sachen wechseln noch immer auf dieser Ebene den Besitzer und vor allem, der Spaß am Hobby ist hier definitiv am größten.

Ich hoffe wir sehen uns bald mal wieder persönlich zum Gedankenaustausch oder einfach, um nett zu „quatschen“. In diesem Sinne: Bis bald!

Ach ja, fast vergessen. Die Feder reiche ich nur rund 50 km weiter an den Rhein zu Andreas Brosi nach Nierstein.

Wechsel im Vorstand

Unser 2. stellvertretender Vorsitzender Christian Horstmann scheidet aus familiären Gründen kurzfristig aus dem Vorstand aus. Da derzeit viel Arbeit ansteht, die für eine Weiterentwicklung des Vereins nötig ist, unterstützt Heinz Fingerhut seit Januar kommissarisch den Vorstand bis zur anstehenden Neuwahl im August in Weinböhla. Dort wird er sich zur Wahl stellen. Als Gründungs- und früheres Vorstandsmitglied verfügt Heinz über viel Erfahrung, kennt viele Mitglieder persönlich und ist als Sammler, Referent für Fahrradtechnik sowie beruflich stets nah dran an der Szene. Gerne – seine Wahl vorausgesetzt – wird er sich die nächsten Jahre tatkräftig der Vorstandsarbeit widmen.

Auktion 2017

Der Vorstand hat bereits angekündigt, dass die nächste Auktion ohne Katalog stattfindet. Attraktive Lots werden auf die Homepage gestellt, ansonsten wird es eine überraschende Auktion sein. Wer ein Rad, Zubehör usw. versteigern lassen will, schickt seine aussagekräftigen Fotos an Ivan Sojc (museum@deutsches-fahrrad-museum.de). Danach wird entschieden, ob und zu welchem Startpreis etwas angeboten wird. Interessenten können Objekte in Weinböhla noch bis zum Freitag (18. August) 11 Uhr vorlegen. Ein kleines Team entscheidet in Absprache mit dem Einlieferer, was ab 14 Uhr „unter den Hammer“ kommt. Bisher haben „Nachlieferungen“ stets gute Ergebnisse erzielt. Was sich nicht geändert hat: Die Auktion

steht und fällt mit den Einlieferungen der Mitglieder - also von euch!
(Mona Buchmann)

KS Online

Zu bestimmten Themen des KS gibt es ergänzendes Material auf der Vereinshomepage. Für diese Ausgabe betrifft das die Artikel **ARB Solidarität**, das **BDR-Bundesdenkmal** und das Thema **„Historische Kleidung“**. Ein besonderes „Schmankerl“ ist die Hördatei einer Schellackplatte. Sven Dewitz ergatterte die historische Aufnahme eines Arbeiter-Radfahrerliedes und stellt sie nun digitalisiert zur Verfügung. Viel Freude beim Hören wünscht die KS-Redaktion! (mm)

TERMINE 2017

noch bis 29. Oktober: Cyclomania - Radelnde Frauen, Ausstellung im Frauenmuseum Wiesbaden, Info: www.frauenmuseum-wiesbaden.de
06. Mai: Frühjahrsausfahrt Leipziger Seen, Info: Jörg Lenk oder frank@fahrradsammler.de
07. Mai: Ausfahrt mit historischen Rädern in Gütersloh, ab 10 Uhr Stadtmuseum, Start 12 Uhr, Info: www.guetersloh-marketing.de
24. bis 28. Mai: IVCA Rally in Karlsruhe – 200 Jahre Fahrrad, Welttreffen der Freunde historischer Fahrräder, Kontakt: Helge Schultz oder ivca2017.de
27./28. Mai: Rennradbörse Rommerskirchen
17. Juni: Radaktiv, Fahrradtag in Düsseldorf, Info: www.fahrradtag-duesseldorf.de
18. Juni: Ausfahrt Zerna bei Kamenz, Info: Norbert Webs oder frank@fahrradsammler.de
25. Juni: Fahrradtag Freising mit Ausfahrt nach Neufahrn auf Hoch- und Niederrädern, Info: M. Schmid Tel. 08765-699
25. Juni: Historische Bodensee-Radtour nach Konstanz, Info: A. Karcher 07542-22419 oder bodenseeradtour@karcheronline.de
01. Juli: Fahrradfest mit Teilemarkt, Deutsches Fahrradmuseum in Bad Brückenau, Info: Mona Buchmann, 09741-938255.
01. Juli: Nachtausfahrt in Dresden. Infos: Marco Köhler / Thomas Beutlich oder frank@fahrradsammler.de
02. Juli: Klassiker-Treffen Gut Rohrenfeld bei Neuburg/Donau mit Ausfahrt zum Fahrradmuseum, Info: M. Schmid Tel. 08765-699
05. bis 09. Juli: Festwoche "25 Jahre HistoFah-Berlin" mit Ausstellung im Paul-Schneider-Haus Berlin/Spandau, Kontakt: Tel. 030-3368148
22. Juli: Badetour, Historische Fahrräder e.V. Berlin. Kontakt: Tel. 030-3368148.

Zu guter Letzt...



Das Foto zeigt eine Biegemaschine aus dem Museum Katharinenhof in Burg auf Fehmarn. Damit wurden eiserne Beschläge für Holzräder und Dauben für Fässer geformt.
 (eingesandt von Peter Raskob, Mechnich)

18. bis 20. August: Velocipediade in Weinböhla/Sachsen.

18. August: In Velo Veritas in Wien, Anmeldg. u. Kontakt office@inveloveritas.at.

10. September: Sonnenaufgangsfahrt in Pirna, Treff 4:00 Uhr bei Frank Papperitz, frank@fahrradsammler.de

23. / 24. September: Stallhof-Ausstellung und Treffen. Thema: „Am Anfang war das Holz – Werkstoffe im Fahrradbau“, Kontakt: frank@fahrradsammler.de

14. Oktober: Laternenausfahrt, Historische Fahrräder e.V. Berlin. Kontakt: 030-3368148.

31. Oktober: Diamant-Rennradtour, Dresden-Chemnitz, Info: Thomas Beutlich oder frank@fahrradsammler.de

26. November: Harte Tour für Wetterfeste. Historische Fahrräder e.V. Berlin. Kontakt: 030-3368148.

Eure Termine bitte immer melden an: termine@knochenschuetter.de



SUCHE

Alles von den **Urania Fahrradwerken** in Cottbus: Fahrzeuge, Teile, Kataloge u. Fotos. Papiersachen und Fotos auch leihweise oder als Scan. Tel. 044512625, peter.zielasko@ewetel.net



Fahrrad der **Marke Bergsteiger** aus Herford (nicht zu verwechseln mit Bergsieger), Thomas Stachowski, Tel. 05223-1895183

VERKAUFE

Lederriemchen für Fahrradwerkzeugtaschen, neu angefertigt in gutem Leder in verschiedenen Farben. Individuelle Wünsche können berücksichtigt werden. Originale Schnallen können wieder verwendet und aufgearbeitet werden. Tel. 044512625, peter.zielasko@ewetel.net

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-Liebfeld
kontakt@maxime-verlag.de
termine@knochenschuetter.de
anzeige@knochenschuetter.de

Layout

text-tigger, 32051 Herford
 Fon 05221-3469769

Druck

Hans Kock Buch- und Offsetdruck GmbH
 Auf dem Esch 9, 33619 Bielefeld

Der Knochenschüttler erscheint zweimal
 pro Jahr. Die Redaktion behält sich vor,
 eingesandte Texte zu kürzen.

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

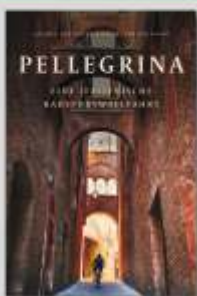


JETZT BESTELLEN BEI **€ 24,95**
FAHRRADBUCH.DE

INFO@FAHRRADBUCH.DE · TEL: 0341-392 80600

MAXIME
Grafik und Design

AKTUELLE RADSPORTBÜCHER



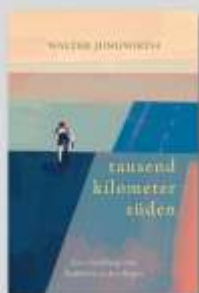
Lidewey van Noord
& Robert Jan van Noort

PELEGRINA

Eine Italienische Radsportwallfahrt

ISBN 978-3-95726-013-0
208 Seiten, Hardcover | EUR 24,80 [D]

Eine Pilgerreise der beson-
deren Art: Auf den Spuren
großer und kleiner Radrenn-
helden quer durch Italien.



Walter Jungwirth

TAUSEND KILOMETER SÜDEN

ISBN 978-3-95726-019-2
160 Seiten, Hardcover | EUR 14,80 [D]

COVADONGA VERLAG

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

info@covadonga.de – 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

N^o 155

Anfänger: 1 Rthl 10 Sch.

und 12 bogen groß Vordruckpapier

Druckbogen — 1 of 13 x 8 1/2

Vordruckpapier — 1 — 8.

Vordruckpapier — 2 — 4.

Summa 3 Rthl.

Es bezieht
N.

Braunschweig, den 18ten Mai
1818.



Mit hoher Erlaubnis

wird

heute Dienstags, den 12. Mai,

Professor Stephanie,

hier in Braunschweig

die neu erfundene von ihm verbesserte von Drais'sche Fahr-Maschine,
die Ehre haben zu zeigen.

Die v. Drais'sche Fahr-Maschine.

Da sich beinahe halb Deutschland in diesem Augenblicke mit der Fahrmaschine beschäftigt, so halte ich es für meine Pflicht, dieses interessante einfache Fahrzeug öffentlich darzustellen, und sie bei einem hiesigen verehrungswürdigen Publikum in genaue Ansicht und Kenntniß zu bringen, um zur Verbreitung und Anwendung dieses nützlichen Werkzeuges beizutragen.

Der v. Drais'sche Wagen ist so, wie der Holzschnitt oben anzeigt. Bei der Anwendung der Maschine setzt man sich fest in dem Sattel, legt die Arme auf das Quersstück und die Hände auf den Bogen, und nun schreitet man erst langsam, dann immer schneller, indem man das Gleichgewicht des Körpers und der Maschine mit den Armen zu erhalten sucht, fort. Dadurch kommt der Wagen sehr stark in Bewegung, so daß man zuletzt kaum nöthig hat, den Boden mit den Füßen zu berühren. Bergan, wenn der Boden eben ist, hat der Geübte keine größere Schwierigkeit, als bei den gewöhnlichen Fußgängen. Bergab hingegen erfordert es Vorsicht, bis man einige Fertigkeit erlangt hat; dann aber holt ein Pferd im allerschnellsten Lauf den Fahrenden nicht ein, und da fast immer nach einer Erhöhung eine Vertiefung folgt, so wird dann das Besäumte vierfach gewonnen, welches bei einem mit Pferden bespannten Fahrzeuge nie möglich ist. — Die eigentliche Erfindungs-Epoche dieser Maschine ist bekannt, und einige praktische Versuche, welche durch öffentliche Blätter seit einigen Monaten erzählt wurden; worunter vorzüglich die Weltfahrt von Karlsruhe nach Kehl, und daß man 16 Stunden in 4 Stunden zurückgelegt hat, das meiste Aufsehen erregte.

Da auch ich schon seit einigen Monaten mit meiner verbesserten Fahr-Maschine Übung im Fahren besitze, und mehrere Male die elf Meilen von Halle nach Magdeburg, mit dieser Maschine, in sieben Stunden zurück gelegt habe; weil nun das verehrungswürdige Publikum genauere Kenntniß von dieser Maschine zu haben wünscht, so bin ich so frei, meine Fahr-Maschine zu eines jeden Anwesenden beliebigen Anwendung nebst dazu gehörigen Unterricht im Fahren im Hänfenschen Garten öffentlich aufzustellen, um damit herum zu fahren.

Diese Maschine ist von Morgens 9 Uhr bis Abends 8 Uhr zu sehen und damit herum zu fahren.

Das Entrée ist à Person 4 Ggr.

Der Schauplatz ist auf dem Hänfenschen Garten vor dem Augustthore.

N. B. Sollten sich Liebhaber zu dieser Fahr-Maschine einfinden, so nehme ich sie in Commission, und habe die Ehre zu versichern, daß ich sie auf das Beste, Eleganteste und Billigste liefern kann.