

Der

Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 64 • 2/2017

KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

64



Fahrradhaus Frischauf

Straßenverkehrsordnung

Zeitungsfahrer-Rennen

NSU-Rad mit Geschichte

In dieser Ausgabe:



Werbeanzeige aus „Der Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer“; um 1930 Archiv Ralf Beduhn

Durch Höhen und Tiefen führte der Weg der genossenschaftlichen Fahrradproduktion.

Der ARB-Spezialist Ralf Beduhn schließt mit seinem Artikel eine Forschungslücke, denn eine umfassende Beschreibung der bewegten Geschichte des Fahrradhauses Frischauf gab es bisher noch nicht.

Die Anfänge einer Ordnung des Straßenverkehrs gestalteten sich äußerst schwierig.

Dem Gegenverkehr nach links oder rechts ausweichen? Heutzutage überhaupt keine Frage mehr! Aber noch vor 1900 war eine allgemeingültige Regelung im Deutschen Reich reine Utopie. Wie schließlich doch unter Mitwirkung des DRB ein Weg zu einer Straßenverkehrsordnung führte, hat Florian Reiß recherchiert.



Rennen der Berliner Zeitungsfahrer, um 1937 Sammlung Uli Feick



Karikatur zum Thema „Verbotene Wege“, 1895 Sammlung Gerhard Eggers

Mit Sack und Pack in der Großstadt flott unterwegs!

In Berlin kamen Anfang der Zwanziger Jahre Radsportverrückte auf die Idee, Meisterschaftsrennen für Zeitungsfahrer auszutragen. Walter Euhus berichtet über diesen kuriosen Radsport, der erfolgreich bis in die Fünfziger Jahre betrieben wurde.

Liebe Leserinnen und Leser,

das sogenannte Drais-Jahr neigt sich dem Ende entgegen. In der Rückschau wird deutlich, was für ein tolles Jahr es war – mit vielen herausragenden Veranstaltungen, Buchveröffentlichungen und Ausstellungen. Der Fülle der hinter uns liegenden Ereignisse kann dieses KS-Heft kaum gerecht werden.

Auch in der Redaktion ging es, in dem Bemühen alles unter einen Hut zu bringen, richtig rund. Gut, dass es gelang, die meisten Artikel zu delegieren und alle TextschreiberInnen ihre „Aufgaben“ gewissenhaft erledigten, anders wäre ein so umfangreicher Heftinhalt gar nicht zu bewältigen gewesen. 19 verschiedene Autoren griffen in ihre PC-Tastaturen, um die KS-LeserInnen über alles Spannende und Neue aus der historischen Radszene zu informieren.

Viel Korrespondenz ging über den Bildschirm des Chefredakteurs. Manches war intern und gar nicht für eine Veröffentlichung gedacht, Anderes wurde besser nicht aufbereitet und gedruckt, z. B. das, was sich hinter den Kulissen des Drais-Jubiläumsjahrs abspielte. Den meisten Vereinsmitgliedern blieb sicherlich verborgen, wie heftig um die Gründe gestritten wird, warum Karl Drais seine Laufmaschine erfunden hat. Dieser K(r)ampf hat Formen angenommen, die nicht mehr zu akzeptieren sind. Deshalb folgen an dieser Stelle dazu ein paar deutliche Worte.

Zwei Beiträge im KS 61 stellten das Für und Wider zur sogenannten Tambora-Hypothese dar, und jede(r) Interessierte konnte sich ein Bild von den Folgen des Vulkanausbruchs und den möglichen Einflüssen auf die Gedankenwelt des Karl Drais' machen. Das im KS Veröffentlichte ist aber nur die Spitze vom Eisberg, denn im Hintergrund geht es um weit mehr: nämlich um Ansehen, Glaubhaftigkeit, Seriosität und Reputation. Um diese zu erlangen bzw. zu retten, ist offensichtlich jedes Mittel recht.

Da werden Journalisten großer Magazine und Tageszeitungen für den jeweiligen Standpunkt gewonnen, um den anders denkenden Kontrahenten in despektierlichen Artikeln niederzumachen. Da werden Neuerscheinungen von Büchern lausig rezensiert, nur weil sie den einen oder anderen Standpunkt vertreten, oder weil der Autor oder die Autorin „von der Ausbildung her ja gar nicht befähigt sei, sich ein zutreffendes Urteil zu bilden.“ Da werden bitterböse Emails geschrieben, um sich gegenseitig zu verunglimpfen. Da wird jede sachliche Diskussion gemieden, wo sie doch so angesagt wäre. Jeder nutzt seine Möglichkeiten, um Dinge in die Waagschale zu werfen, damit das Zünglein bloß in die „richtige“ Richtung ausschlägt. Die Prägung der 20 € Karl-Drais-Sondermünze ist nur ein Beispiel, wie unlauter versucht wird, die bis heute unbewiesene Tambora-Hypothese zum nicht mehr hinterfragten Faktum werden zu lassen.

An diesem Kleinkrieg wird sich die KS-Redaktion nicht beteiligen. Gerne werden neue Erkenntnisse und Fakten zu Drais' Leben und Fahrzeugerfindungen hier veröffentlicht (siehe die Artikel auf S. 32 und 33), auch eine Richtigstellung gehört zum sauberen Journalismus (siehe Artikel S. 33f). An dieser Stelle kann die Redaktion nur an die „Parteien“ eindringlich appellieren, wieder den Weg des sachlichen Argumentierens und Diskutierens einzuschlagen.

Am Schluss dieser Zeilen soll ein Satz von Karl Drais stehen, den der geniale Erfinder 1817 so treffend am Ende der Beschreibung seiner Fahrmaschine formulierte: „Bei dieser Gelegenheit grüße ich meine Freunde herzlich, und reiche jedem die Hand, der unparteiisch sich bestrebt, die Wahrheit zu untersuchen und das Gute zu befördern.“

Diesem Satz kann sich nur anschließen

Fuer Michael



Foto: Gabriela Mertins

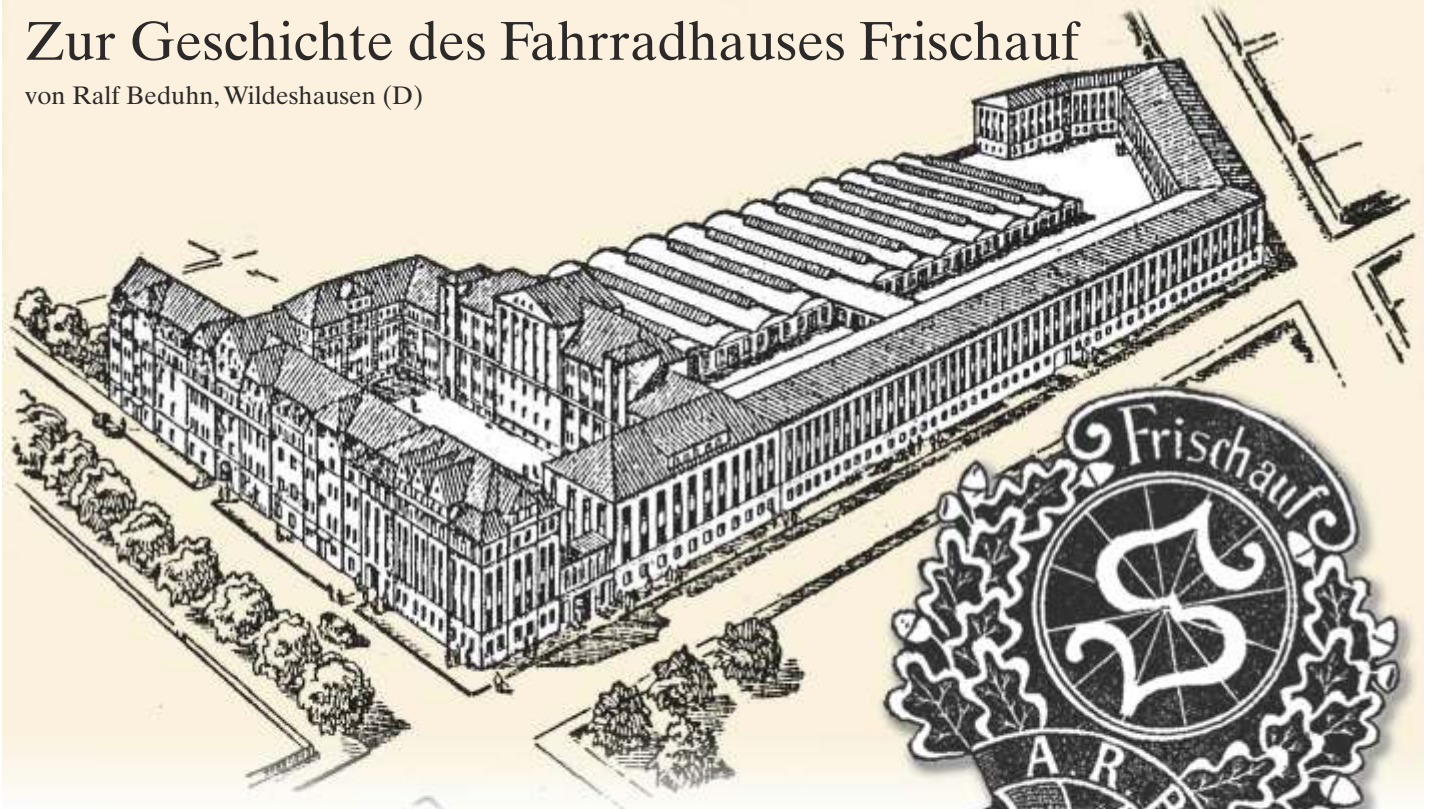
Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Ralf Beduhn: Zur Geschichte des Fahrradhauses Frischauf	4
- Florian N. Reiß: Ein Meilenstein auf dem langen Weg zur Straßenverkehrsordnung	11
- Walter Euhus: Die Rennen der Zeitungsfahrer	17
Literatur	
- Lesetipps	21
Autorenforum	
- Eine Karte des Rennfahrers Max Hahn	25
- Von Mensch und Rad	27
- Der „Kameruner“ und sein NSU-Rad	28
- Drais in Nancy	32
- Drais' Fahrversuche	33
- Drais' Entmündigung	33
- Rote Fahnen seit „Hornberger Unfall“	34
- Eine besondere Spezies: Der Fahrradsammler	35
Veranstaltungen	
- IVCA-Treffen in Karlsruhe	36
- 28. ICHC in Mannheim	38
- Velocipediate 2017	39
Ausstellungen	
- 200 Jahre Fahrraderfindung	41
- Ich.Fahr.Rad.	41
- Dresdner Stallhottreffen 2017	42
Historisches Dokument	
- Der Fotograf Jules Beau	43
Mein Rad	46
Historische Orte	
- Drais-Stein in Weinböhla	47
Vereinsnachrichten	
- Infos der Schatzmeisterin	47
- Bericht von der MV 2017	48
Die Feder / Vereinsnachrichten	49
Termine / Kleinanzeigen /	
Zu guter Letzt	50
Impressum	50

Titelbild: Anna (mit ihrem Frischauf-Rad) und Fritz Gundel (mit seinem NSU-Pfeil) auf der Fahrt nach Kelsterbach, 1926; aus der Sammlung von Sven Schepp

Zur Geschichte des Fahrradhauses Frischauf

von Ralf Beduhn, Wildeshausen (D)



Zum Abschluss seiner Artikelserie zum Arbeiter-Radfahrer-Bund verfasste unser Gastautor Ralf Beduhn eine ausführliche Darstellung über die Aktivitäten der „Solidarität“ im Bereich des Fahrradhandels und der Produktion von Rädern. Erstmals wird im KS über die Entwicklung dieses genossenschaftlichen Unternehmens von den Anfängen Ende des 19. Jahrhunderts bis zur Aufgabe 1956 berichtet. Möglich wurde dies durch Archivalien aus dem „Haus der Geschichte“ in Offenbach und unserer Mitglieder, die das Archivmaterial des Autors in idealer Weise ergänzen konnten.

Die Vorgeschichte

Ende der 1890er /1/ Jahre bildete sich in Berlin eine Einkaufsgenossenschaft für Fahrräder und Zubehörteile unter dem Namen „Vorán I“. Ein Genossenschaftsmitglied in der Marsiliusstraße kümmerte sich um die Entgegennahme der Bestellungen und die Verteilung der Waren. Nach internen Konflikten trat im Jahre 1899 eine Spaltung ein, woraufhin 12 Genossen austraten und eine neue Einkaufsgenossenschaft unter dem Namen „Vorán II“ gründeten. Vorán I stellte nach der Spaltung den Ein- und Verkauf von Waren ein und widmete sich ausschließlich dem Radfahrersport. Demgegenüber „setzte im Vorán II eine eifrige Tätigkeit für Gewinnung von neuen Mitgliedern und Umsatz von Waren ein.“ /2/ Die Bestellung und Weitergabe der Waren erfolgte zunächst durch einen Genossen in Rummelsburg bei Berlin, ab 1901 dann durch den späteren Redakteur der Bundeszeitung DER ARBEITER-RADFAHRER, M. Labbé. Ende des Jahres schloss sich Vorán II mit zu diesem Zeitpunkt schon über 200 Mitgliedern

dem Arbeiter-Radfahrer-Bund „Solidarität“ an. In der Folgezeit erhöhte sich der Umsatz weiter deutlich, sodass sich die Notwendigkeit herausbildete, eine öffentliche Verkaufsstelle einzurichten. Deshalb wurde im Jahre 1903 in der Oderberger Straße (Prenzlauer Berg) ein Fahrradladen mit angegliederter Reparaturwerkstätte eröffnet. Geleitet wurde diese Verkaufsstätte zunächst ehrenamtlich, dann in Festanstellung von Walter Wittig.

„Fahrradhaus Frischauf“: Wirrwarr um die Namensgebung

Für die weitere geschäftliche Entwicklung „von großer Bedeutung“ /3/ war der auf dem 6. Bundestag des ARB „Solidarität“ in Erfurt gefasste Zentralisationsbeschluss. Dieser Beschluss, mit dem der „eingerissenen Vereinsmeierei ein Riegel vor[ge]schoben“ /4/ werden sollte, sah vor, dass zukünftig an jedem Ort nur noch ein Mitgliedsverein bestehen durfte. /5/ Daraufhin schlossen sich die in Berlin zu diesem Zeitpunkt bestehenden sieben Bundesvereine zu einem Zentralverein zusammen und übernahmen die Ver-

kaufsstelle in das Vereinseigentum. Nach eingehenden Verhandlungen mit dem Bundesvorstand wurde 1906 diese wesentlich noch auf Berlin beschränkte Einkaufsgenossenschaft umgewandelt in „Solidaritäts-Fahrradindustrie. Einkaufsgenossenschaft für die Mitglieder des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität (Offene Handelsgesellschaft)“. Jedoch musste dieser Name infolge des Einspruchs einer ähnlich lautenden Firma verändert werden, woraufhin man sich für „Fahrradhaus Frisch auf“ entschied. (Abb.1)



Abb. 1 Ein Markenschild aus der Frühzeit des Fahrradhauses Frischauf, um 1906

Doch auch dieser Firmenname musste kurz darauf noch einmal durch einen Zusatz verändert werden. Und zwar war auf dem 7. Bundestag des ARB Solidarität entschieden worden, das Bundesbüro sowie die Redaktion der Bundeszeitung DER ARBEITER-RADFAHRER und den Verlag von Frankfurt/M. nach Chemnitz in Sachsen zu verlegen. Dass das eine Fehlentscheidung war, sollte sich rasch

herausstellen. Denn die sächsischen Behörden zogen sofort alle Register, um die „Roten Radler“ mit administrativen Mitteln zu bekämpfen. „Der Staat unternahm alles, um die Neugründung von Arbeiter-Radfahrer-Vereinen zu unterbinden. Oft wurden Vereine unter das Reichsvereinsgesetz gestellt und von den Behörden drangsaliert. Man forderte Eltern auf, ihre Kinder aus dem Bund zu entfernen. Alles, was mit dem Arbeiter-Radfahrer-Bund ‚Solidarität‘ in Verbindung gebracht werden konnte, wurde unterdrückt.“ /6/ So wurde beispielsweise von den sächsischen Behörden auch untersagt, das Fahrradhaus „Frisch auf“ als genossenschaftliches Unternehmen zu führen. Deshalb wurde Walter Wittig zum (formellen) Firmenchef ernannt und das Unternehmen in „Fahrradhaus Frisch auf Walter Wittig & Co“ umtituliert. (Abb. 2)



Abb. 2 Der Briefkopf vom November 1911 weist letztmalig den „Strohmann“ Walter Wittig als Inhaber des Fahrrad-Hauses „Frisch auf“ aus

Doch lange hielt es die Zentrale des Bundes „Solidarität“ ohnehin nicht in Sachsen. Als dem Bundesvorsitzenden Carl Fischer vom Polizeiamt der Stadt Chemnitz mit Schreiben vom 23. September 1907 mitgeteilt wurde, dass „sich der Zweck des Arbeiter-Radfahrer-Bundes ‚Solidarität‘ auf öffentliche Angelegenheiten bezieht“ und somit der Bund unter das „königlich-sächsische Gesetz vom 22. November 1850 in der Fassung ... vom 21. Juni 1898, das Vereins- und Versammlungsrecht betreffend“ /7/, unterstellt wird, wurde die Notbremse gezogen. Auf einer eilig einberufenen Gauleiterkonferenz am 20. Oktober 1907 einigte man sich darauf, in das politisch und versammlungsrechtlich wesentlich liberalere Hessen, und zwar an den Gründungsort des ARB „Solidarität“, nach Offenbach am Main, umzuziehen. /8/

Auf dem Bundestag 1908 in Berlin konnte man begeistert vermelden, dass nach nur zwölfjährigem Bestehen der ARB die Mitgliederzahl von 100 000 erreicht hatte. „Wahrlich ein Ereignis, welches wenigen Organisationen, und noch dazu

einer sportlichen, beschieden ist.“ /9/ Einer der Schwerpunkte der Beratungen auf dieser von Optimismus beseelten Tagung war der Punkt: „Der Nutzen der Einkaufsgenossenschaft für den Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität“. Mehrheitlich einigte man sich, das Fahrradhaus zwar noch nicht in Bundesregie zu übernehmen, aber zur Förderung der weiteren Geschäftstätigkeit, z.B. durch den Ausbau des Filialnetzes, 15 000 Mark zur Verfügung zu stellen. Dieser Betrag sollte durch Anteilsscheine aufgebracht werden. Zudem wurde beschlossen, zur Kontrolle der geschäftlichen Aktivitäten eine Reichskommission einzurichten. /10/

Übernahme in Bundeseigentum

Eine Übernahme des Fahrradhauses in die Regie des Bundes erfolgte dann durch eine Entschließung des 9. Bundestages 1910 in Frankfurt/Main. In dem Beschlusstext wurde u.a. festgelegt: „Der Sitz des Fahrradhauses Frischauf ist mit Schluss des Geschäftsjahres 1910 nach Offenbach a.M. zu verlegen. Das Fahrradhaus Frischauf soll als offene Handelsgesellschaft bestehen

bleiben. Die Gesellschaft besteht aus vier Gesellschaftern, den zwei ersten Geschäftsleitern des Fahrradhauses Frischauf und zwei besoldeten Bundesvorstandsmitgliedern. ... Zur Aufbringung des nötigen Kapitals soll ein obligatorischer Extrabeitrag von 1 Mark erhoben werden, und zwar 50 Pfennig am 1. Oktober 1910 und 50 Pfg. am 1. März 1911. Dieser Extrabeitrag wird vom 1. April 1914 ab auf Verlangen zurückgezahlt. Die Zahlung des Extrabeitrages wird durch entsprechende Marken quittiert.“ /11/

In einem weiteren Beschluss erklärte man sich bereit, „das in Offenbach an der Sprendlinger Landstraße angebotene Grundstück anzukaufen, auch wenn keine sofortige Bebauung stattfindet.“ /12/ Diese einschränkende Bemerkung stellte sich dann aber in der Folge als unnötig heraus, denn der Kauf des Grundstückes wurde sofort realisiert und mit dem Bau am 1. November 1910 begonnen. Bereits gut ein Jahr später konnten die Neubauten, d.h., das Verwaltungsgebäude, drei Wohnhäuser sowie die Verkaufs- und Fabrikationsräume des Fahrradhauses

Frischauf an der Sprendlinger Landstraße 220 - 226 bezogen werden. Die auf dem Gelände errichteten drei Wohnhäuser mit insgesamt 30 Wohnungen sollten „ein Paradebeispiel des gelebten Sozialismus“ /13/ werden. „Die Offenbacher staunten über die ungewohnte Luxusausstattung der Dreizimmerwohnungen mit eingerichteter Wohnküche, Bad und Kachelöfen. Der normale Standard der Jahrhundertwende – und später – war das Gemeinschafts-Plumpsklo im Hof und das wöchentliche Familienbad in der Zinkwanne in der Küche.“ /14/ In den Mietwohnungen lebten Angestellte des Bundes, Arbeiter der Fahrradhauses mit ihren Familien sowie weitere, durch Annoncen angeworbene Familien. (Abb. 3) Eine

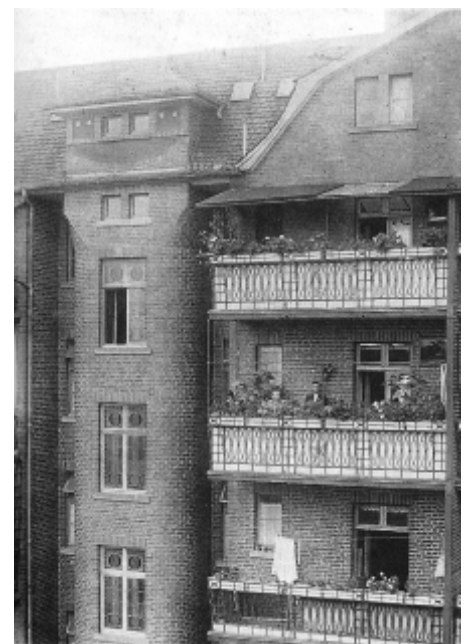


Abb. 3 Die Rückseite der Wohngebäude an der Sprendlinger Landstraße im Stile der schlichten Reformarchitektur zeigt den Luxus einer ARB-Wohnung: einen Balkon!

Zeitzeugin, die als Kind 1913 mit ihren Eltern in eine dieser Wohnungen zog, schwärmte rückblickend noch 1998: „Ich weiß noch, wir hatten eine riesige Wohnküche mit großem gekachelten Herd, zwei Zimmer und ein Bad mit Gasofen, das war für damalige Zeiten sensationell.“ /15/

Die Geschäftstätigkeit der „Frischauf“-Genossenschaft entwickelte sich in der Folgezeit außergewöhnlich gut. Angeboten wurden u.a. von den Opel-Werken bezogene Fahrräder. Vielerorts entstanden genossenschaftlich organisierte Verkaufsstellen für die ARB-Mitglieder. (Abb. 4) Ursache hierfür waren zwei ganz unterschiedliche Faktoren; einerseits die weiterhin sprunghafte Mitgliederentwicklung des ARB „Solidarität“ und die



Abb. 4 In vielen Orten entstanden schon vor dem Ersten Weltkrieg ARB-Filialen, hier die Verkaufsstelle in Madgeburg-Sudenburg, Halberstädter Straße 88

Ausbreitung des Radfahrens ganz allgemein, andererseits aber auch die Boykottbestrebungen zahlreicher Fahrradhändler und ihrer Organisationen gegen das Fahrradhaus. Im Handbuch des ARB von 1927 wird diese Phase wie folgt beschrieben: „Von dieser Seite wurde alles versucht, dem Geschäft Schwierigkeiten zu bereiten, und als sich alles als nutzlos erwies, ging man daran, uns den Warenbezug abzuschneiden. Unseren Lieferanten wurde zugemutet, uns nichts mehr zu liefern und ihnen angedroht, dass ihnen im Weigerungsfalle die Lieferung an die Verbandsmitglieder entzogen würde. Das Wort von dem Geist, der das Böse will und das Gute schafft, bewahrheitete sich auch hier. Dem Boykott der Händler setzten wir den Boykott der Käufer gegenüber, indem die Parole ausgegeben wurde: Keinen Pfennig den Händlern, solange sie ihr Verhalten dem Bundesgeschäft gegenüber nicht ändern. Das nutzte. Die Nachfrage nach Frischauf-Ware wurde so groß, dass eine Filiale nach der anderen errichtet werden musste, um den Bundesgenossen überall bequeme Kaufgelegenheiten bieten zu können.“ /16/

Diese Erfolgsspur wurde im Herbst 1914 abrupt unterbrochen vom, wie es hieß, „Moloch Krieg“. „Die Bundesgenossen wurden zum Heere eingezogen und dem Geschäft damit die Absatzmöglichkeiten genommen. Außerdem war die gesamte Industrie für die Bedürfnisse der Kriegsführung beschäftigt. Die Heeresverwaltung beschlagnahmte so ziemlich alles für ihre Zwecke. Metalle, Gummi, Gummilösung, Karbid, sogar die am Lager befindlichen Bekleidungsgegenstände ... Wenn man für einige Pfennige Drahtstifte kaufen wollte, musste man einen Freigabeschein beibringen, der aber nur erteilt wurde, wenn man nachweisen konnte, dass die Stifte im Interesse der Landesverteidigung gebraucht wurden.“ /17/

Eigenproduktion trotz Nachkriegsproblemen

Trotz Beendigung der repressiven Strukturen der Kaiserzeit nach der Novemberrevolution von 1918 konnte man nach Kriegsende keineswegs sogleich an den Erfolgen der Vorkriegszeit anknüpfen. Im Bundeshandbuch von 1927 wird beklagt: „Von den Siegern wurde noch vier Jahre die Blockade Deutschlands aufrecht erhalten. Die Gütererzeugung konnte dadurch den Bedürfnissen bei weitem nicht genügen und ein großer Warenmangel war die Folge. ... Dann kam die fürchterliche Entwertung der Deutschen Mark.“ /18/ Um die chronische Finanznot zu Beginn der Zwanziger Jahre zumindest etwas abzumildern und trotz galoppierender Inflation das Fahrradhaus Frischauf dennoch weiter voranzubringen, wurden 1922 Anteils-



Abb. 5 Ein Stück gelebte Solidarität: Der Schein bestätigt einem Arbeiter ein Darlehen von 50 Mark zum Ausbau der Produktion von Fahrrädern, Nähmaschinen etc.

scheine ausgegeben. (Abb. 5) Die dadurch eingeworbenen Darlehen waren ausdrücklich „für den Ausbau der Eigenproduktion des Fahrradhauses Frischauf“ /19/ bestimmt. Noch im selben Jahr konnte tatsächlich mit der begrenzten Eigenproduktion von Saalrädern begonnen werden. Damit wandelte sich das Fahrradhaus von einem reinen Handelsunternehmen zu einem kleinen, aber stetig expandierenden Produktionsunternehmen. Ab März 1923 erfolgte zusätzlich zu den Saalmaschinen, die aufgrund des Aufschwungs des Saalradsports im Bund „Solidarität“ stark nachgefragt wurden, auch die Eigenproduktion von Tourenrädern. „Grundsatz war von vornherein, nur erstklassige Erzeugnisse herauszubringen, was Verwendung der allerbesten Rohmaterialien und peinlich gewissenhafte Arbeit zur Voraussetzung hatte“ /20/, heißt es selbstbewusst im Bundeshandbuch von 1927.

Die Zahl der in Eigenproduktion hergestellten Tourenräder war jedoch zunächst sehr gering; im Geschäftsjahr 1924/25 waren es lediglich 3 600 Stück. Das lag jedoch nicht an der mangelnden Nachfrage, denn diese überstieg das noch sehr geringe Angebot. Ursächlich für den zunächst schleppenden Start bei der Eigenproduktion waren neben dem bereits erwähnten Finanzmangel auch die sehr beengten Produktionsräume. In der Bundeszeitung DER ARBEITERRADFAHRER heißt es im Frühjahr 1924 zu diesen beiden Problemfeldern: „Die erste und größte zunächst zu lösende Aufgabe ist der Ausbau der Eigenfabrikation bzw. die Beschaffung der hierzu nötigen Mittel. Die größten Kapitalien sind durch die hoffentlich nun endgültig überstandene Geldentwertung in Nichts zerfallen, soweit sie nicht ‚wertbeständig‘ angelegt waren, und alles muss von unten neu aufgebaut werden. Wir haben schon in früherer Zeit öfters darauf hingewiesen, ... dass unser Betriebskapital unbedingt einer Erhöhung bedarf, soll das Bundesgeschäft all die Aufgaben restlos erfüllen, die es sich gestellt hat, und die von ihm naturgemäß zu erfüllen sind.“ /21/

Um die Raumnot zu überwinden, wurden auf dem bisher nur zum Teil bebauten Grundstück des Bundes „Solidarität“ an der Spremlinger Landstraße ab Herbst 1925 umfangreiche Erweiterungsbauten in Angriff genommen. Fünf Fabrikationshallen mit einer Grundfläche von jeweils 350 m² wurden errichtet. Ab Frühjahr 1926 konnten diese Räumlichkeiten bezogen werden. Auf dem 16. Bundestag des ARB „Solidarität“ im Juli 1926 in Kassel berichtete der Geschäftsführer des Fahrradhauses Frischauf, Max Rohde, den Delegierten sichtlich zufrieden: „Der Aufbau und die Einrichtungen sind sehr gut. Fachleute, die Gelegenheit hatten, unseren jetzigen Betrieb zu besichtigen, haben sich durchweg lobend und anerkennend ausgesprochen. Große, helle, für die einzelnen Produktionsprozesse bestens geeignete Räume stehen uns zur Verfügung. ... Aufsichtsbeamte der Gewerbebehörde haben anlässlich einer Revision den Ausspruch getan, dass unser Betrieb jetzt als der beste in Offenbach a. M. bezeichnet werden kann. Auf dieses Werk können die Bundesgenossen mit Stolz herabblicken.“ /22/

Damit sich die erheblichen Investitionen auch im Laufe der Zeit amortisierten,



Nr. 850. Konsistentes Fett, vorzüglich geeignet zum Montieren der Lager. Extra Qualität mit hohem Schmelzpunkt.



Nr. 546. Lautklingende Gusschalenglocke mit Frischauf. 55 mm Schalendurchmesser. Hochfein vernickelt.



Nr. 548. Vorzügliche Gusschalenglocke mit Bundesabzeichen, bunt bemalt, schöner heller Klang. Schale 55 mm.



Nr. 853. Prima Vaseline zum Einfetten Speichen und Nicketelle.

Abb. 6 Werbewirksam wurde der Schriftzug „Frisch auf“ auf verschiedenen Produkten und Glocken eingesetzt

wurden immer wieder Appelle an die Bundesmitglieder gerichtet (Abb. auf dem inneren Umschlag vorne), nicht nur ihr persönliches Radmaterial und das ihrer Vereine in der eigenen Fahrradfabrik zu kaufen, sondern auch außerhalb des Bundes Werbung für die Frischauf-Produkte zu machen und mitzuhelfen, neue Käuferschichten zu erschließen. Max Rohde mahnte angesichts der Tatsache, dass man nunmehr in der Lage sei, „in den jetzigen Räumen 20 bis 25 000 Maschinen herstellen [zu] können“, auf dem 16. Bundestag 1926 in Karlsruhe: „Um dieses Quantum abzusetzen, muss weiteres Absatzgebiet erschlossen werden. An dieser Aufgabe muss jeder Bundesgenosse mitarbeiten. Jeder Arbeiter, jeder Angestellte muss auf unser Unternehmen aufmerksam gemacht werden. In allen Ortsgruppen müssen Auftragsanmeldungen errichtet werden, d.h. es müssen überall Genossen bestimmt werden, die die Aufträge sammeln und dann geschlossen an uns weiterleiten. ... Wir müssen also alle bemüht bleiben, unserem Geschäfte weitere Kunden zuzuführen. Bei einigermaßen gutem Willen ist das sehr leicht möglich, weil das Gros aller Radfahrer aus Arbeitern besteht.“ [23]

Doch nicht nur die Produktionskapazität, sondern auch die Produktpalette erweiterte sich in den Folgejahren erheblich. So boten die „Illustrierten Hauptkataloge“ des Fahrradhauses Frischauf Ende der 1920er Jahre auf über 80 Seiten Fahrräder und allerlei Nützliches für den Radfahrer an. (Abb. 6) Im September 1926 wurde die Fabrikation von Einrädern aufgenommen. (Abb. 7) Etwa zum selben Zeitpunkt begann man auch mit der Produktion speziell verstärkter Saalräder für das Radballspiel. Der Ausbreitung des Motorradfahrens nicht nur im Alltag, sondern auch im Sport, trug man nicht nur 1928 durch die Erweiterung des Verbandsnamens in „Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bund (ARKB) Solidarität“ Rechnung, sondern man begann ab 1929 auch mit der Produktion von Motorrädern. (Abb. siehe äußeren Umschlag hinten) Sowohl 500 cm³-Maschinen („Die Maschine für höchste Beanspruchung“) als auch 200 cm³-Motorräder waren dabei im Angebot, ab



Abb. 7 Einradfahren, das sehr viel Geschick und Übung erfordert, war lange Jahre eine Domäne der „Solidaritäts-Radler“

1930 gab es zudem ein Kleinkraftrad mit 75 cm³ Sachs-Motor. [24] Bis zu 180 Arbeiter waren zu Beginn der 1930er Jahre, also in Zeiten größter Arbeitslosigkeit, im „Frischauf“-Werk beschäftigt. (Abb. 8) Und stolz verwies man in dieser Zeit darauf, dass man zusammen mit den Angestellten in der Bundeszentrale, im Vertrieb, im Lager etc. wohl an die 1000 Menschen (inklusive der Familienmitglieder) ernähren würde.



Abb. 8 Die ARB-Verbandsführung und die Belegschaft der „Frischauf“-Werke bei einer Betriebsfeier zum 35-jährigen Bestehen des Bundes im Jahr 1931

Das Fahrradhaus Frischauf ab 1933

Mit dem Machtantritt Adolf Hitlers und seiner Partei im Jahre 1933 erfolgte für den ehemals so erfolgreichen Bund „Solidarität“ und sein Fahrradhaus Frischauf die brutale Wende. Der nach der Wiedergründung 1949 zeitweilig amtierende Bundesvorsitzende Heinrich Schindler schilderte die Situation im Frühjahr 1933 folgendermaßen: „Bereits

vor dem offiziellen Verbot haben SA-Horden in unserer Bundeszentrale, in unserem Fahrrad-Betrieb „Frisch auf“ gewütet. Einige Angestellte der Bundeszentrale, darunter der Bundesvorsitzende Heinrich Niemann, wurden einige Tage in sogenannte Schutzhaft genommen, dann aus ihrem Arbeitsverhältnis entlassen. Beschlagnahmte Fahrräder wurden zu Schleuderpreisen verkauft, die Räume unter ständige Bewachung durch die Nazis gestellt.“ /25/ In der Offenbacher Zeitung vom 8. Juni 1933 liest sich der Vorgang wie folgt: „Auf Grund einer



Abb. 9 Auf der Rückseite dieser Postkarte von 1935 konnten Händler Prospekte mit Firmeneindruck für 10.50 RM pro 1000 Stück bestellen. Die Druckfarbe orientierte sich an den grünlackierten „Frisch auf“-Sporträdern (siehe Abb. 11)

Verfügung des Herrn Staatskommissars für das Polizeiwesen in Hessen, Dr. Best, wurde ... durch die politische Polizei Offenbach der Arbeiter-Radfahrer-Bund „Solidarität“ aufgelöst und das Vermögen des Bundes, der seinen Hauptsitz in Offenbach hat, beschlagnahmt. Die Büroräume, die, wie bei allen marxistischen Organisa-



Abb. 11 Der Prospekt dokumentiert eines der hier und da zitierten „gritzegrienen“ (grützegrünen) Frisch auf-Räder

tionen, pompös eingerichtet sind, wurden einer eingehenden Prüfung unterzogen. Das zahlreiche Inventar wurde beschlagnahmt. Ebenso wurde das Barvermögen sichergestellt. Neben der wertvollen Büroeinrichtung wurden insgesamt 290 000 Mark Vermögen festgestellt. Die Angestellten, die man ebenfalls als reichlich überbesetzt ansehen kann, wurden restlos beurlaubt, die Amtsräume des Bundes versiegelt und mit einer Wache belegt.“ /26/

Die „Frisch auf“-Fabrik und die Verwaltungs- und Wohnhäuser wurden

wenig später in das Eigentum des Hessischen Staates überführt. (Abb. 9) Am 6. Februar 1936 kaufte der Bremer Ingenieur Hugo Mayweg das mittlerweile heruntergewirtschaftete Unternehmen und führte es unter dem Namen „Mayweg-Werk Frisch auf“ weiter. (Abb. 10 und 11) Der neue Inhaber hatte kurz zuvor sein Unternehmen Mayweg & Wiederholt in Holzwickede verlassen, vermutlich um sein patentiertes Verfahren zur Rohrherstellung aus rundgebogenen Metallbändern (DRP Nr. 591 727) anzuwenden. Ob diese Produktionsart für Fahrradrahmenrohre in Offenbach eingesetzt wurde ist nicht belegt. Das Markenschild für die Saison 1938 stellt jedenfalls dieses Verfahren bildlich dar. (Abb. 12) Mayweg bot 1937 die Marken Frisch auf und Wanderfalke an, 1938 kamen Frio-Flott, Frio-Sport und Frio-Extra hinzu – ein weiteres Markenzeichen ist ebenfalls auf Prospektblättern zu finden. (Abb. 13) Doch schon



Abb. 12 Das Mayweg-Markenschild deutet im oberen Teil mit vier Blitzen den Vorgang des elektrischen Schweißens bei der patentierten Rohrherstellung aus endlosen Bandeisen an



Abb. 13 Das Warenzeichen MWFO steht für Mayweg Werk Frisch auf Offenbach

im gleichen Jahr erwarb die REX-Maschinenbau-gesellschaft mbH, die sich Ende 1940 in Maschinenbaugesellschaft Betz m.b.H. umbenannte /27/ und auf Weisung des Reichsluftfahrtministeriums der Kriegsproduktion zuwandte, Grundstück und Gebäude. Während des Krieges arbeiteten in den Fabrikhallen der ehemaligen „Frisch auf“-Werke sowie in zusätzlich errichteten Produktionsräumen bis zu 1 000 Beschäftigte, darunter ca. 600 Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter. /28/

Der schwierige Neuanfang

Im Zuge des Wiederaufbaus des Bundes „Solidarität“ nach Kriegsende geriet auch sehr schnell die Frage der Reorganisation des Fahrradhauses Frisch auf in den Focus der führenden Funktionäre. Positiv beantwortet wurde diese Frage bereits auf einer Zonenleiter-Tagung am 7. März



Abb. 10 Ein Werbeblatt von 1937 erläutert die hohen Qualitätsmerkmale des „Frisch auf“-Rahmenbaus

1948, auf der man beschloss, noch im selben Jahr einen Neustart zu versuchen, allerdings „unter sehr ungünstigen Bedingungen.“ /29/ Der ehemalige und wieder in sein Amt zurückgekehrte Geschäftsführer, Max Rohde, beschrieb die Startprobleme wie folgt: „Es fehlte an allem. Von den 1933 beschlagnahmten Materialien, Einrichtungen, Maschinen und Werkzeugen war nichts mehr vorhanden. Die Betriebsmittel waren sehr gering, da die von den Ländern [d.h. den Landesverbänden des RKB „Solidarität; Anm. d. A.] eingezahlten Gesellschafts-Anteile durch die inzwischen durchgeführte Währungsreform auf ganze DM 1300,- zusammen geschmolzen waren. Und selbst dieser geringe Betrag war nicht in voller Höhe greifbar. Außerdem fehlte es vor allem an Material. Dieses zu beschaffen, war bei der damaligen großen Materialknappheit besonders schwierig. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, dass die Geschäftsverbindungen früherer Lieferanten infolge jahrelanger Unterbrechung verloren gegangen waren und erst wieder neu aufgenommen werden mussten. Unter diesen Umständen gehörte ungeheurer Mut dazu, die Wiedereröffnung überhaupt zu starten. ... Die zunächst zur Verfügung stehenden Räume waren sehr beengt und die Entwicklungsmöglichkeiten dadurch sehr begrenzt. Infolge Fehlens der notwendigen Produktionsmittel musste sich das Haus zunächst wieder nur auf den Handel verlegen.“ /30/ Einen noch drastischeren Einblick in Anfangsprobleme gibt der spätere Bundesvorsitzende Paul Volk auf dem (Wieder-)Gründungstreffen des Bundes „Solidarität“ nach dem Kriege im April 1949 in Emmershausen. „Es muss hier einmal klargestellt werden, dass das, was wir heute unter Fahrradhaus verstehen, nur ein zeitbedingter Notbehelf ist. ... Mir tat das Herz weh, wie ich nach Offenbach kam und das Fahrradhaus suchte. Nach vielem Suchen fand ich endlich eine Baracke mit dem Schild, Fahrradhaus Frischauf.“ /31/

Um den Sportbetrieb voranzubringen, mussten für die Bundesmitglieder vor allem Saalsporträder besorgt werden. Diese waren jedoch von anderen Herstellern „noch kaum erhältlich.“ /32/ Deshalb entstand der Plan, sie durch Eigenproduktion verfügbar zu machen. „Dazu waren zunächst die notwendigen Vorbedingungen zu erfüllen. Es mussten die unbedingt erforderlichen Maschinen, Werkzeuge und das Material beschafft werden, was mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden war.“ /33/ Dennoch gelang es, ab Oktober 1949 mit der Produktion von Saalsporträdern und Einrädern zu beginnen. Dass dabei zunächst „gewisse Kinderkrankheiten“ (M. Rohde) auftra-

ten, war angesichts der Umstände nicht zu vermeiden. Dennoch entwickelte sich das Geschäft zunächst erfreulich; bis zum Sommer 1952 konnten etwa 2 000 Kunst- und Saalsporträder, über 500 Ein- und Eifelräder und 200 Radballmaschinen gefertigt und abgesetzt werden. Im Jahre 1951 wurde zudem die Produktion von Rennrädern und Tourenrädern aufgenommen. /34/ (Abb. 14) Erwartungsfroh sah man deshalb auch auf dem 22. Bundestag im August 1952 dem geplanten



Abb. 14 Eine Werbeanzeige des reaktivierten Offenbacher Fahrradhauses von 1952

Umzug „in die im Bau befindlichen neuen Fabrikations- und Verwaltungsräume“ /35/ nach Frankfurt am Main, Darmstädter Landstraße 125, entgegen. Geradezu euphorisch schwärmte Geschäftsführer Rohde: „Die Fabrikationsräume im neuen Werk werden mit den modernsten technischen Einrichtungen ausgestattet. Dadurch soll das Unternehmen die frühere Produktionskapazität und Leistungsfähigkeit wieder erhalten. ... Dann wird das Fahrradhaus „Frischaut“ in Kürze wieder das Ansehen und die Größe erreichen, die es bis 1933 hatte.“ /36/ (Abb. 15)

Krise, Niedergang und Ende

Der Optimismus in Hinblick auf die Entwicklung des Fahrradhauses ging allerdings ebenso an der Realität vorbei wie auch die insbesondere vom Bundesvorsitzenden Heinrich Nöll zu Beginn der 1950er Jahre propagierte Strategie, in Konkurrenz zum Deutschen Sportbund wieder eine Arbeitersportbewegung aufzubauen und den Bund „Solidarität“ zur dominierenden Radfahrorganisation



Abb. 15 Die Werbeanzeige vom Frühjahr 1953 zeigt den Vollzug des Umzugs nach Frankfurt an

zu entwickeln. In Bezug auf das Fahrradhaus musste Nöll auf dem sog. „Kleinen Bundestag“ im November 1953 die ernüchternde Feststellung machen: „1. Das Fahrradhaus hat keine Aufträge. 2. Die Fabrikation führt immer wieder zu Beanstandungen und die Räder finden nicht die volle Zustimmung der Abnehmer.“ /37/ Zugleich relativierte Nöll diese alarmierenden Fakten mit dem Hinweis darauf, dass die Ortsgruppen als Vorauszahlung auf eine zu erwartende Wiedergutmachungszahlung des Landes Hessen etwa 50 000 DM erhalten hätten. Dieses Geld sei zweckgebunden für den Kauf von Sportgeräten und könne somit in die Fertigung der „Frischaut“-Fabrik fließen. Sein Resümee: „Ich sehe deshalb der weiteren Entwicklung der Fahrradwerke Frischaut mit Zuversicht entgegen. ... Diejenigen, die gar von einer Pleite ... der Fahrradwerke Frischaut sprechen, [sind] im Unrecht.“ /38/

Tatsächlich ließ sich eine Pleite jedoch nicht mehr aufhalten. Auf einer Vorstandssitzung im Juli 1953 stellte Geschäftsführer Rohde fest: Die „Hoffnung, dass die Sitzverlegung von Offenbach nach Frankfurt keinen Umsatzrückgang bringt, hat sich nicht erfüllt, da Händler, die in Offenbach kauften, heute fast ganz weggeblieben sind; auch die Offenbacher Privatkundschaft hat sich jetzt andere Bezugsquellen gesucht. Neue Entwicklungsmöglichkeiten in Frankfurt müssen gesucht werden, zumal die größeren Räume hier auch größere Fixkosten verursachen. Ein Erfolg in diesen

Bestrebungen ist bisher allerdings nicht zu verzeichnen. ... Die vorhandenen Fabrikräume können ... immer noch nicht voll ausgenutzt werden, und es mussten auch schon Leute entlassen werden.“ /39/ Symptome des Niedergangs waren auch darin zu sehen, dass ab 1954 die Produktion von Tourenrädern eingestellt wurde /40/ und die Offene Handelsgesellschaft, die bisherige Geschäftsform des Fahrradhauses, am 28. April 1954 gelöscht wurde. /41/ In dieser Phase fokussierte sich die Diskussion zunehmend auf die Frage, ob es überhaupt noch lohne, Räder in Eigenproduktion herzustellen, oder ob es nicht sinnvoller sei, die Produktion langsam auslaufen zu lassen und stattdessen ein reines Handelsgeschäft aufzubauen. Klarheit in dieser Frage schaffte ein Beschluss des 23. Bundestages der „Solidarität“ 1955 in Nürnberg. Ultimativ wurde gefordert, das Fahrradhaus zum 30. September 1956 zu schließen, sollte die geschäftliche Bilanz am 31. Dezember 1955 negativ sein.



Abb. 16 Die Firma Rabeneick wurde 1956 Kooperationspartner des RKB, sie gehörte zu den bedeutenden Produzenten von Kunst- und Reigenfahrrädern – das Jubiläumsangebot bezog sich auf 60 Jahre „Solidarität“.

Als dann auf der Bundesausschusssitzung am 30. März 1956 mitgeteilt wurde, dass das Fahrradhaus mit einem Verlust geschlossen hatte und der Wirtschaftsprüfer zu der Einschätzung kam, „dass das Fahrradhaus Frischauf in seiner jetzigen Form nicht weiter bestehen kann“ /42/, war das Ende gekommen. Die Bundesvorstandssitzung am 30. April 1956 legte fest, dass das Fahrradhaus zum 30. September des laufenden Jahres aufzulösen sei. Daraufhin wurde den wenigen noch verbliebenen Angestellten und Arbeitern gekündigt und der Wirtschaftsprüfer als Liquidator bestellt. /43/ Um den Sportlerinnen und Sportlern zukünftig geeignete Räder sowie Ersatzteile zur Verfügung stellen zu können, vereinbarte man mit

der Firma Rabeneick die Lieferung von Kunst- und Reigenrädern inklusive Zubehör. (Abb. 16) Der Sport konnte also weitergehen, doch das verbandseigene Fahrradhaus „Frischauf“ hatte aufgehört zu existieren.

Auf der Homepage ist unter KS-online ein Werbeblatt vom Mayweg Werk Frischauf von 1938 eingestellt. Das Original befindet sich in der Sammlung der Firma Velo-Classic.

Anmerkungen

- /1/ Über die Frühphase vgl.: Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrer-Bundes „Solidarität“, Offenbach 1927, S. 63f
- /2/ Ebd., S. 63
- /3/ Ebd., S. 63
- /4/ Ebd., S. 38
- /5/ Ebd. Es bildete sich in Opposition zu dem Zentralisationsbeschluss der Arbeiter-Radfahrerbund „Freiheit“, der von seiner Mitgliederzahl aber unbedeutend blieb.
- /6/ Rudi Pankow: Zum 60. Jahrestag der Gründung des Arbeiter-Radfahrer-Bundes „Solidarität“, in: Theorie und Praxis der Körperkultur, Berlin/DDR, Jg. 5, 4/1956
- /7/ Z.n. ebd.
- /8/ „Die Übersiedelung des Bundesvorstandes erfolgte am 15. November 1907 resp. des Gesamtbureaus am 1. Januar 1908.“, siehe Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrer-Bundes „Solidarität“, bearbeitet von Karl Fischer; Offenbach a. Main 1908, S. 42
- /9/ Der umfangreiche Beschluss ist abgedruckt in: ebd., S. 42f
- /10/ Handbuch 1927, S. 41
- /11/ Ebd., S. 46
- /12/ Ebd., S. 47
- /13/ Erinnerungen an das alte Offenbach: „Frisch auf“-Veteranen trafen sich, in: Offenbach-Post (OP), 11.5.1998
- /14/ ADFC Frankfurt (Hrsg.): Frankfurt aktuell, Nr. 3/1999
- /15/ OP 1998, ebd.
- /16/ Handbuch 1927, S. 64
- /17/ Ebd.
- /18/ Ebd., S. 65
- /19/ Lt. Vermerk auf der Rückseite des Anteilscheins
- /20/ Handbuch 1927, S. 65
- /21/ Der Arbeiter-Radfahrer, 6/1924
- /22/ Protokoll des 16. Bundestages des Arbeiter-Radfahrer-Bundes „Solidarität“, 17. - 20. Juli 1926 in Karlsruhe, S. 50
- /23/ Ebd.
- /24/ Der Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer vom 1.4.1930
- /25/ Z.n. Mirkes, Adolf/Schild, Karl: Zeugnisse. Offenbach 1933 – 1945, Köln 1988, S. 29. Nach Kriegsende wurde in den Reihen des Bundes „Solidarität“ kolportiert, dass Heinrich Niemann in der Bundesgeschäftsstelle erschlagen worden sei. Diese Darstellung hat sich jedoch - wie auch die Äußerungen des späteren Bundesvorsitzenden Heinrich Schindler verdeutlichen - als unrichtig erwiesen.
- /26/ Offenbacher Zeitung vom 8.6.1933
- /27/ Vgl. Baumann, Irmgard: Das Fahrradhaus Frisch auf in Offenbach am Main und meine Familie; Verlag Offenbacher Editionen, Offenbach 2016, S. 15
- /28/ Vgl. Archiv des RKB, Ordner Wiedergutmachung, A-B 1000, Aktenvermerk vom 8.11.1948

- /29/ Programmheft des 22. Bundestages des Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bundes „Solidarität“ vom 14. - 17. August 1952 in Frankfurt a. M., S. 21
- /30/ Ebd.
- /31/ Protokoll des Westdeutschen Bundestages des Rad- und Kraftfahrer-Bundes „Solidarität“ vom 8. - 10. April 1949 in Emmershausen, o. S.
- /32/ Programmheft 1952, S. 22
- /33/ Ebd.
- /34/ Vgl. ebd.
- /35/ Ebd.
- /36/ Ebd. Ermöglicht wurde dieser Umzug und die von Rohde angedeuteten Investitionen, weil der Bund „Solidarität“ nach langen Verhandlungen im Jahre 1951 von der Firma Betz als Entschädigungsleistung für Gebäude und Grundstück 345 000 DM erhalten hatte. Vgl. zu den langwierigen Entschädigungsverhandlungen des Bundes „Solidarität“ auch: Beduhn, Ralf: „Wiedergutmachung“-Das Beispiel des Rad- und Kraftfahrer-Bundes „Solidarität“, in: Deutscher Sportbund (Hrsg.): Die Gründerjahre des Deutschen Sportbundes; Frankfurt/Main 1990, S. 247ff
- /37/ Protokoll des 'Kleinen Bundestages' vom 30. Oktober bis 1. November 1953 in Frankfurt am Main, S. 9
- /38/ Ebd.
- /39/ Protokoll der Vorstandssitzung der „Solidarität“ am 18. und 19. Juli 1953, o. S.
- /40/ Protokoll der Bundesvorstandssitzung am 3. und 4. April 1954, S. 27. „Eine bekannte Firma liefert jetzt billige Rahmen, die konfektioniert werden.“ Z.n. ebd.
- /41/ Protokoll der erweiterten Bundesvorstandssitzung am 9.5.1954, o. S. „Das Fahrradhaus wird in Zukunft vom Bund geführt, das bedeutet, dass der Geschäftsführende Vorstand auch für das Fahrradhaus zeichnungsrechtlich ist und die Buchhaltung vom Bund übernommen wird.“ Z.n. ebd.
- /42/ Protokoll der Bundesausschusssitzung vom 30.3.1956 in Frankfurt a. M., S.2
- /43/ Protokoll der Sitzung des Bundesvorstands am 29. und 30. Oktober 1958 in Frankfurt a. M., S.7

Abbildungsnachweis

- Abb. S. 4 Fabrikansicht, Archiv Ralf Beduhn; „Solidarität“-Aufnäher wie Abb. 6
- Abb.1 Frank Papperitz, Handbuch deutscher Fahrradmarken, Maxime-Verlag 2016, S. 209
- Abb. 2 Irmgard Baumann siehe Anm. /27/, S. 30
- Abb. 3 Ebd., S. 17
- Abb. 4 Archiv Ralf Beduhn
- Abb. 5 Kopie Anteilschein, Stadtarchiv Offenbach
- Abb. 6 Fahrrad-Haus Frischauf - Illustrierter Haupt-Katalog Nr. 12 (1928), Sammlung Steffen Heidenreich
- Abb. 7 Archiv Ralf Beduhn
- Abb. 8 Festschrift 90 Jahre Rad- u. Kraftfahrer-Bund Solidarität 1896 e.V., Offenbach 1986, S. 76
- Abb. 9 - 13 Sammlung Velo-Classic
- Abb. 14 „Radler und Kraftfahrer“ - Organ des ARKB Solidarität, Mai 1952; Archiv Ralf Beduhn
- Abb. 15 „Radler und Kraftfahrer“ - Organ des ARKB Solidarität, April 1953; Sammlung M. Mertins
- Abb. 16 „Zweiradsport“ - Offizielles Organ des Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bundes „Solidarität“, Juni 1956 (8. Jg.), Archiv Ralf Beduhn

Ein Meilenstein auf dem langen Weg zur Straßenverkehrsordnung

von Florian Nikolaus Reiß, Wildeshausen (D)



Unser Gastautor, den KS-Lesern schon aus dem KS 63 bekannt, hat sich einem Thema angenommen, das auf den ersten Blick recht trocken daher kommt. Dem ist aber nicht so, denn Florian Reiß’ Artikel vermittelt anschaulich den Zustand des Verkehrs vor 1900. Er zeigt auch die Probleme und das Ringen um eine Lösung auf, die allen Verkehrsteilnehmern gerecht werden sollte. Die Ordnung des anwachsenden Straßenverkehrs war nicht nur für den Gesetzgeber eine Quadratur des Kreises, sondern auch für die beteiligte Radfahrervereinigung. Die achtseitige Beilage gibt ein detailliertes Bild der damaligen Radfahrerverwünsche und wie der Gesetzgeber diese in die Polizeiverordnungen eingebracht hat.

Über Jahrhunderte bewegten sich Menschen und Tiere auf Straßen und Wegen Mitteleuropas, ohne dass es hierfür besonderer staatlicher Regeln bedurft hätte. Wandelte sich auch deren Beschaffenheit oder die rechtliche Qualität, erhöhte oder verringerte sich die Benutzungsgebühr /1/, so blieb der Verkehr auf den Straßen weitgehend unbehelligt. Das änderte sich erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als ein neuer Verkehrsteilnehmer auftauchte: Der Radfahrer. Mit ihm begann die Entwicklung des modernen Straßenverkehrsrechts.

Zahlreiche Schriften /2/ weisen auf die gesellschaftliche Bedeutung des Fahrrads hin. Seine verkehrspolitische Wirkung wird dabei selten beachtet. Nun ist die Geschichte des Straßenverkehrs und seiner rechtlichen Grundlage im Deutschen Reich bis zum Ersten Weltkrieg eine komplizierte und unübersichtliche Angelegenheit. Daher soll im Folgenden

ein kurzer Überblick geboten werden. Ein wichtiges Dokument innerhalb der Entwicklung des Verkehrsrechts stellt das in der Beilage abgedruckte Gesuch des Deutschen Radfahrer-Bundes an den damaligen preußischen Innenminister dar. Um der Forschung den Zugang zu diesem Dokument zu erleichtern und um die rechtliche Dimension der Fahrradgeschichte stärker in den Mittelpunkt der Diskussion zu rücken, ist es hier vollständig wiedergegeben.

Die rechtsgeschichtliche Wirkung des Fahrrads

Noch zu Lebzeiten von Karl Drais gab es die ersten rechtlichen Maßnahmen gegen Laufradfahrer. Das bekannte Beispiel hierfür ist die Stadt Mannheim, die ein Verbot erließ, die Gehwege mit den neuen Fahrzeugen zu befahren. Doch dies blieb nur eine rechtsgeschichtliche Episode, denn das Laufrad konnte sich nicht allgemein durchsetzen.

Größere Wirkung erlangte das Zweirad erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Will man den Beginn mit einer Jahreszahl benennen, dann empfiehlt sich hierfür das Jahr 1867. In diesem Jahr führte Pierre Michaux dem internationalen Publikum, welches sich zur Weltausstellung in Paris eingefunden hatte, seine Michauline /3/ vor und löste damit die erste Fahrradbegeisterung in Europa und Nordamerika aus. Die weitere Entwicklung ist bekannt: Vor allem in England und Nordamerika begann kurz darauf die industrielle Fertigung von Fahrrädern, die sich nun immer mehr zu Hochrädern entwickelten.

Um die verkehrsrechtlichen Folgen dieser Entwicklung zu verstehen, muss man vier Punkte im Auge behalten:

1. Diese frühen Fahrräder waren urbane Fahrzeuge. Es war das wohlhabende, städtische Publikum, das an dieser Art der Fortbewegung Gefallen fand. Die Fahrräder tauchten demnach genau dort auf, wo der Verkehr am größten war: in den großen Städten.
2. Diese frühen Fahrräder waren ungefedert und die Straßen im besten Fall mit groben Pflastersteinen gepflastert. Viele Fußwege, wie sie vor allem die städtischen Parkanlagen durchzogen, trugen jedoch eine weiche Deckung.

Man kann es daher den damaligen Radfahrern nicht verdenken, dass sie mit Vorliebe auf diesen Fußwegen fuhren.

3. Das Radfahren war eine ganz neue Errungenschaft. Folglich war der Anteil der Fahranfänger unter den damaligen Radfahrern besonders hoch. Gleichzeitig war das Bewusstsein für die Gefahren, die von den beinahe lautlosen und schnellen Verkehrsteilnehmern ausgingen, wenig ausgeprägt.
4. Viele Tiere bevölkerten damals die Straßen. Neben den Zugtieren wurden alle Arten von Haustieren einzeln und in Herden über die Straßen geführt oder getrieben. Bei all diesen Tieren bestand immer die Gefahr, dass sie sich erschreckten und scheuten.

Unter diesen Voraussetzungen waren Konflikte vorprogrammiert: Die übrigen Verkehrsteilnehmer fühlten sich durch die Radfahrer gestört. Spaziergänger klagten über handfeste Belästigungen, Fuhrleute hatten Probleme mit scheuenden Pferden. Da viele Betroffene ihrem Ärger schriftlich Luft machten und sich bei der Stadt oder der Polizei beschwerten, lagern heute noch unzählige Beschwerdebriefe und Anzeigen aus den Anfangsjahren des Radfahrens in unseren städtischen Archiven.^{/4/}

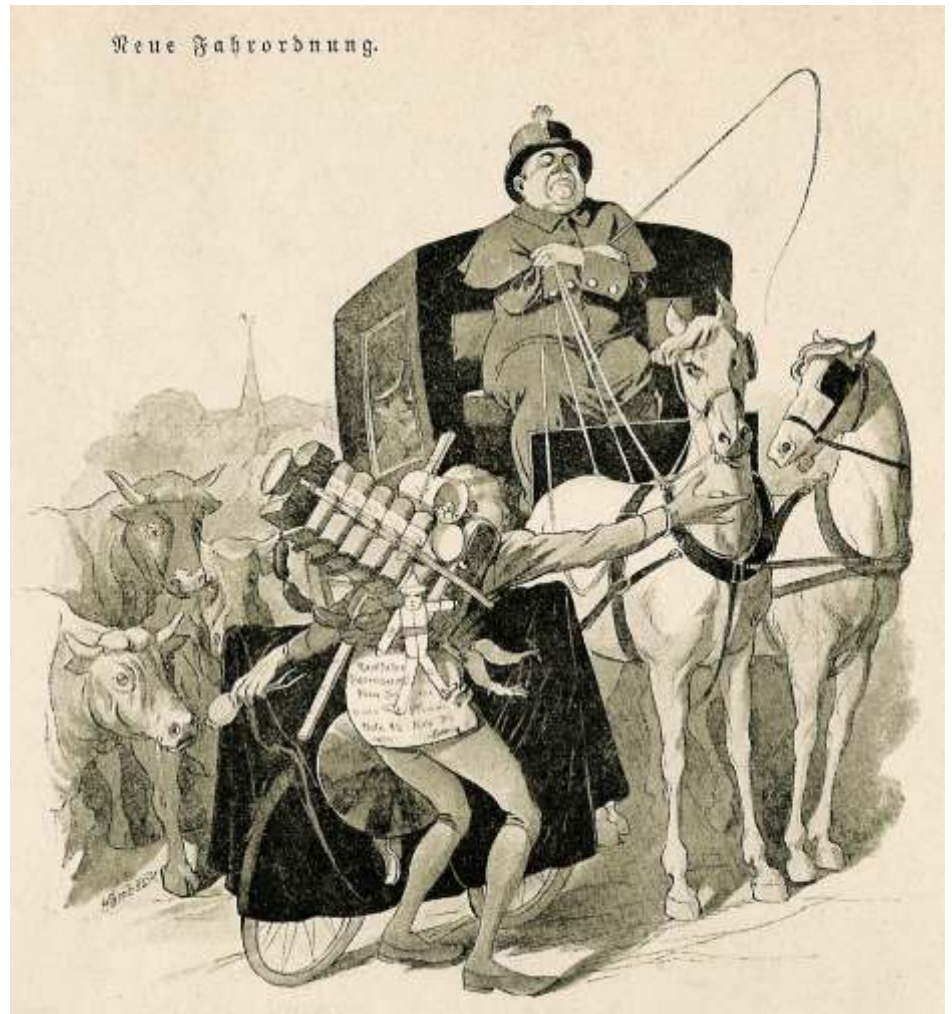
Schnell bestand kein Zweifel mehr, dass das Verhältnis von Radfahrern zu den übrigen Verkehrsteilnehmern einer rechtlichen Grundlage bedurfte. Doch diese zu schaffen, war keine leichte Aufgabe. Öffentliche Wege unterlagen dem Gemeingebrauch, d.h. jedermann durfte sie ohne besondere Zulassung nutzen. Es gab lediglich die Einschränkung, dass die Benutzung nur im Rahmen der gebotenen Rücksicht auf andere Benutzer erlaubt war.^{/5/} Dieser Gemeingebrauch an öffentlichen Wegen bestand reichsweit. Allerdings gab es zahlreiche Wege, die einer bestimmten Benutzungsart, einem besonderen Benutzungszweck oder einer festgelegten Benutzungszeit unterlagen. So gab es Fußwege, Fahrwege, Mühlenwege, Kirchwege, Schulwege, Reitwege etc.^{/6/}

Verantwortlich für die Wege waren die Wegebaupflichtigen. Sie mussten sich um den Bau und Unterhalt eines Weges oder Streckenabschnittes kümmern. Häufig lag diese Pflicht bei den Grundbesitzern. Wegebaupflichtig konnten Private, Gutsbezirke, Gemeinden, Wegebauver-

bände, Kreise, Provinzen oder der Staat sein.^{/7/}

Der Wegebaupflichtige übernahm auch die Aufgabe durch entsprechende Vorschriften, Störungen auf seinen Wegen zu vermeiden. Nachdem ab 1867 und verstärkt nach 1871 immer mehr Radfahrer in den deutschen Ortschaften auftauchten, traten allenthalben Verordnungen in Kraft, die das Miteinander auf den Straßen und Gehwegen regel-

existierte eben auch eine Unmenge an Verordnungen. Dass dies ein unhaltbarer Zustand war, musste jeder Verantwortliche einsehen. Eine Folge dieser unübersichtlichen Vielfalt war es, dass die Verordnungen häufig nicht angewendet wurden, wie dies im Gesuch erwähnt wird. Sei es, dass der wachhabende Schutzmann ein Einsehen hatte, sei es, dass die Gerichte den Radfahrer gegen die Verordnung in Schutz nahmen.^{/8/}



Die "Neue Fahrordnung" beschreibt mit spitzer Feder die Unterdrückung der Radfahrer gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern durch immer weiter reichende Vorschriften. Der Zeichner namens Ham-bäck zeigt einen unterwürfigen Radler, der sein Rad mit einer schwarzen Decke verhüllt hat, um für die sensiblen Pferde irritierende Lichtreflexe von Nickelteilen zu vermeiden. Die Kutschpferde beruhigt er mit Zucker, die Ochsen mit Rüben. Als Legitimation trägt der Radfahrer auf seinem Hinterteil ein Zeugnis „Radfahrer-Rigorosum“ - ein Begriff aus der universitären Prüfungsordnung zur Erlangung der Doktorwürde - ausgestellt für Peter XXX mit den Noten Praxis 1 und Theorie 3. Auf dem Rücken hat der Radler nicht nur den Zuckervorrat und eine Sammlung von Gesetzestexten befestigt, sondern auch eine lange Elle zum Messen des Mindestabstandes beim Überholen von Fuhrwerken, eine Warnlampe und zahlreiche Knackwürste für renitente Straßenköter. Der Kutscher würdigt ihn trotz allem keines Blickes...

ten. Allein für das hier in der Beilage veröffentlichte Gesuch des Deutschen Radfahrer-Bundes haben die Verfasser etwa hundert solcher Polizei-Verordnungen ausgewertet und doch noch lange nicht alle erfasst. Weil es viele unterschiedliche Wegebaupflichtige gab,

Die Schwierigkeit für den Gesetzgeber lag in dieser Vielgestaltigkeit. Wie die Wege, so war auch das dazugehörige Recht historisch gewachsen. Als z. B. das Königreich Preußen im 19. Jahrhundert neue Gebiete in seinen Staat eingliederte, übernahm es mit diesen Ländereien nicht

nur deren Straßen und Wege, sondern auch die dazugehörige Gesetzgebung. Wurden dann Provinzen aus Ländern oder Landesteilen vergangener Staaten gebildet, dann bestand dort deren Wegesetzgebung weiter. Das hatte zur Folge, dass es in der Rheinprovinz 19 unterschiedliche Wegerechtssysteme gab. Ein besonders schwieriger Fall war der Regierungsbezirk Wiesbaden, in dem entsprechend seiner Zusammensetzung nassauisches, hessen-darmstädtisches, hessen-homburgisches, kurhessisches, Frankfurter und bayerisches Wegerecht bestand./9/

Ursprünglich war in Mitteleuropa das Wegerecht meist privatrechtlich organisiert. Mit dem Erwerb von Überlandstraßen durch den Staat wird es im Laufe des 19. Jahrhunderts immer mehr zu einer Angelegenheit des Öffentlichen Rechts. Der preußische Staat unternahm mehrere Anläufe, sein Wegewesen, d. h. die Gesetzgebung, Verwaltung und technische Behandlung der Wege zu vereinheitlichen. Sie sind alle gescheitert. In den anderen deutschen Bundesstaaten sah es zum Teil nicht viel besser aus. Vorbildlich war jedoch das Königreich Hannover, das frühzeitig ein modernes Wegerecht eingeführt hat.

Nachdem mehrere preußische Regierungen sich vergeblich bemüht hatten, das Wegerecht zu vereinheitlichen, gab Berlin dieses Vorhaben 1877 endgültig auf. Ab jetzt versuchte man ein anderes Vorgehen. Durch das Dotationsgesetz übertrug der Staat seinen Provinzen die Staatschausseen. Damit wurde der Straßenverkehr zu einer Angelegenheit der Provinzialregierungen. Dies war möglich geworden, da die Straßen damals an Bedeutung verloren hatten. Denn durch die Transportleistungen der Eisenbahnen setzte sich die Überzeugung durch, dass Straßen hauptsächlich regionale Aufgaben zu erfüllen hatten.

So waren die Zustände, als immer mehr Radfahrer angingen, Wanderfahrten zu unternehmen. Sie nutzten die großen Chausseen wieder als Überlandverbindungen. Deshalb waren die Radfahrer auch die Leidtragenden der Verordnungsvielfalt. Daher stießen sie den nächsten Entwicklungsschritt an und verlangten einheitliche Vorschriften auf nationaler Ebene. Diesen Entwicklungsschritt dokumentiert ein ausführliches Gesuch (siehe unten!). Das preu-

bische Innenministerium antwortete darauf prompt. Das Fachblatt der Fahrrad-Industrie DER RAD-MARKT /10/ druckte in seiner Ausgabe vom 18. Juli 1896 die Antwort des Ministeriums ab:

*„Ministerium des Innern.
Berlin, den 22. Juni 1896*

J.-Nr. 1440/96

Auf die an den mitunterzeichnenden Minister des Innern gerichtete Vorstellung vom 8. April d. Js. betreffend die einheitliche Regelung des Verkehrs mit Fahrrädern für den ganzen Preussischen Staat, stellen wir dem Vorstande anheim, zunächst den Entwurf einer den dortigen Wünschen entsprechenden Polizei-Verordnung auszuarbeiten und uns einzureichen. Die Angelegenheit wird sodann von uns näher erwogen werden.“



„Seit früh um sechs steh' ich nu hier – un das sind die beiden ersten – – wenn se sich blos nich noch besinnen und wieder umkehren! – –“; Karikatur „Auf der Lauer“ von Lyonel Feininger, veröffentlicht in DAS NARRENSCHIFF, 1898 Nr. 50

Unterzeichnet wurde der Brief von Vertretern des Ministers für Handel und Gewerbe, des Ministers der öffentlichen Arbeiten sowie des Innenministers./11/

Die preußische Regierung war sich demnach der Problematik durchaus bewusst. Allerdings hatte man auch die über ein halbes Jahrhundert andauernden, vergeblichen Bemühungen ein einheitliches Wegerechtssystem zu schaffen, nicht vergessen. Diesmal war man klüger: Das Ministerium versuchte gar nicht erst, eine Verkehrsordnung für das ganze Königreich zu erlassen. Es nutzte den Entwurf des Deutschen Radfahrer-Bundes, um in Absprache mit den Regierungspräsidenten der einzelnen Provinzen eine Mustervorlage zu erarbeiten. Diese wurde jedoch nicht dem Gesamtparlament zur Beratung übergeben, sondern peu à peu in den einzelnen Provinzen zur Grundlage der Provinzialgesetzgebung gemacht. Die Provinziallandtage hatten so die Möglichkeit, die Vorschriften den regionalen Besonderheiten und Befindlichkeiten anzupassen. Mit anderen Worten: Die preußische Regierung hielt es für aussichtsreicher, die Zustimmung von den zwölf Provinziallandtagen zur modifizierten Mustervorlage zu bekommen, als eine allgemeingültige Verordnung vom Preußischen Landtag in Berlin beschließen zu lassen. Wegerecht galt wohl als ureigenes Recht lokaler Gebietskörperschaften, das nur widerwillig abgegeben wurde. Dank dieses Vorgehen gelang es jedoch, das Wegerecht Preußens langsam zu vereinheitlichen. Die preußische Mustervorlage übernahmen auch andere deutsche Bundesstaaten./12/

Doch das preußische Innenministerium ging noch weiter. 1901 wurde ein Gesetz (GS 135 = Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten Seite 135 im betreffenden Jahrgang) erlassen, welches das Ausweichen von Fuhrwerken im Königreich Preußen einheitlich regelte. Fuhrwerke waren seitdem verpflichtet, nach rechts auszuweichen bzw. links zu überholen. Damit wurde das Rechtsfahrgebot, das allmählich in lokalen Radfahrordnungen aufgetaucht war, auch auf andere Verkehrsteilnehmer angewandt. Dass der Rechtsverkehr zum Ordnungsprinzip unseres Straßenverkehrs wurde, haben letztlich die vielen Radfahrer auf den Straßen des kaiserlichen Deutschlands bewirkt.

Die nächsten entscheidenden Schritte wurden dann auf Reichsebene getätigt. Aber auch hier gelangte das Problem nicht vor den Reichstag, denn die Vertreter der Landesregierungen besprachen es im Bundesrat. Seit 1903 lag dort das Thema Radfahrverkehr vor /13/ und wurde in mehreren Ausschüssen verhandelt. Da es nicht einfach war, eine Einigung zu erzielen, folgte die Beschlussfassung erst 1907 /14/. Am 8. April 1907 erschien diese Verwaltungsvorschrift für Radfahrer im Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger /15/.

Auch das Rechtsfahrgebot lag dem Bundesrat vor. Seit 1905 beriet er über die „Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen sowie des allgemeinen Fahrverkehrs hinsichtlich des Ausweichens der Fuhrwerke“. /16/ Für das Automobil reichten Verwaltungsvorschriften jedoch nicht mehr aus. Schon im Hinblick auf die internationalen Abkommen, die damals angestrebt wurden, bedurfte es einer soliden rechtlichen Grundlage. Mittlerweile hatte sich jedoch die Überzeugung durchgesetzt, dass Verkehrsrecht keine regionale Angelegenheit mehr war. Die Zeiten, in denen ein Staat wie z. B. die Hansestadt Bremen ihr eigenes Verkehrsrecht kreierte, waren lange vorbei. Es waren die Radfahrer gewesen, die diesen Überzeugungswandel bewirkt und erkämpft hatten. Daher war es nun möglich, für den Verkehr mit Automobilen die Zustimmung zu den Gesetzen zu bekommen. 1909 verabschiedete der Reichstag ein entsprechendes Gesetz. /17/

Danach trat das Fahrrad seine Leitfunktion bei der Entwicklung des Verkehrsrechts an das Automobil ab. Als Jahreszahl kann hier das Jahr 1909 genannt werden. In diesem Jahr trafen sich alle führenden Automobil-Clubs in Bad Homburg und berieten über ein internationales Abkommen. Als Folge dieses Treffens bat das Deutsche Reich die Französische Republik in Paris eine

internationale Konferenz einzuberufen, auf der der Verkehr mit Automobilen vertraglich geregelt werden sollte. Diese fand dann 1910 statt und brachte u. a. die Einführung international gültiger Verkehrszeichen. Seitdem sind noch viele Gesetze und Verordnungen erlassen worden, die später unter dem Namen „Straßenverkehrsordnung“ zusammengefasst wurden.

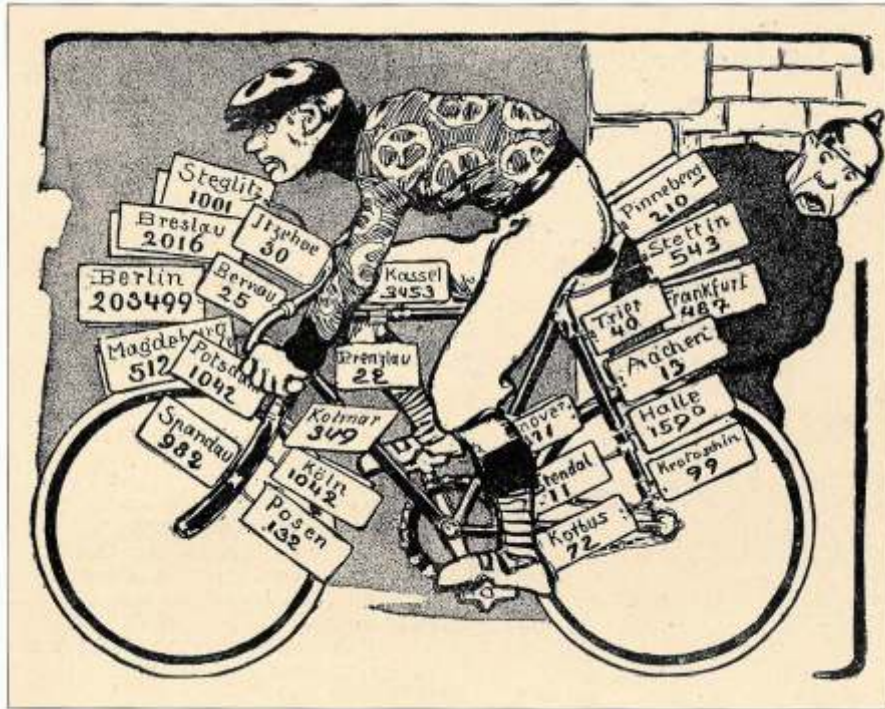
Bequemlichkeit für alle. /18/ Nach 1945 begann der Siegeszug des Automobils, dem alle anderen Belange, z. B. auch die Stadt- und Landschaftsplanung in einer vorher undenkbaren Weise untergeordnet wurde.

Nach dieser kurzen Zusammenfassung wird deutlich, welche Bedeutung dem Fahrrad bei der Entwicklung zukommt. Es

gab den Anstoß, das Miteinander der Verkehrsteilnehmer auf den Straßen zu regeln und in einem zweiten Schritt nationalstaatlich zu vereinheitlichen. Das in der Beilage abgedruckte Gesuch des DRB steht am Anfang dieses zweiten Schrittes.

Das Gesuch des Deutschen Radfahrer-Bundes

Im Jahre 1896 schrieb der Deutsche Radfahrer-Bund ein Gesuch an den preussischen Innenminister Freiherr von der Recke von der Horst. Ohne Übertreibung kann man dieses Schriftstück als ein Schlüsseldokument der deutschen Verkehrspolitik bezeichnen.



„Der preußische Tourenfahrer“; Karikatur von Arpad Schmidhammer, veröffentlicht in der JUGEND, 1899 Nr. 30. Der Zeichner prangert die Vorschriften an, in jeder bereisten Stadt eine Radfahrerkarte und ein Kennzeichnen erwerben zu müssen.

Die Ziele der Verkehrspolitik wandelten sich. In den Anfangsjahren ging es meist um ein friedliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer. Fußwege gab es neben den Straßen, um den Fußgängern mehr Bequemlichkeit zu verschaffen, nicht aber, um die Fußgänger vom Fahrdamm der Straße zu verbannen. Wegen der zahlreichen Unfälle setzte sich jedoch allmählich die Vorstellung durch, dass die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer alle ihre eigenen Verkehrswege erhalten sollten. D.h. Fußwege für die Fußgänger, Radwege für die Radfahrer und Straßen für Fuhrwerke und Autos. Die Anfänge dieser Entwicklung bildeten die ersten Radwege, die ab den 1890er Jahren in deutschen Städten angelegt wurden. Die Eisenbahn mit ihren Schienen hatte dazu das Vorbild gegeben. Ihren Höhepunkt erreichte die Trennung der Verkehrsteilnehmer im Nationalsozialismus. Radweg, Fußwege und schließlich die Autobahnen garantierten mehr Sicherheit und größere

Die deutschen Radfahrer begannen 1869 mit der Gründung von Radfahrervereinen. Diese waren anfänglich lokale Zusammenschlüsse, die unterschiedlich starken Einfluss auf die Verkehrspolitik ihrer Heimatgemeinden nehmen konnten. Nach verschiedenen Anläufen und unter erheblichen Schwierigkeiten gelang es 1884 einen Dachverband zu gründen: Den Deutschen Radfahrer-Bund. Doch schon bei seiner Gründung hat es Spannungen gegeben, weshalb sich 1886 ein zweiter Dachverband konstituierte. Er nannte sich „Allgemeine Radfahrer-Union“. Die Radfahrer-Union war in Deutschland, Österreich und der Schweiz aktiv. Ihr Schwerpunkt war die Pflege des Tourenfahrens. Schon bald nach ihrer Gründung fing sie an, Kontakt zu ausländischen Radfahrervereinen herzustellen. Es gelang der Radfahrer-Union Einreiseerleichterungen nach Österreich, Frankreich, Belgien, Italien und in die Schweiz zu bewirken. Verträge mit

den entsprechenden ausländischen Radfahrverbänden schafften zusätzliche Erleichterungen.



„Lieber Gott, laß es blos diesmal noch gut ablaufen! Wir wollens ja auch gewiß nicht wieder thun!!“; Karikatur von Lyonel Feininger, veröffentlicht in DAS NARRENSCHIFF, 1898 Nr. 47

Zwischen dem Deutschen Radfahrer-Bund und der Allgemeinen Radfahrer-Union bestand zeitweise eine große Konkurrenz. Nachdem sich die Union auf internationalem Gebiet profiliert hatte,

musste auch der Radfahrer-Bund aktiv werden. Er tat es, indem er sich des größten Hindernisses annahm, dass sich den Tourenfahrern im Deutschen Reich in den Weg stellte – er forderte die Vereinheitlichung der Verkehrsordnungen. Als der Radfahrer-Bund seine Rechtsschutz-Kommission gründete, machte er es ihr zur Pflicht, „die Einführung einer einheitlichen Radfahr-Ordnung mit allen zulässigen Mitteln zu erstreben.“ /19/

Der Deutsche Radfahrer-Bund war damals die weitaus größte Vereinigung deutscher und deutsch-österreichischer Radfahrer. 1897, also ein Jahr nachdem das Gesuch an den preußischen Innenminister geschrieben wurde, hatte er knapp 30 000 Mitglieder. Er gehörte der International Cyclists'-Association an und unterhielt damals offizielle Vertretungen in Russland, Frankreich, Belgien, Holland, Rumänien und der Schweiz.

Auf nationaler Ebene entwickelte sich der Deutsche Radfahrer-Bund schnell zur wichtigsten Interessenvertretung der Radfahrer. Von Anfang an beriet er die Landesregierungen bei allen das Radfahren betreffenden Angelegenheiten. Gleichzeitig betrieb er damals eine sehr geschickte Lobby-Arbeit, die oft für den modernen Historiker nur schwer zu fassen ist. Ein wichtiges Anliegen war es, die rechtlichen Bedingungen für Radfahrer zu verbessern. In diesem Zusammenhang steht auch das in der Beilage wiedergegebene Gesuch. Modern gesprochen, haben wir in dem Deutschen Radfahrer-Bund eine NGO (non-governmental organization = nichtstaatliche Organisation), die dem Gesetzgeber Vorschläge unterbreitet und Änderung der bestehenden Zustände anmahnt.

Da der „Erlaß einer einheitlichen Radfahrordnung für das ganze Deutsche Reich“ 1896 ein unrealistischer Wunsch war, wandte sich der Deutsche Radfahrer-Bund mit diesem Schreiben an den preußischen Innenminister, als dem Vertreter des wichtigsten deutschen Bundesstaates. Natürlich kannten die Rechtsexperten des Radfahrer-Bundes die wegerechtli-

chen Schwierigkeiten. Aber da das Königreich Preußen nun einmal mit Abstand der größte Staat des Deutschen Reiches war, schien es sinnvoll, hier mit der Reform zu beginnen. Gleichzeitig wurden Abschriften des Gesuchs auch an die anderen Bundesstaaten verschickt.

Der Verfasser des Gesuchs war Dr. W. von Schimmelfennig, Notar und Rechtsanwalt aus Bartenstein in Ostpreußen. Die einzelnen Ressortleiter des Deutschen Radfahrer-Bundes saßen über das ganze Reich verstreut. Ihnen allen war gemeinsam, dass sie ihre Sache mit sehr viel Engagement betrieben. Schimmel-



Dr. W. von Schimmelfennig, Vorsitzender der DBR Rechtsschutz-Kommission

fennig war der Vorsitzende der „Rechtsschutz-Kommission“. Er korrespondierte mit allen deutschen Landesregierungen über die juristischen Aspekte des Radfahrens. Aus seinen Briefen geht hervor, dass er auch die rechtlichen Entwicklungen im Ausland verfolgte. Er war gewiss einer der Experten für Radfahr-Recht in seiner Zeit.

In seinem Gesuch bezieht der Deutsche Radfahrer-Bund zu allen wichtigen Fragen des Radfahrens Stellung. Dass er kein neutraler Beobachter sondern eine Interessenvertretung ist, zeigt sich spätestens dann, wenn in dem Schreiben die übelsten Ungereimtheiten und Missstände pointiert dargestellt werden. Indem er die Vorschriften gezielt ad absurdum führt, legt dieser Text überzeugend deren Schwächen bloß. Manchmal schießt der Radfahrer-Bund jedoch weit über das Ziel hinaus, z. B. bei der Feststellung, dass das Vorhandensein von Bremsen „nicht unbedingt erforderlich“ sei. /20/ Damals

war diese Einstellung in Radfahrerkreisen jedoch weit verbreitet. Die schon zitierte Zeitschrift DER RAD-MARKT begründete dies folgendermaßen: „*Bezüglich der Bremsvorrichtungen sollten keine tatsächlich überflüssigen Vorschriften gegeben werden. Eine Bremsvorrichtung bietet durchaus keine Gewähr dafür, dass ein Einhalten bei schneller Fahrt auf kurzer Entfernung möglich ist. Einerseits sind nach Einführung der pneumatischen Reifen die Bremsvorrichtungen tatsächlich weniger zuverlässig geworden und andererseits bietet ein plötzliches Anziehen der Bremsen für den Radfahrer eine grosse Gefahr des Sturzes, so dass die zuverlässigste Art des Anhaltens in schneller Fahrt stete das Zurückhalten mittels der Füsse bietet. Eine Bremsvorrichtung kann daher unseres Erachtens nach nur als eine Vorrichtung zum Schutze des Radfahrers selbst, nicht zum Schutze des Publikums angesehen werden, und daher ist eine Vorschrift überflüssig und dem Zweck der auf andere Weise erreicht werden muss, nicht dienlich...*“ /21/



Freiherr von der Recke von der Horst als preußischer Innenminister

Der Empfänger des Gesuchs war der preußische Innenminister Eberhard Freiherr von der Recke von der Horst (1847 - 1911). Er entstammte dem westfälischen Uradel und machte Karriere als Verwaltungsjurist. Von 1895 bis 1899 war er preußischer Innenminister, danach Oberpräsident der preußischen Provinz Westfalen. /22/ Als Oberpräsident erließ er gleich zu Beginn seiner Amtszeit eine neue Polizeiverordnung für Radfahrer. In der Beilage ist diese Verordnung ebenfalls abgedruckt, da sie dokumentiert, wie die Vorstellungen des Deutschen Radfahrer-Bundes von der preußischen Ver-

waltung verstanden und umgesetzt wurden. In fast allen Punkten hält sich diese Polizeiverordnung an die Vorschläge des Gesuchs. Lediglich das Befahren der Bankette und Fußwege in den geschlossenen Ortschaften wird generell verboten, und es wird den lokalen Behörden anheim gestellt, dieses Verbot aufzuheben. Der zweite wesentliche Punkt, der den Vorstellungen des Radfahrer-Bundes widerspricht, ist die Ausweisungspflicht der Radfahrer. Die westfälische Verordnung, die zum 1. Januar 1901 rechtskräftig wurde /23/, versucht allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden und Provokationen zu unterbinden. Sie zeigt, dass die Bemühungen des Deutschen Radfahrer-Bundes auf fruchtbaren Boden gefallen sind.

Weitere Karikaturen aus der Sammlung von Gerhard Eggers sind unter KS-Online auf der Homepage eingestellt.

Anmerkungen

- /1/ Verkehrsabgaben für die Straßenbenutzung wurden im Laufe des 19. Jh. immer mehr vereinheitlicht. Im Zollvereinsvertrag von 1867 (BGBl. 81) wurde festgelegt, dass sie den preußischen Chausseegeldtarif nicht überschreiten durften. Ab 1876 fand die Erhebung von Chausseegeldern auf Staatsstraßen in Preußen nicht mehr statt. Seitdem waren hier nur noch Kreis-, Kommunal- und Privatchausseen abgabepflichtig. - Rudolf v. Bitter: Handwörterbuch der Preußischen Verwaltung, Leipzig 1906, Bd. 1, S. 324f.
- /2/ So z. B. Anne-Katrin Ebert: Radelnde Nationen, Frankfurt 2010. Dort findet sich eine umfangreiche Bibliographie zum Thema.
- /3/ Die Michauline war ein Zweirad mit Trekkurbelantrieb an dem Vorderrad. Nach wie vor ist umstritten, wer dieses Fahrzeug erfunden hat. Der Verdienst von Pierre Michaux war es, diese technische Neuerung allgemein bekannt gemacht zu haben.
- /4/ Diese und andere regionale Quellen wurden erst in wenigen Städten systematisch ausgewertet. Vgl. z. B.: Stefan Brüdermann: Fahrradverkehr im Herzogtum Braunschweig. Polizeirechtliche und soziale Aspekte, in: Braunschweigisches Jahrbuch für Landesgeschichte 76 (1995), S. 101-124; ders.: Die Frühzeit des Fahrradverkehrs in Nordwestdeutschland und die Verkehrsdisziplinierung, in: Technikgeschichte 64 (1997), S. 253-267; ders.: Äußere Bedingungen für das Radfahren in Hannover bis zu den Anfängen der Massenmotorisierung, in: Brockmann, Karin u. a. (Hrsg.): Hannover fährt Rad, Braunschweig 1999, S. 95-107; Reitemeier, Arnd: "Um Haaresbreite [...] von einem in wildem Tempo heranrasenden Jüngling überfahren - Göttingen, seine Radfahrer und die Entwicklung der Radwege", in: ders. u. Ohainski, Uwe: Aus dem Süden des Nordens. Studien zur niedersächsischen Landesgeschichte für Peter Aufgebauer zum 65. Geburtstag, Bielefeld 2013, S. 487-510; Antjekathrin Graßmann: Eine gewisse Animosität gegen Radfahrer..., in: Lübeckische Blätter, Bd. 145, 1985, S. 373-376
- /5/ Jürgen Salzwedel: Wege, Straßen und Kanäle (Wasserwirtschaft), in: Jeserich, Kurt

- G. A. u. a. (Hrsg.): Deutsche Verwaltungsgeschichte, Bd. 3, Stuttgart 1984, S. 346f
- /6/ Ebd. S. 347
- /7/ Ebd. S. 335
- /8/ So geschehen z. B. in Bremen StAB 4, 14 / 1 - VIII. C. 3. f. b. [1]
- /9/ Rudolf v. Bitter: Handwörterbuch der Preußischen Verwaltung, Leipzig 1906, Bd. 2, S. 773
- /10/ Der Rad-Markt war eine vielgelesene Fachzeitschrift, die zweimal im Monat erschien. „Die Zusendung erfolgt an alle Fabrikanten, Händler und Agenten der Fahrrad-Branche in Deutschland, Österreich, Ungarn, Schweiz, Dänemark, England, Schweden, Norwegen, Russland, Frankreich, Italien etc.“ - wie auf dem Titelblatt vermerkt wurde. Für das Fachpublikum war der Bezug kostenlos.
- /11/ Der Rad-Markt, Jg. 11, Nr. 269, Bielefeld 1896, S. 1
- /12/ Z. B. das Großherzogtum Oldenburg
- /13/ Protokoll des Bundesrates 1903, § 629
- /14/ Ebd. 1907, § 216
- /15/ Grundzüge, btr. den Fahrradverkehr vom 14. März 1907; D.R. u. Kgl. Pr.St.A. Nr. 85
- /16/ Protokoll des Bundesrates 1906, § 320
- /17/ RGBl., Nr. 26, S. 437-444
- /18/ Dass diese letztlich eine Einschränkung für die Fußgänger war, ist unbestritten. Vgl. Johann-Günther König: Zu Fuß, Stuttgart 2013, S. 201ff
- /19/ W. von Schimmelfennig: Recht und Gesetz im Radfahrwesen, in: Paul Salvisberg: Der Radfahrersport in Bild und Wort, 2. ergänzter Nachdruck der Ausgabe München 1897, Hildesheim 1998, S. 172
- /20/ In seinem Beitrag zu dem Buch Der Radfahrersport in Bild und Wort (Salvisberg, s. Anm. 16), das ein Jahr später, nämlich 1897 erschien, vertrat der Autor diesbezüglich eine andere Meinung: „Gegen die Ausrüstung des Fahrrades mit Bremse, Laterne und Glocke wird sich im allgemeinen nicht viel einwenden lassen“ (S. 172).
- /21/ Der Radmarkt, Jg. 11, Nr. 269, Bielefeld 1896 S. 5-7
- /22/ siehe <http://www.westfaelische-geschichte.de>
- /23/ veröffentlicht in: Amts-Blatt der Königlichen Regierung zu Münster, Jg. 1900 als Extra-Beilage zum Stück 48, Kap. VI des Oberpräsidenten, No. 851 vom 26. 11. 1900, Polizeiverordnung betreffend den Verkehr mit Fahrrädern auf öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen.

Abbildungsnachweis

- S. 11 Radfahrhumor Nr.12 vom 15. März 1890 (3. Jg.), S. 240, Sammlg. Uli Feick
- S. 12 Unbekannte Quelle, Sammlg. Gerhard Eggers
- S. 13, 14 und 15 aus:
Lyonel Feininger – Auf dem Narrenrad; Feininger Edition Kunst-Kabinett Usedom – Galerie Benz, Usedom 2014, entnommen den Seiten 68, 35 und 44
- S. 15 Portrait Schimmelfennig: siehe /19/, S. 173
- S. 16 Portait von der Recke: Internet-Portal „Westfälische Geschichte“, siehe unter <http://www.westfaelische-geschichte.de/med1843>

Die Rennen der Zeitungsfahrer

von Walter Euhus, Langenhagen



Eine Tageszeitung ist ohne Zeitungsboten wohl kaum denkbar. Und seit Urzeiten sind diese Leute mit dem Fahrrad unterwegs, um ihre Kunden in aller Frühe bis spätestens 6 Uhr bedient zu haben. Darüber muss man nur wenige Worte verlieren. Allenfalls darüber, dass die Zeitungsboten und -botinnen wahre Lastenträger - und irgendwie auch Radsportler - sind und, historisch betrachtet, auch schon früher waren. Das galt besonders für die Zeitungsfahrer, die täglich die Kioske belieferten. Wie radsportlich sich diese Betätigung entwickeln konnte, demonstriert der folgende Beitrag. Unser Autor ist der Frage nachgegangen, wie es zu den kuriosen Rennen der Zeitungsfahrer gekommen ist und wie sich dieser Wettbewerb bis in die Fünfziger Jahre halten konnte.

Eine Idee wird geboren

Dass Zeitungsfahrer sportlich australisierte Radsportler sind, erkannte als erster Fredy Budzinski, Berliner, einer der Großen aus der Riege der Radsportjournalisten. /1/ Da legten die Zeitungsfahrer schon lange Zeit früh morgens weite Wege auf ihren Fahrrädern zurück, Rucksäcke mit schwerer Last auf dem Rücken. Tempo war angesagt, denn „Zeit ist Geld“. Und die Leser wollten rechtzeitig bedient werden.

Budzinski beließ es nicht bei dieser Erkenntnis, vielmehr nutzte er sie, um die Leistung der Zeitungsfahrer einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen. Im „Sportalbum der Radwelt“ berichtete er 1921 ausführlich über „Die Meisterschaft der Zeitungsfahrer“, über das Entstehen, den Verlauf und den Erfolg

der Fahrt. /2/ u. /3/ Die erste Austragung des Wettbewerbs fand am 24. Oktober 1920 auf dem berühmten Berliner Kopfsteinpflaster statt.

Zur Vorgeschichte schreibt Budzinski: „Im April 1920 fuhr ich mit meinem Rade durch die Potsdamer Straße zu Berlin, um über den an der Grunewaldstraße beginnenden Berg nach Schöneberg zu gelangen. Am Fuß des Berges holte ich eine Gruppe von Zeitungsfahrern ein, die mit schwerbeladenen Rucksäcken den Berg in Angriff nahmen. Schon im ersten Drittel der Steigung entwickelte sich ein ‚Bergrennen‘. Ich beobachtete dieses ‚Rennen‘ aus rückwärtiger Lage und stellte dabei eine beachtenswerte Leistungsfähigkeit dieser Fahrer auf den plumpen Rädern und mit der hohen Belastung fest. In einer Sekunde fand ich, was ich Monate hindurch nicht zu finden vermocht hatte! Ich fand das

Ereignis, das ich brauchte, um alle Kreise der Bevölkerung auf mein Unternehmen aufmerksam zu machen, und mit ihm fand ich das Mittel, um die Zeitungen zu zwingen, Notiz von meinem Vorhaben zu nehmen. Der Kampf der Zeitungsfahrer auf der Schöneberger Steigung hatte mir den Gedanken eingegeben, für die allen Städten bekannten Fahrer ein Rennen zu veranstalten und durch die Teilnahme der im Dienste der Tageszeitungen stehenden Fahrer die Presse zur Kenntnisnahme von dem neuartigen Unternehmen zu zwingen. Mein Plan war in wenigen Minuten fertig... und ich entwarf auf dem Wege nach Schöneberg bereits die Ausschreibung.“

Budzinski, der Macher

Als engagierter Radsportjournalist hatte Budzinski nach dem Ersten Weltkrieg schon lange einen Weg gesucht, wie man „den Radsport durch ein großes Ereignis in den Vordergrund stellen könne“. Die meisten Pläne scheiterten an der Kostenfrage und der Entwertung des Geldes. Es fanden zwar nach Kriegsende wieder eine Reihe von Bahn- und Straßenrennen statt, die auch hohe Zuschauerzahlen anzogen, aber eine größere Zahl der Zeitungen zeigte offensichtlich eine Abneigung gegen den Radsport. Nun sah

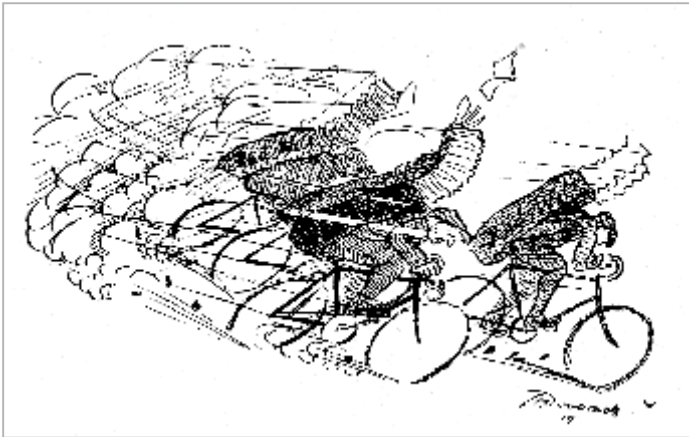


Abb. 1 In der Karikatur „Der Preis der Rad-Welt - Endkampf“ nimmt der Zeichner 1919 das zukünftige Geschehen vorweg

Budzinski die Möglichkeit, auch diese Zeitungen in die neue Sache einzuspannen. Kurioser Weise hatte anderntags - ohne Kenntnis von Budzinskis Idee - Albert Dobbrack ihm eine Karikatur geschickt, die ein Rennen der Zeitungsfahrer darstellte. (Abb.1)

Ein Titel war mit „Meisterschaft der Zeitungsfahrer“ schnell gefunden. Nun mussten noch die Rahmenbedingungen geschaffen werden. Als nächstes besorgte sich Budzinski einen Zeitungssack, füllte ihn mit 20 Pfund Papier, setzte sich aufs Rad und probierte damit eine Steigung aus. Die Fahrt wurde als „zu leicht befunden“. Budzinski probierte es mit 25, 30, 40 und zuletzt mit 50 Pfund. Obwohl er auch diese Last den Berg „hoch stemmte“, legte er das Höchstgewicht auf 40 Pfund (= 20 kg) fest. Das Minimum sollte 25 Pfund betragen.

Nun sprach Budzinski mit einer Reihe von Leuten aus dem Radsport und dem Kreis der Zeitungsfahrer, lotete deren Meinungen aus, erwirkte die Genehmigung für einen Termin, schrieb an den Bund Deutscher Radfahrer (BDR), an Vertreter der Industrie und an den Reichspräsidenten wegen eines Ehrenpreises. Den zu stiften sah sich dieser aber nicht in der Lage, wie sich herausstellte. Budzinski hatte immer wieder bemängelt, dass Start und Ziel großer Straßenrennen vor die Tore der Stadt gelegt wurden. Er beschloss, sein Rennen am Brandenburger Tor beginnen zu lassen mit einer neutralisierten Anfahrt zum Start. Außerdem wollte er nicht, wie üblich, die Startzeit in aller Herrgottsfrühe ansetzen, sondern im Laufe des Vormittags.

Es kann losgehen

Erst drei Wochen vor der Veranstaltung informierte Budzinski ausführlich

die Presse. Dann veröffentlichte er die Ausschreibung. Die Idee schlug ein, wie eine Bombe, sowohl bei den Zeitungsfahrern als auch bei Radsportinteressierten. Zuschriften kamen aus allen Teilen Deutschlands. Lob gab es auch von den Großen des Radsports. Preise wurden gestiftet und es dauerte nicht lange, da machten

Krafträder und Kraftwagen, Hochräder und Einräder. An der Spitze fuhr ein Kraftwagen mit einer Musikkapelle, zu beiden Seiten das Heer der Reklamefahrer und im langen Zuge die rucksackbewehrten Zeitungsfahrer. Je näher Budzinski dem Start am Bahnhof Heerstraße kam, je dichter wurde das Spalier. Tausende und Abertausende standen zu beiden Seiten der Straßen, den Rennfahrern wurde nur eine schmale Gasse gelassen. (Abb.2)

Und dann war es soweit. Kein Geringerer als der international erfolgreiche Meisterfahrer Walter Rütt gab den Startschuss und fungierte als Zielrichter. Eine



Abb. 2 Dicht gedrängt beobachten Zuschauer den Start der Zeitungsfahrer an der Heerstraße

auch die großen Zeitungen das Rennen zu ihrer Sache, nicht nur in Berlin, sondern in ganz Deutschland. Unterstützung kam auch aus den Radsportkreisen. Bald hatte Budzinski eine Betreuer-Mannschaft von 300 Leuten zusammen, dazu gehörten „Samaritervereine“ und Radfahrer-Vereine für Ordnungs- und Kontrolldienste.

Erstes Rennen am 24. Oktober 1920

Es war nebelig, morgens, am Tag des Rennens. Als Budzinski mit dem Auto zum Brandenburger Tor - dem Abfahrplatz für die Anfahrt zum eigentlich Start - gefahren wurde, überholte er bald eine große Zahl von Radfahrern. Die Straßenbahnen in der Innenstadt waren überfüllt, Menschen hingen vorne und hinten an den Eingängen und ein Strom von Fußgängern ergoss sich in den Tiergarten. Es wimmelte von Zuschauern und Rennfahrern, Tausende waren auf Rädern unterwegs. In die Schar der Radler sah man



Abb. 3 Der Reifenhersteller Fulda unterstützte schon 1920 die erste Meisterschaft



Abb. 4 Mit diesem „Besenwagen“ wurden defekte Räder aufgelesen

andere Radsportgröße, Willi Arend, stand ihm als Schiedsrichter zur Seite. Das Rennen wurde als Rundstreckenrennen über 22 Kilometer ausgetragen. Es war die klassische Berliner Rennstrecke am Rande des großen Waldgebietes, das früher einmal „Königlich Spandauer Forst“ hieß und als „Berliner Forst Grunewald“ bekannt ist. Es wird auch heute noch als Trainingsstrecke Berliner Rennfahrer benutzt. Zum besseren Verständnis wird die Streckenführung anhand der heutigen Straßenbezeichnungen aufgezeigt, wobei zu berücksichtigen ist, dass das Waldgebiet seinerzeit noch größer war als heute und das Gebiet um Olympiastadion und Messegelände einschloss. Die Strecke verlief nach dem Start am Bahnhof Heerstraße in östliche Richtung durch den Bereich des Messegeländes,



Abb. 5 Die Teilnehmer auf dem Weg von der Innenstadt zum Startpunkt an der Heerstraße



Abb. 6 Die Meisterschaftsfahrer gaben im Spurt alles – angefeuert von den Zuschauern

südlich entlang der Avus, dann in einem Bogen Richtung Norden, neben der Havel entlang über den Karlsberg nach Pichelsberg, dann im Schwenk östlich zum Ziel Bahnhof Heerstraße. Insgesamt waren 200 Fahrer am Start. In der Wertpreisgruppe siegte der Berliner Straßenfahrer Albert Dobbrack, in der Gruppe der Berufsfahrer der Straßen- und Bahnfahrer Otto Tietz. (Abb.3)

Die Veranstaltung war ein außerordentlich großer Erfolg. Die Zuschauer waren begeistert und die Tageszeitungen brachten anderntags spaltenlange Berichte über die „Meisterschaft der Zeitungsfahrer“. Illustrierte Zeitschriften folgten später mit Bildberichten. (Abb.4) Zu Werbezwecken wurde eine Postkartenserie aufgelegt. (Abb. 2, 3 u. 5) Kurz,

das Rennen war in aller Munde und Budzinski hatte bewiesen, dass das Interesse am Radsport ungebrochen war. Der begann am Tag nach dem Rennen mit der Planung einer großen Feier. Die fand später im Saal der „Neuen Welt“, dem großen Gastronomiebetrieb im Vergnügungspark an der Hasenheide in Berlin-Neukölln, mit einem „radsportlichen Programm erster Ordnung“ statt. Geld- und Ehrenpreise in Höhe von 45 000 Mark kamen „zum Austrag“, was die höchste Summe war, die bisher bei einem Straßenrennen verteilt wurde. Der Sieger der Wertpreisgruppe erhielt Preise im Werte von etwa 5 000 Mark und der Sieger der Geldpreisfahrer 1 875 Mark in bar und Ehrenpreise im Wert von etwa 2 000 Mark. Aus den 1930er Jahren befinden sich in der Sammlung von Uli Feick schöne Pressefotos, die etwas zum Rennverlauf und zu den Siegern wiedergeben. (Abb.6 und 7)



Abb. 7 Die Gewinner nehmen ein Bad in der Menge und freuen sich auf die Preise

Die Folgen

Zeitungen und Zeitschriften hatten dafür gesorgt, dass das Zeitungsfahrer-Rennen überall bekannt wurde. In den Folgejahren wurde die Meisterschaft wohl jährlich ausgetragen. Bald wurden solche Rennen in dieser oder ähnlicher Form auch in anderen Städten und Ländern ausgetragen. So gab es beispielsweise 1925 schon die 4. Pariser Meisterschaft der Geschäfts-Dreiräder über 50 Kilometer, dessen Sieger die Strecke in 1:55 Stunden zurücklegte. /4/ Auch 1926 wurde dieses Rennen veranstaltet. Der Sieger erreichte eine Durchschnitts-Geschwindigkeit von 27,5 km/h, eine beachtliche Leistung des Dreirad-Siegers.

1938 wurde die hannoversche „Geschäfts- und Boten-Meisterschaft“ in der Eilenriede, Hannovers großem Stadtwald, ausgetragen. Das „Hannoversche Tageblatt“ berichtete am 18. Oktober darüber. „Da sah man keine feinen, eleganten Rennmaschinen mit tiefen Lenkern, sondern abgegriffene, abgeblätterte Karren, manche ein wenig angerostet, hatten manchen Sturm erlebt. Brave Arbeitsräder, daneben die Boten, deren harter, grausamer Lehrmeister ‚Großstadtverkehr‘ heißt. Dieser Lehrmeister erzieht aber zu Kaltblütigkeit und Wendigkeit“, so heißt es in dem Bericht.

Wie oft das Rennen in Hannover wiederholt wurde, ist dem Verfasser nicht bekannt. Das Rennen in Berlin wurde schon 1945 kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wieder aufgegriffen. /5/ Eine Radsportzeitung schrieb am 26. Oktober 1948, dass die 14. Wiederholung anstand mit einem Rennen auf einem 1,8-km-Kurs am „Pfefferberg“. Zu lesen war, dass es auch schon 1946 in den Klassen

Redaktionsfahrer, Junioren und Senioren ausgetragen wurde. Es hat den Anschein, dass die Rennen in der Nachkriegszeit mehrmals pro Jahr aber unregelmäßig ausgetragen wurden, denn in der Sammlung von Uli Feick existiert ein Programm des Jubiläumsrennens am 12.

Oktober 1952. (Abb. 8) An diesem Termin kam die „25. Meisterschaft der Berliner Zeitungsfahrer“ zur Austragung. Die Rennstrecke wird um den Volkspark Hasenheide beschrieben mit dem Start an der Nordseite der Hasenheide mit dem Verlauf über Wissmannstr. - Karls-



Abb. 8 Titelbild des Programms der Jubiläumsmeisterschaft 1952 – gesponsert von Continental

gartenstr. - Fontanestr. - Columbiadamm - Gößener Str. - Züllichauer Str. - Lilienthalstr. mit Rückkehr zur Hasenheide. Das Fahrerfeld bewegte sich also auf einem Rundkurs im Uhrzeigersinn nördlich des Flughafens Tempelhof. Die Preisverteilung, die als großes Fest mit Tanz und Unterhaltungsprogramm begangen wurde, fand erst drei Wochen später statt - nicht in der „Neuen Welt“ sondern gegenüber im pompösen Hauptsaal von „Kliems Festsälen“.

Aus Anlass des Jubiläums kam im Programmheft der Begründer der Zeitungsfahrermeisterschaft zu Wort. Fredy Budzinski beschreibt in markigen Worten die Meisterschaft als „das sichtbare Zeichen eines Sieges des Menschen über die Maschine, des Fahrrades über das Kraftfahrzeug.“ /6/ Er bricht eine Lanze für Zeitungsfahrer, die täglich bei Wind und Wetter dafür sorgen, dass die Morgen-, Mittag- und Abendausgaben schnellstmöglich im Getriebe der Großstadt zu den Zeitungskiosken und damit zu den Lesern kommen. Im Vorwort enthalten ist der folgende Vierzeiler:

„Wenn der Berliner sanft noch träumt,
Wird unser Stahlroß aufgepälm.
Es trägt das Fahrrad die Gewichte
Des Zeitungssacks voll Weltgeschichte.“

Die 26. Meisterschaft der Zeitungsfahrer ist für den 11. April 1954 belegt /7/, woraus zu schließen ist, dass 1953 keine Meisterschaften ausgefahren wurde. Vielen Dank an Uli Feick (Berlin-Spandau) für die geographische Aufarbeitung der Rennstrecke und die historischen Fotobeiträge.

In Auszügen ist das Programm des Rennens von 1952 aus der Sammlung von Uli Feick unter KS-Online auf der Homepage eingestellt.

Anmerkungen

- /1/ Renate Franz: Fred Budzinski – Journalist, Autor und Sammler, in: KS 34, S. 7 - 10
- /2/ Sportalbum der Rad-Welt, Verlag der Rad-Welt, Berlin 1921 (19. Jg.), S. 114 - 124
- /3/ siehe auch KS 31: „Straßenrenner, Wanderfahrer, Zeitungsfahrer“, S. 11 ff
- /4/ „Illustrierter Radrenn-Sport“ Nr. 49 vom 6.12.1925
- /5/ Carl Bornkessel (Hrsg.): Der Radrennsport 1945 - 1949, Berlin und Frankfurt (Main) 1950, S. 7 - 8
- /6/ Programmheft des Jubiläumsrennens 1952, S. 7, Sammlg. Uli Feick
- /7/ Walter Euhus: Die Geschichte der Fahrradbereitung, Schriftenreihe zur Fahrradgeschichte Bd.4, Historische Fahrräder e.V. (Hrsg.), Langenhagen 2003, S. 121

Abbildungsnachweis

- Abb. S. 17 Express-Foto A. Unrath, um 1937 Sammlg. Uli Feick
- Abb. 1 Sportalbum der Rad-Welt, Verlag der Rad-Welt, Berlin 1921 (19. Jg.)
- Abb. 2, 3 und 5 Postkartenserie zur Meisterschaft der Zeitungsfahrer, 1920; Sammlg. Uli Feick
- Abb. 4 Sportalbum der Rad-Welt, Verlag der Rad-Welt, Berlin 1921 (19. Jg.)
- Abb. 6 und 7 Express-Foto A. Unrath, um 1937 Sammlg. Uli Feick
- Abb. 8 Programmheft des Jubiläumsrennens 1952, Sammlg. Uli Feick

Lesetipps

„Damit alle radfahrenden Arbeiter Saarabiens unserem Vereine zugeführt werden“

Die Wiedergründung der Arbeitersportbewegung, die 1933 unterdrückt und zerschlagen wurde, gelang zwar nach 1945 nicht mehr, aber es gab zumindest auf sportwissenschaftlicher Ebene eine Wiederentdeckung dieser sport- und kulturpolitisch bedeutsamen Bewegung. Insbesondere in den 1980er Jahren wurde eine Vielzahl an Publikationen zu diesem Thema veröffentlicht. Spätestens seit Mitte der 1990er Jahren scheint das Interesse daran jedoch weitgehend erloschen zu sein, obwohl keineswegs alle Forschungslücken geschlossen sind. Insbesondere in Bezug auf regionalhistorische und alltagskulturelle Aspekte des Arbeitersports ließen sich noch tiefergehende Erkenntnisse gewinnen.



Dass das so ist, beweist die kürzlich erschienene umfangreiche Veröffentlichung Thomas Fläschners über die Arbeitersportbewegung, speziell über den Arbeiter-Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität“, im Saargebiet. Diese Region wies politisch und (sport)historisch gleich mehrere Besonderheiten auf. Nicht nur, dass hier bis 1935, also rund zwei Jahre länger als im Deutschen Reich, eine Arbeitersportbewegung existieren konnte. Denn nach der Niederlage Deutschlands im Ersten Weltkrieg wurde das Saargebiet mit einem Mandat des Völkerbundes ab 1920 für 15 Jahre unter französische Verwaltung gestellt und in

das französische Zoll- und Währungsgebiet integriert.

Nach einer Volksabstimmung im Januar 1935 stimmte die große Mehrheit der Bevölkerung dafür, „Heim ins (faschistische) Reich“ zu kommen. Diese Entscheidung hatte sowohl für den jüdischen als auch für den linkspolitischen Teil der Saarbewohner oftmals dramatischen Konsequenzen. Und noch eine andere Besonderheit ist charakteristisch für diese Region: Trotz einer zahlenmäßig nicht geringen Arbeiterschaft, vor allem in der Bergbau- und Hüttenindustrie, war es für die sozialdemokratische und kommunistische Arbeiter(kultur)bewegung mit enormen Schwierigkeiten verbunden, Fuß zu fassen und Einfluss zu gewinnen. Laut Fläschner verhinderte die „starke Verankerung der Arbeiter im katholischen Milieu“, flankiert durch Repressionen von Staat und Unternehmern, eine „Sozialdemokratisierung“.

Auf einer überaus breiten Quellenbasis dokumentiert Fläschner detailreich und überzeugend, wie sich vor diesem Hintergrund die Entwicklung des AR(K)B „Solidarität“ an der Saar vollzog. Schon allein die Tatsache, dass erst 1907 der erste Mitgliedsverein in Saarbrücken/St. Johann „von einigen zuge-reisten Genossen“ gegründet wurde, verweist auf dieses hart zu beackernde Feld. Auch die Fragilität und damit einhergehende Kurzlebigkeit zahlreicher neugegründeter „Solidaritäts“-Vereine in der Völkerbundszeit wird von Fläschner anhand detaillierter Daten und Fakten nachgezeichnet. Die inneren Konflikte, d.h. die Streitigkeiten und schließliche Spaltung der Arbeiter-Radfahrerbewegung wie der gesamten Arbeitersportbewegung in einen sozialdemokratisch und kommunistisch orientierten Flügel taten ein Übriges. Mit dem Ende der Arbeitersportverbände 1933 im deutschen Reichsgebiet standen die „Solidaritäts“-Vereine im Saargebiet dann gänzlich isoliert im harten Gegenwind. Und mit dem Abstimmungserfolg der „Heim ins Reich“-Kampagne begann ab 1935 die Phase der Schikanen, Einschüchterungen, Inhaftierungen und Quälereien. Positiv hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang, dass Fläschner unter Zuhilfenahme der vorhandenen Akten des Landesentschädigungsamtes anhand zahlreicher Einzelbiographien das Schicksal und den Widerstand von Funktionären des ARKB „Solidarität“ im Saargebiet dokumentiert. Diese Forschungsergebnisse erweitern den bisherigen Erkenntnisstand über Opposition und Widerstand gegen die faschistische

Gewaltherrschaft aus den Reihen der ‚Roten Radler‘.

Darüber hinaus werden in dem Kapitel „Aktivitäten, Mitglieder, Funktionäre, Sportstätten“ konkrete Forschungsergebnisse über den sportlichen Alltag, die internationalen Kontakte, die Mitgliederstruktur sowie die Schwierigkeiten der Arbeitersportbewegung im Saargebiet, ihren Mitgliedern ausreichend geeignete Sportstätten zur Verfügung zu stellen, dokumentiert. Eine kritische Anmerkung zum Schluss: Man muss bis zur Seite 61 vorgedrungen sein, bis der Schwerpunkt des Buches, nämlich die Geschichte und Entwicklung des AR(K)B „Solidarität“ an der Saar beginnt. Vorher werden – sehr kenntnisreich – die übrigen Arbeitersport- und Kulturverbände an der Saar beschrieben. Dieser Teil wäre (vielleicht in erweiterter Form) eine eigenständige Veröffentlichung wert. Doch diese kritische Anmerkung soll den insgesamt positiven Gesamteindruck, den die Lektüre des Buches hinterlässt, nicht schmälern.

(Ralf Beduhn, Wildeshausen)

Thomas Fläschner: Damit alle radfahrenden Arbeiter Saarabiens unserem Vereine zugeführt werden – Die Geschichte des Arbeiter-Radfahrer- und Kraftfahrer-Bundes „Solidarität“ als Verband der Arbeiter-Sport- und -Kulturbewegung an der Saar zwischen Kaiserreich und Nazi-Diktatur, herausgegeben als DIALOG 25 von der Stiftung Demokratie Saarland, Saarbrücken 2017; 229 S. reich illustriert, Format DIN A5, Softcover mit Klebebindung; **kostenloser** Bezug über: sds@stiftung-demokratie-saarland.de oder Tel. 0681-906260

Gazelle-Fahrräder – 125 Jahre Fahrradkultur

Die niederländischen Vereinskollegen von „De Oude Fiets“ haben sich der Geschichte ihrer wohl bedeutendsten Fahrradfabrik angenommen: der Rijwiefabriek Gazelle in Dieren bei Utrecht. Erschien schon passend zum 125-jährigen Firmenjubiläum die niederländische Version, liegt nun die deutsche Version vor, die unser Mitglied Herbert Kuner übersetzt hat.

Das Buch besticht nicht nur durch ein ansprechendes Layout, sondern auch durch fundierte Texte, verfasst von sechs Autoren der holländischen Altrad-Szene. Sie konnten nicht nur die Archive der Vereinskollegen auswerten, sondern auch Material aus dem Gazelle-Firmenarchiv einbeziehen. So findet man auf fast 100 Seiten alles, was die Fahrradenthusi-



asten der Marke „Gazelle“ suchen: Firmen- und Familiengeschichten, schöne alte Werbeanzeigen und Marketingartikel, eine Übersicht der verschiedenen Gazelle-Modelle, alle Steuerkopfschilder mit dem Zeitraum ihrer Verwendung, typische Bau- und Gestaltungsmerkmale der Räder und ihrer Einzelteile und letztlich eine Rahmennummern-Übersicht für die bis heute produzierten 15 Millionen „Gazellen“. Die Druckqualität der gut 175 – größtenteils farbigen – Abbildungen ist bemerkenswert. Die Festschrift im Format 21 x 23 cm erschien als Band 8 der vereinseigenen Reihe von fahrradhistorischen Veröffentlichungen. (mm)

Eine Leseprobe ist auf unserer Homepage in der Rubrik „Rund ums Rad“ eingestellt.

Interessenten aus Deutschland können das Buch für 12,50 € inkl. Versandkosten über info@oudefiets.nl bestellen. Nach Eingang der Bestellung wird die Bankverbindung mitgeteilt. Wegen der hohen niederländischen Portokosten wird das Buch dann aus Deutschland verschickt. Besteller aus dem Ausland müssen mit höheren Portokosten rechnen und können diese vorab erfragen.

Katechismus des Radfahrersports

Über 120 Jahre sind vergangen seit dieses Buch 1897 in der Verlagsbuchhandlung von J. J. Weber in Leipzig erstmals erschien. Nun gibt Johann Kleine Vennekate in seinem Verlag ein Reprint heraus. Als ich das letzte Mal einen Katechismus in den Händen hielt, war ich Konfirmand. Mit Hilfe dieses Buchs mit dem sperrigen Namen vermittelte mir seinerzeit der Pastor die Grundfragen des christlichen Glaubens. Nun liegt mir dieser Katechismus von Dr. Karl Biesendahl

vor und vermittelt Einblicke in die Grundfragen des damals neuen Radfahrersports. Neben Details der Fahrradtechnik kommt die Beschreibung von Zubehör nicht zu kurz. In den 21 Kapiteln des Buches haben auch das Radfahren an sich, das Rennfahren, die behördlichen Vorschriften und das Radeln der Damen und der Soldaten ihren Platz bekommen. Besonders ergiebig ist Biesendahls Katechismus für Sammler von Literatur. Der Autor listet nicht nur 17 Radfahrerzeitschriften auf, sondern auch seitenweise Bücher, Tourenbücher und Kartenwerke und das nicht nur für Deutschland son-



dern ebenso für viele Nachbarländer. Bei den Hinweisen zu Training, Ernährung und Hygiene staunt der Laie, mit welchen chemischen Tricks vor 1900 gearbeitet wurde. Alles in allem eine informative Lektüre, welche die Leser in eine längst vergangene Zeit eintauchen lässt. (mm)

Dr. Karl Biesendahl: Katechismus des Radfahrersports, Reprint von 1897, Verlag Johann Kleine Vennekate 2017; ca. 266 Seiten, Format 21 x 14 cm; 104 einfarbige Abbildungen, Softcover; ISBN 978-3-935517-89-8, Preis: 25 €

Die Drais'sche Fahr-Maschine

Noch ein Buch zum Drais-Jahr, diesmal aber ein grundlegendes, nämlich ein Reprint des wohl ersten Fahrradbuchs der Welt. Der Nürnberger Mechaniker Bauer knöpfte sich 1817 die Drais'sche Erfindung vor und beschrieb ihre Bauweise, Funktion, Handhabung und ver-

suchte sich auch an Verbesserung derselben. Schon zu Beginn seiner Abhandlung bescheinigt Bauer der Fahr-Maschine größte Beachtung, denn „*beinahe halb Deutschland beschäftigt sich in diesem Augenblick mit der Entscheidung über deren Brauchbarkeit oder Unbrauchbarkeit.*“ Und der versierte Mechaniker attestiert der Maschine, dass sie – seiner Vorbehalte zum Trotz – „*die Erwartungen weit übertrifft*“ und geht den Gründen nach, warum die Maschine nicht die Anwendung findet, die ihr zustände.

Was Bauer an der Drais-Konstruktion missfällt, versucht er an einer von ihm verbesserten Maschine auszumergen. Aufschlussreich ist dazu die Korrespondenz zwischen Bauer und Drais, die im Nachwort und im Anhang des Buches abgedruckt ist. Der 12-seitige Anhang enthält daneben auch die von Drais verfasste Beschreibung seiner Fahr-Maschine und Hinweise zum richtigen Gebrauch. Besonders informativ sind die letzten Seiten des Anhangs, wo Drais für den Erwerb seiner Lizenzmarke durch Verkäufer oder Käufer wirbt – aus Fairness gegenüber dem Erfinder. Außerdem beschreibt er das mögliche Zubehör und nennt die Preise dafür. Hieraus wird deutlich, wie weitreichend Drais sich den Einsatz seines Fahrzeugs vorstellte.



Im ausführlichen Nachwort von über 30 Seiten ordnet Herausgeber Hans-Erhard Lessing die Drais'sche Erfindung historisch ein, führt einige zeitgenössische Original-Texte auf und listet die

Lebensläufe von Bauer und Drais auf. Für seine Tambora-Hypothese gibt er weitere Argumente. Wer sich für die Frühgeschichte des Fahrrades interessiert, ist mit dem Büchlein – vor allem wegen der vielen abgedruckten Originaltexte – gut bedient. Es ist erhältlich bei fahrradbuch.de oder im Buchhandel. (mm)

Carl J. S. Bauer: Beschreibung der v. Drais'schen Fahr-Maschine und einiger daran versuchten Verbesserungen, neu herausgegeben von H.-E. Lessing im Westhafen Verlag Frankfurt 2016; 112 Seiten, Format 19 x 12 cm: 8 Abbildungen, Softcover; ISBN 978-3-942836-09-8, Preis: 9,95 €

Zur Geschichte des Radfahrens bis 1945

Im Band 4 seiner Reihe „Kultur im Postkartenbild“ widmet sich Otto May der Geschichte des Radfahrens von den Anfängen bis 1945. Dieses große Sammelgebiet gliedert der Autor ganz systematisch in zehn Kapitel, von denen zwei noch diverse Unterkapitel aufweisen. Das wunderbare Buch bildet etwa 450 (!) Postkarten ab, die alle in irgendeiner Art das Radfahren, die Radfahrer und Radfahrerinnen und die Fahrräder zum Thema haben. Was für eine Vielfalt von Motiven, Künstlern und Ausführungen! Reklame-, Gruß-, Propaganda- und Veranstaltungskarten in einer Fülle, die einfach jeden begeistern muss, der sich



für Fahrradhistorie interessiert. Doch wo Licht ist, ist leider auch Schatten – beim vorliegenden Buch in zweierlei Hinsicht.

Einerseits entdeckt man beim genauen Lesen der Beschreibungen der jeweiligen Zeitumstände sachliche Fehler, das beginnt schon im ersten Satz, da wird im Zusammenhang mit Leonardos Fahrradzeichnung – ihre Echtheit wird immerhin in Zweifel gestellt – von einer Ketten-schaltung gesprochen. Darauf folgt das Märchen von der ach so beliebten Céléri-fièrè, die 8 bis 10 km/h ermöglichte – wann wird diese fakenews endlich ausgerottet sein?

Auf S. 180 steht: „Die Streitereien gingen aber weiter bis 1926, als man gemeinsam den ‚Bund Deutscher Radfahrer‘ gründete.“ Das stimmt ja so nicht, denn der BDR wurde schon 1919 gegründet, im genannten Jahr 1926 traten der Deutscher Rennfahrer-Verband und der Verband deutscher Radrennbahnen dem BDR bei.

Andererseits haben sich bei den Beschreibungen der Postkarten Fehler eingeschlichen. Auf der S. 13 beschreibt der Buchtext eine Dunlop-Werbekarte, auf der – laut May – die Reparatur von Reifen dargestellt wird, es geht aber um die Dichtigkeit von Ventilen. Schaut man sich Karte genau an, wird mit Hilfe eines Wasserbeckens die Undichtigkeit von Ventilen anderer Fabrikate dargestellt.

Auf S. 20 steht: „Die drei Karten dieser Seite sind unterschrieben mit ‚Rad-Humor München‘ und stammen aus den 80/90er Jahren.“ Auf den Karten ist aber zu lesen „Radfahr-Humor München“ – die Karten wurden vom gleichnamigen illustrierten humoristischen Sportblatt in München herausgegeben.

Auf S. 34 hat der Autor nicht erkannt, dass es sich bei der „Radfahrerinnen mit Siegeskranz“ um die Bavaria, die weibliche Symbolgestalt Bayerns, handelt – im Zusammenhang mit dem Bundestag des DRB in München nicht unwesentlich.

Auf S. 68 sind die Daten auf den Karten nicht korrekt in den Beschreibungstext übernommen worden, die Mitgliederzahlen müssen richtiger Weise 25 000 und 35 000 lauten – es fehlt jeweils eine Null.

Den größten Schnitzer hat sich der Autor Otto May bei der Beschreibung der Postkarte auf S. 97 geleistet. Er stellt mit zwei Motiven den Einsatz des Fahrrades als Berufsfahrzeug dar. Bei der obigen Karte mit einer fahrradmobilen Feldküche erläutert er: „Mit einer Spezialkonstruktion wurden mit solchen Rädern auch Speisen zum Kunden transportiert.“ Die französische Karte ist auf aout (August)

1914 datiert, dem Zeitpunkt der deutschen Kriegserklärung an Frankreich. Der Radler ist ein französischer Versorgungssoldat, der den kämpfenden Truppen eine warme Mahlzeit bringt. Aus dem Abzug köchelt der Schriftzug Berlin, somit ist sein Ziel klar definiert: Die bereits eingenommene deutsche Hauptstadt.

Auf der S. 154 verfälscht ein Abschreibfehler den Sinn des gereimten Verses: „Statt zu flicken mit der Nadel, sitzt das Madl, ohne Wadl, unbekümmert auf dem Tadel, stolz, als ob es wär“ von Adel, auf dem Rad!“ Auf der Karte steht aber „unbekümmert um den Tadel“, das hört sich schon ganz anders an...

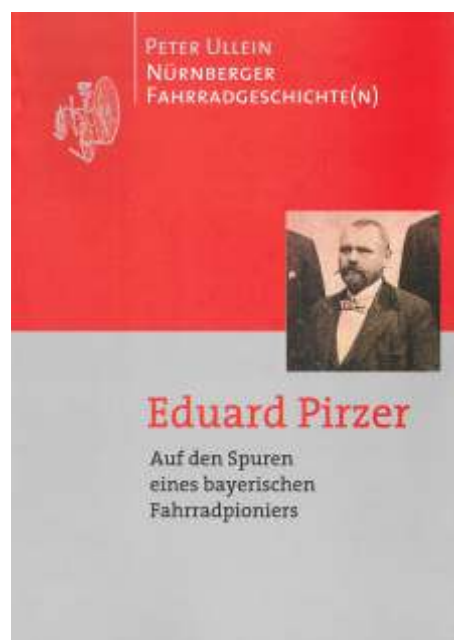
Es sind hier und da noch andere kleine Fehler zu entdecken, die bei einer gründlichen Schlusskorrektur hätten vermieden werden können. So ist die Freude über dieses überaus interessante Buch etwas getrübt. Trotzdem sollte es in keiner Fahrradbibliothek fehlen, denn es finden sich viele seltene Motivserien, außergewöhnliche Stücke wie die rauchende Postkarte (pikanter Weise aus dem dicken Hinterteil einer Radlerin) oder künstlerisch und typografisch wertvolle Karten zum Beispiel von Raphael Kirchner. Der Autor dieser Zeilen hat jedenfalls stundenlang mit Freude im Buch gelesen und geblättert und dabei einige neue Erkenntnisse gewonnen und Zusammenhänge begriffen. (mm)

Otto May: Zur Geschichte des Radfahrens bis 1945 (Kultur im Postkartenbild Bd. 4), Verlag Franzbecker Hildesheim 2016; 244 Seiten, Format 14,6 x 21 cm, 460 farbige Abbildungen, Softcover; ISBN 978-3-88120-936-6, Preis: 22,80 € + 3 € Versandkosten

Eduard Pirzer

Schon seit mehreren Jahren forscht Peter Ullein zu den Anfängen der Nürnberger Fahrradindustrie. In seinem zweiten Werk zur Nürnberger Fahrradgeschichte hat sich der Autor dem Fahrradpionier Eduard Pirzer gewidmet. Dafür hat er akribisch alle in Archiven und Museen auffindbaren Fakten ausgewertet und übersichtlich zusammengestellt. Als Quellen dienten Einwohnerregister, Handels- und Gewerberegister, Adressbücher, Fachzeitschriften, Werbeanzeigen, Patentschriften und Fotosammlungen der kommunalen Archive. So entstand das Bild eines umtriebigen Fahrradpioniers, der nicht nur in Fahrradproduktion und -handel tätig gewesen ist,

sondern auch einige Jahre als Schausteller mit seinem „Humoristischen Velodrom“ unterwegs war – Letzteres war viele Jahre eine Attraktion beim Münchener Oktoberfest. Von den Anfängen 1882 bis zu seinem Tod 1912 werden die Stationen als Fahrradkonstrukteur bei der Firma Goldschmidt & Pirzer in Neu- markt und als Inhaber der Monachia-Fahrradwerke in München beschrieben. Mit seinem Bruder Franz Xaver unterhielt Eduard letztgenannte Firma bis 1898. Die Gebrüder Pirzer gehörten auch zu den Gründungsmitgliedern des 1888 gegründeten „Vereins deutscher Fahr-



rad-Fabrikanten – mit Recht können die Pirzers als Pioniere des neuen Industriezweigs bezeichnet werden. Neben der Entwicklung ihrer Unternehmen gibt das Buch auch persönliche Einblicke in ihr Leben.

Einziger Kritikpunkt ist die Größe der historischen Fotos und Patentzeichnungen, die Abbildungen hätten größer ausfallen müssen. Peter Ulleins Buch ist aber sonst ein gelungenes Beispiel wie man an Hand von Archivmaterial Lebensläufe von Unternehmern rekonstruieren kann, auch wenn eine Vollständigkeit der Daten nicht erreicht werden konnte. Möge dieses Werk für unsere Vereinsmitglieder Vorbild sein, wie man sich intensiv mit der Geschichte von Persönlichkeiten aus der Fahrradbranche beschäftigen kann. (mm)

Peter Ullein: Eduard Pirzer - Auf den Spuren eines bayerischen Fahrradpioniers, Selbstverlag Nürnberg 2017; 84 Seiten, Format 29,5 x 21 cm, 107 Abbildungen, Softcover; Preis: 15 € + Versandkosten, Bestelladresse: peter.ullein@t-online.de

200 Jahre Fahrrad – eine Erfolgsgeschichte

Als ich die Ankündigung des Buches über den News-Service des ADFC via Email erhielt, dachte ich: Naja, kannst ja mal bestellen, schau mal, was die Kollegen da so verzapft haben. Nach der Lektüre des Buches ist festzustellen: Gut gemacht, Kollegen! (Diese laxen Form der Ansprache sei mir erlaubt, denn schließlich gehöre ich zu den ADFC-Vereinsgründern in der Bielefelder Region und war schon 1980 für den ADFC in einer Bundes-Fachgruppe tätig.) Dieter Ohm und seine Mitautoren haben auf fast 100 Seiten einen Abriss der Fahrradgeschichte bis in die Gegenwart abgeliefert, der sich sehen lassen kann oder besser, der sich gut lesen lässt. Der erste Teil gibt einen Überblick über die Drais'sche Erfindung, die gesellschaftlichen Veränderungen, die das Fahrrad mit sich brachte, gefolgt vom Niedergang des Rades und seiner Renaissance. Da sind natürlich für die KS-Leser nicht die großen Neuigkeiten drin, aber alles ist gut zusammengefasst und ansprechend bebildert. Mit jeder Zeile ist zu spüren, dass hier ein Fahrradliebhaber zur Feder gegriffen hat. Richtig stark wird die Lektü-



re, wenn das Lokale in den Focus gerückt wird: Die Bonner Geschichte des Fahrrades inklusive Opels erstem Fahrradgeschäft, der Start der Firma Schaff in Bad Godesberg/Remagen und ein paar Fakten zur Firma Goldberg in Bad Honnef. In diesen Kapiteln, verfasst von Axel Mörer-Funk und Hans Schaff jr., kommen die diejenigen zu Wort, die es wissen müssen: Peter Bachem, sein Urgroßvater betrieb Opels erste Verkaufsstelle in Deutschland, und Hans Schaff, dessen Urgroßeltern die Weichen für die spätere Firma Velo Schaff stellten. Bisher unveröffentlichte Fotos nebst unbekannten Anekdoten, Histörchen und Fakten bereichern ihre Texte. Eine vierseitige Zeittafel rundet den Inhalt des Buches ab.

Wer an der Regionalgeschichte des Fahrrades, insbesondere im Rheinland interessiert ist, sollte sich schnell zur Anschaffung des Buches entschließen, die Nachfrage war bisher groß und irgendwann ist auch eine 10 000er Auflage vergriffen. (mm)

Dieter Ohm et al.: 200 Jahre Fahrrad - eine Erfolgsgeschichte, hrsg. vom ADFC Bonn/Rheinsieg e.V. im Selbstverlag 2017; 98 Seiten, Format 24 x 17 cm, reich illustriert, Softcover; bestellbar unter info@adfc-bonn.de, Schutzgebühr: 5 €

„Hoch Drais! Radfahrerlieder aus dem 19. Jahrhundert“

Wer nicht nur den Blick auf die Technik in der Fahrradhistorie richtet, sondern auch die einst so reiche Radkultur betrachtet, kommt an den oft kleinen Radlercommerz- und Liederbüchern nicht vorbei. Oft zu besonderen Anlässen von unterschiedlichsten Radfahrerverbänden herausgegeben, spiegeln sie mit ihren Textsammlungen gut den Zeitgeist und die politische Orientierung der Herausgeber. Nur selten gibt es Noten zu den Gesangsstücken, gesungen wurde meistens nach Melodien damals bekannter Volks- und Kirchenlieder.



Alfred Baumgartner aus Mannheim hat sich für seine CD darangemacht, 17 dieser Stücke, meist selbst an Gitarre oder Akkordeon begleitend, einzusingen. Er gibt dem Hörer die Möglichkeit eine Ahnung vom Klang der Stücke zu ihrer Zeit zu bekommen, wohlwissend dass zur Hochzeit des Radfahr-Vereinswesens die Lieder wohl eher im Chor- bzw. Gruppen-gesang intoniert wurden. So sind die Aufnahmen nicht gedacht, Stimmung auf Vereinstreffen zu machen oder nebenbei gehört zu werden, sondern verlangen schon ein Quäntchen Muße sich auf Texte und Vortrag einzulassen. (sd)

Zu beziehen ist die CD für 10,- € plus Versandkosten bei Alfred Baumgartner, Binsengeweg 33 68259 Mannheim, Tel. 0621-734311, E-Mail: alfred.baumgartner@web.de

Eine Karte des Rennfahrers Max Hahn

Im KS ist ja schon mehrfach über diesen bekannten Rennfahrer geschrieben worden, zuletzt 2014 im KS 57 /1/. In der Zwischenzeit versorgten mich die Vereinsmitglieder Axel Bollinger, Thomas Busch und Peter Hahn (übrigens der Sohn von Max) mit weiteren historischen Fotos, Annoncen und Werbekarten, die irgendwie mit dem Berliner Urgestein des Sechs-Tage-Rennsports zu tun hatten. Nur einmal kurz zur Erinnerung: Bekannt wurde Hahn in der Radsportszene nicht nur durch seine Marke „Rennhahn“, die er über sein Fahrradgeschäft zusammen mit Oskar Tietz vertrieb (Abb. 1), sondern auch durch einen spe-

wie stark sich Hahn in der Nachwuchsförderung engagierte. Etliche Rennfahrer-Vereinigungen wurden von ihm unterstützt. (Abb.3)



Mein besonderes Interesse fand aber die hier abgebildete Postkarte aus den Zwanziger Jahren. (Abb. 4 und 5) Die Karte zeigt den Bahnspezialisten Hahn mit seinen Rennfahrerkollegen aus dem Brennabor-Rennstall. Als Redakteur schaute ich mir natürlich auch die Rückseite genauer an, um zu lesen, wer seinerzeit diese Karte an wen geschickt hatte. Abgestempelt ist die Karte in Berlin am

Dich hiermit, ob Du schon einen Partner für 6 Tage Leipzig hast. Freundliche Grüße D. Max Hahn“ Kurz und knapp wie Männer sich nun mal mitteilen, ging es also um eine Anfrage für die gemeinsame Teilnahme am Leipziger Sechs-Tage-Rennen. Das weckte meine Neugier, ob die beiden wirklich zusammen gefahren sind und wenn ja, wie erfolgreich die Sache wohl ausgegangen ist?

Bei solchen kniffligen Fragen wende ich mich gerne an unsere Radsportexpertin, Renate Franz aus Köln, besser bekannt unter ihrem nickname Fränzi. Ihre Recherche im belgischen Standardwerk „Mannen van de Nacht“ /2/ brachte zunächst nur die allgemeine Erkenntnis, dass Hahn 13mal bei Sechstages-Rennen an den Start ging. Dabei errang er in Berlin (1925 gab es zwei Rennen) folgende Podiumsplätze:

- 1923 mit Franz Krupkat – 3. Platz
- 1925 mit Oskar Tietz – 2. Platz
- 1925 mit Oskar Tietz – 2. Platz
- 1926 mit Oskar Tietz – 3. Platz

Über Alex Fricke fand Fränzi in diesem Buch keine Informationen, woraus sich schließen lässt, dass der Hannovera-



ziellen Rennlenker, den Hahn schon 1928 anbot. Vermutlich fand dieses Modell später als van-Kempen-Lenker eine größere Verbreitung. (Abb. 2) Ganz am unteren Rand der Werbeanzeige erfährt der aufmerksame Betrachter, dass Hahn den General-Vertrieb für Brennabor-Räder innehatte. Das war bisher selbst bei den Markenspezialisten nicht bekannt gewesen. Des Weiteren fand sich in der Festschrift eines Berliner Radsportvereins eine Werbeanzeige, die belegt,



25. November 1927, Absender ist kein Geringerer als Max Hahn selbst. Gerichtet ist die Nachricht an Alex Fricke, Radsportfahrer in Hannover. Die grüne Briefmarke zeigt mit dem Wert 8 Pfennig Ludwig van Beethoven, allerdings auf dem Kopf stehend aufgeklebt – in diesem Fall schon ein schlechtes Omen? Wir werden sehen! Max schrieb: „Lieber Alex! Frage

ner entweder keine Sechstagerennen bestritten hat und/oder keinen Podiumsplatz erreicht hat. Ein paar Lebensdaten finden sich in der Wikipedia. /3/ Aber mein gut sortierter Bücherschrank gab auch noch her, dass Fricke 1924 Deutscher Amateurmeister wurde und damit zur Straßenelite der Deutschen Radfahrer Union (DRU) gehörte. Ab 1925 war

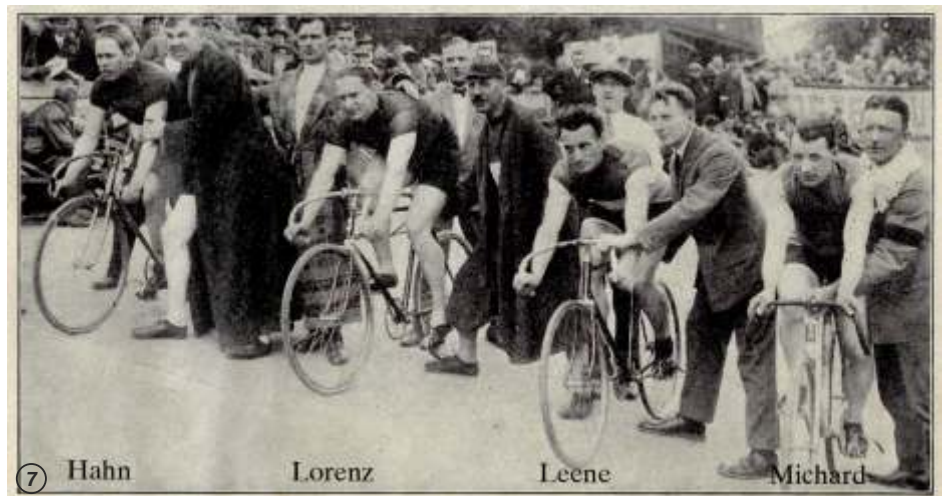


paar, aber er wurde in den letzten Jahren zu stark und bequem, und als er dann zu Beginn der vorigen Wintersaison noch das Pech hatte, zweimal schwer zu stürzen (er konnte sich nämlich nicht dazu verstehen, von rechts abzulösen und seinen Partner mit der linken Hand abzustossen, so daß es im Gedränge fast stets böse Karambolagen gab), war es lange Zeit ganz mit ihm vorbei. Seitdem er dann seine Kneipe in der Dorotheenstraße aufgegeben hat (heute besitzt er bekanntlich ein schön florierendes Fahrradgeschäft), geht es wieder, und es ist nicht ausgeschlossen, daß er bei seiner Energie und fleißigem Training seine alte Größe wieder erreicht, zumal da er sich fest vorgenommen hat, in Zukunft auch auf den Winterbahnen wieder eine Rolle zu spielen.“ Das hier eingefügte Foto von der Startaufstellung zum Endlauf des „Großen Preises der Stadt Leipzig 1926“ erinnert an die besseren Zeiten – Max Hahn belegte ganz knapp geschlagen den vierten Platz. (Abb. 7)

er Berufsfahrer im MIFA-Rennstall, danach erfolgte seine Ausbildung zum Sprinter. Auch in dieser Disziplin erzielte Fricke große Erfolge wie 1927 den Gewinn der Deutschen Bahnmeister in Frankfurt, doch schon 1931 beendete er seine Rennfahrerlaufbahn. /4/ Zu meiner Frage, um welches Rennen es sich in Leipzig gehandelt haben könnte, antwortete Fränzi, dass es Ende 1927 kein Sechstagerennen in Leipzig gab, sondern erst 1928 vom 5. bis 11. Januar. Solche Informationen findet man heute wie selbstverständlich im Internet. Was war das früher für eine Plackerei, so etwas zu finden! /5/



Um mehr über dieses Radrennen herauszufinden, besuchte Fränzi für die KS-Redaktion die Zentralbibliothek der Deutschen Sporthochschule in Köln. Durch den Ankauf des Budzinski-Archivs befinden sich dort viele Jahrgänge des ILLUSTRierten RADRENN-SPORTS, von Insidern kurz „ILLUS“ genannt. (Abb. 6) Die wöchentliche erscheinende Sportillustration brachte von so wichtigen Rennen wie dem Leipziger Sechstagerennen einen Vorbericht, worin tatsächlich die beiden Strategen Hahn und Fricke aufgeführt sind. /6/ Im nachfolgenden Heft Nr. 2 berichtete ein ungenannter Journalist schon konkret von den ersten zwei Renntagen in der Sporthalle „Achilleion“: „Hahn-Fricke repräsentierten zwar eine sehr schnelle, aber infolge ihrer Schwere wahrscheinlich nicht allzu ausdauernde Mannschaft, die gegen die starken ausländischen und gemischten Teams im Felde kaum etwas zu bestellen haben dürften. ‚Kikeriki‘ repräsentierte ja bekanntlich früher mit Tietzel lange Zeit das beste deutsche Sechstagerennen.“



Zum Mitstreiter Fricke serviert uns der Schreiber auch ein paar Zeilen seines Insider-Wissens: „Der Riese aus Hannover andererseits, Deutschlands bester Sprinter, hat sich bei einem ersten Sechstagerennen im November 1926 im Berliner Sportpalast ehrlich gequält. Hier war sein größte Gegner - sein Appetit: der niedersächsische Hüne ‚verdrückte‘ geradezu unwahrscheinliche Portionen, so daß er im Gegensatz zu den andern zusehends in die Breite ging und immer mehr zunahm. Daß sich dies, besonders auf einer für große und schwere Leute so ungünstigen Bahn, natürlich nicht gerade zum Besten auswirken konnte, liegt auf der Hand, und so muß man auch seinem zweiten Sechstagerennen mit Skepsis entgegensehen. In kürzeren Mannschaftsrennen ist er allerdings

der Gefährlichsten und Gefürchtetsten einer, und er hat hier schon mit den verschiedensten Partnern und auf den verschiedensten Bahnen, mit Koch im Berliner Sport, mit Hellebaut am Kaiserdamm und mit Lorenz in Breslau, hübsche Siege errungen. Die Jagden dürften nur nicht zu lange dauern!“ /7/

Eine Woche später erscheint im „ILLUS“ der Bericht vom dritten Renntag: „Zu Beginn der ersten Neutralisation liegen Hahn-Fricke auf Platz 10 von 13 Mannschaften.“ /8/ Zwei Seiten weiter sind die Fahrer noch einmal erwähnt: „Hahn-Fricke waren zeitweilig gleichfalls sehr aktiv und brachten demzufolge auch den Hauptanteil der Vorstoßprämie an sich.“ /9/ Wiederum zwei Seiten weiter wird berichtet, dass das Team sich nach der neunten Wertung und 67 Stunden auf Platz sechs verbessert hat. /10/ Erst im nächsten Heft des „ILLUS“ folgt der Abschlussbericht mit nicht so guten Nachrichten: „Am Ende des vierten Tages und nach der 12. Wertung sind Hahn-Fricke auf Platz neun zurückgefallen.“ /11/ Und weiter: „Fricke hat sich die Sympathien

des Publikums verscherzt, da er allzu oft für die Italiener das Feld abreht. Was dies bedeuten soll, ist nicht recht ersichtlich, da, wie schon oben erwähnt, die Italiener die stärkste Paarung bilden, die allein wohl in der Lage ist, den Kampf zu dirigieren.“

Im abschließenden Bericht vom 6. Tag finden sich ungeahnte Kommentare: „Von der Mannschaft Hahn-Fricke verscherzte sich der Hannoveraner, der auch heute wieder offensichtlich als Lokomotive für die Italiener fungierte, alle Sympathien [...] eine der unerfreulichsten Begleiterscheinungen dieses Rennens. Trotzdem nutzten Hahn-Fricke am letzten Nachmittag das Verschwinden Negrinis in die „Katakomben“ zu einem groß angelegten Vorstoß aus. [...] Hahn-Fricke wur-

den die Geister, die sie riefen, nicht wieder los, sondern verloren zwei Runden, und eine Strafrunde erweiterte ihren Rückstand auf sieben Bahnlängen! Schließlich hörten sie resigniert auf.“ /12/ Zum Abschluss seines ausführlichen Rennberichts konstatiert der Journalist: „Hahn-Fricke schieden am letzten Vormittag freiwillig aus. Die beiden Flieger, die eine etwas unglückliche Paarung bildeten, verfügten nicht (Hahn anscheinend nicht mehr) über die nötige Ausdauer, sich in einem derart langen und schweren Rennen durchzusetzen. Durch das Ausscheiden Frickes wurden auch die häßlichen Episoden dieses Rennens, das Einsetzen der ganzen Kraft für andere Mannschaften (!), beendet.“ /13/ So ein vernichtendes Urteil über dieses Duo überrascht. Demgemäß nahm die Geschichte, die mit einer schlichten Postkarte begann, eine unerwartete Wende. Das schlechte Omen des

kopfstehenden Beethovens hat sich schlussendlich doch erfüllt.

Mein besonderer Dank geht an meine Informanten, mit deren Zuarbeit dieser KS-Beitrag erst möglich wurde. (mm)

Anmerkungen

- /1/ vergl. auch Renate Franz/Michael Mertins: Von rasenden Raketenrädern und flinken Bambis: der Rennradfahrer Max Hahn, in: KS 52, S. 4 - 10 und Michael Mertins: Neue Erkenntnisse über Max Hahn, in: KS 57, S. 11 - 15
- /2/ Roger de Maertelaere: De Mannen van de Nacht. 100 jaar zesdaagsen; De Eecloonaar, Eeklo 2000, ISBN 90-74128-67-X, S. 214
- /3/ https://de.wikipedia.org/wiki/Alex_Fricke
- /4/ Walter Euhus: Speichensport - Hannovers historischer Radsport; Verlag Die Speiche Langenhagen 1999, S. 150 f
- /5/ Zum Nachforschen siehe http://memoire-du-cyclisme.eu/piste_6jours/6j_leipzig.php
- /6/ Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 1, vom 1. Januar 1928, S. 9

- /7/ Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 2 vom 8. Januar 1928, S. 35
- /8/ Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 3 vom 15. Januar 1928, S. 71
- /9/ ebda. S. 73
- /10/ ebda. S. 75
- /11/ Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 4 vom 22. Januar 1928, S. 94
- /12/ ebda. S. 100
- /13/ ebda. S. 106

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 Werbeanzeige, in: Rad-Welt 1932 (38. Jg.) Nr. 54, Slg. T. Busch
- Abb. 2 Werbeanzeige, in: Walter Sawall - Erlauschtes und Erlebtes, Verlag der Rad-Welt Berlin 1928, Slg. A. Bollinger
- Abb. 3 Festschrift 125 Jahre Radfahrer Vereinigung Berlin 1888 (Hrsg.), S. 75
- Abb. 4 und 5 Postkarte 1927, Slg. A. Bollinger
- Abb. 6 Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 29, 1926 (6. Jg.), Titel, Slg. M. Mertins
- Abb. 7 Illustrierter Radrenn-Sport Nr. 30, 1926 (6. Jg.) S. 807, Slg. M. Mertins

Von Mensch und Rad - eine Zeitungsnotiz.

Geht es Euch auch manchmal so? Als Freund alter Fahrräder ertappe ich mich immer wieder dabei, wie ich bei der Wartung oder dem Fahren eines Oldtimers meine Gedanken schweifen lassen. Ich wünsche mir dann, dass meine Räder erzählen könnten, was sie im Laufe ihrer Existenz alles erlebt haben und wer ihre Besitzer und Nutzer waren. In welcher Beziehung hatten sie dereinst zu ihrem Rad gestanden?

War das Fahrrad schlicht ein Alltagsgegenstand? War es ungeliebtes Mittel zum Zweck und brachte den Besitzer nur schlicht täglich an die Arbeitsstelle? Oder war der Drahtesel hingegen der ganze Stolz des Velozipeden, der ihm dereinst an Wochenenden Zerstreuung brachte oder ihn vielleicht sogar auf Reisen begleitete? Hielt der Eigentümer sein Rad nur für seelenloses Eisen oder ging es mit ihm durch dick und dünn?

In diesen Tagen hatte ich das Glück, über einen bestimmten Fahrradbesitzer mehr zu erfahren. Zufällig fand ich in einem persönlichen Nachlass eine kleine rot angestrichene Zeitungsnotiz aus dem Gießener Anzeiger des Jahres 1951, Ausgabe vom 17. August. Darin beschreibt eine Person das Verhältnis zu ihrem Drahtesel. Beim Schreiber handelt es sich um den aus Mittelhessen stammenden Lehrer und Radfreund Karl Söhngen (1902 - 1978), der kurz aber einfühlsam seine Beziehung und seine Liebe zu seinem Rad zu Papier brachte. Kurioser Weise lebte und unterrichtete er genau in

jenem Dorf, in dem ich selbst Jahrzehnte später geboren wurde.



Von den Nachkommen Söhngens erfuhr ich, dass sein aus dem Jahr 1926 stammendes Fahrrad nach dem Tod des

Besitzers vor vielen Jahren entsorgt wurde, doch die heute aufgefundene Zeitungsnotiz dokumentiert, was der natur- und heimatverbundene Pädagoge vor 65 Jahren über seinen Drahtesel dachte.

Passend zu den schönen Worten konnte ich auch ein Foto des Autors finden. Es zeigt Karl Söhngen in sportlichem Tweed-Anzug bei einer Ausfahrt mit seinem



„OPEL-Stahlross“, das ihm im Laufe der Jahre so ans Herz gewachsen war. „Mein Fahrrad und ich“ betitelt der Radfreund damals seine Zeilen. Uns mögen sie heute indes Antworten auf Fragen zu unseren Oldtimern geben...

(Sven Schepp, Wiesbaden)

Der „Kameruner“ und sein NSU-Rad

26. März 1945. Fliegeralarm mit Sirengeheul. Über dem Westteil der Stadt Frankfurt am Main hört man die alliierten Bomber dröhnen. Zusätzlich liegt bereits Artilleriefeuer auf der Stadt. Die Amerikaner schieben sich von Süden an die Mainmetropole heran. Einschläge sind zu hören, Erschütterungen sind zu spüren. Die Bewohner „Kameruns“ haben schon einige Angriffe über sich ergehen lassen müssen. Viele Häuser liegen bereits in Trümmern oder sind beschädigt. Auch an diesem Tag rennen Bewohner um ihr Leben, um einen der Luftschutzbunker rechtzeitig zu erreichen.

Unter den Menschen, die zum Bunker strömen, ist der 62-jährige herzkrankte Friedrich Gundel. Völlig außer Puste wird der ältere Mann vor dem Eingang angerempelt und stürzt fast zu Boden. Er ist furchtbar erregt. Nur mit großer Mühe schafft es der kranke Mann in den Bunker, torkelt und bekommt keine Luft mehr. Seine Ehefrau raunt ihn noch an: „Mensch Fritz, soll ich Dich uff de Affensteiner bringe?!“ (der Affensteiner war vor Zeiten das Frankfurter Irrenhaus). Doch die flapsig gemeinte Bemerkung trifft nicht den Ernst der Lage. Friedrich Gundel bricht in diesem Moment zusammen und röchelt. Man legt ihn auf eine Bank. Niemand kann ihm helfen. Er stirbt. Währenddessen zerstören alliierte Bomben einen Großteil des Stadtviertels. Auch das alte „Kamerun“ hat spätestens an diesem Tag aufgehört zu existieren.

Der Reihe nach: Auch wenn uns Geschichten von Fahrrädern bisweilen in ferne Länder geführt haben, so soll an dieser Stelle nicht etwa von der einstigen deutschen Kolonie, dem afrikanischen Land Kamerun, die Rede sein. Vielmehr werden uns die teilweise dramatischen Geschehnisse um einen Oldtimer in das Frankfurter Gallusviertel führen, welches noch heute von alteingesessenen Bewohnern der Mainmetropole als „das Kamerun“ bezeichnet wird.

Über die Herkunft des Namens, der um 1900 publik wurde, gibt es verschiedene Theorien. Als plausibel gilt dabei die Annahme, dass die Bezeichnung auf die rußgeschwärmten Gesichter der Arbeiter und deren Mietshäuser dieses Stadtviertels zurückzuführen sein soll. Im Gallusviertel waren mit den Kleyer-Werken, die u.a. die bekannten ADLER-Fahrräder herstellten, auch die Eisengießerei May-

fahrth & Co., die Bremsenfabrik Teves, VDO sowie zahlreiche Handwerksbetriebe ansässig. Die Folge dieser Industrialisierung war auch eine massive Verschmutzung, die den Stadtteil so „schwarz wie Kamerun“ machte.

Nach Kamerun, genauer gesagt in die heute noch erhaltene Tevesstraße 30, hatte es vor dem Ersten Weltkrieg Anna und Friedrich Gundel verschlagen. Anna stammte aus dem mainfränkischen Dorf Wasserlosen und hatte als Putzfrau und



Haushaltshilfe in Berlin, später dann in Frankfurt/M. gearbeitet. Hier lernte sie ihren aus dem schwäbischen Künzelsau stammenden „Fritz“ kennen (Abb. 1), der in der Stadt als Weißbindermeister beschäftigt war. Das Paar heiratete 1908 und hatte zwei Kinder. Trotz ihrer vermeintlich harten Schale waren beide Menschen sehr umgänglich und leutselig.

Sie standen zur Arbeiterbewegung, waren SPD- und Gewerkschaftsmitglieder und sollen in der Arbeiterwohlfahrt, dem Arbeiter-Samariterbund und nicht zuletzt auch im Radfahrverein Solidarität gewesen sein.



Friedrich Gundel kämpfte im Ersten Weltkrieg an der West- und Ostfront sowie in Italien. (Abb. 2 und 3) Der „Gundel-Opa“, wie ihn später seine Enkel



Helmut und Gerhard bezeichnen, war über den Winter in aller Regel arbeitslos. Als Weißbindermeister arbeitete er in der Sommerperiode und bemalte Hausfassaden, wie z.B. die des Nürnberger Hofes bei dessen Restaurierung in den 1920er Jahren. Gerade im Winter kopierte er mit großer Leidenschaft Ölgemälde (Abb. 4) oder zeitgenössische Postkarten, fertigte aber auch eigene Bilder an.



Womöglich verarbeitete Friedrich beim Malen auch seine Kriegserlebnisse, denn er schuf zwei Schlachtgemälde, die einen schonungslosen Grabenkampf an der Westfront darstellten. Auf die Frage seines kleinen Enkels Helmut „Opa, wer bist Du uff dem Bild und wieviel Franzose hast Du im Kriech erschosse?“ sei das geduldige Lächeln des Mannes gewichen. Er habe sich in Schweigen gehüllt, so notierte der Enkel später in seinen Lebenserinnerungen. Friedrich Gundel war kein ausgesprochener Pazifist, aber ein Kriegsgegner. Wie so viele Bewohner des Arbeiterviertels Kamerun konnte sich auch der Malermeister nicht mit den Nationalsozialisten, die auch in Frankfurt zunehmend das Zepter in die Hand nahmen, anfreunden.

Etwa 1925 legte sich Friedrich Gundel ein NSU-Fahrrad (Nr. 532 XXX), Modell Pfeil 25 zu. Als besonderes Merkmal wartet das Rad mit einem schönen Steuerkopfschild „NSU-PFEIL“ mit Schriftzug „Furchtlos und Treu“, der einstigen Losung Württembergs, auf. Aus Gundels Nachlass ist eine zeitgenössische Aufnahme aus dem Jahr 1926 überliefert, die ihn mit seiner Frau Anna anlässlich eines Fahrradausfluges nach Kelsterbach zeigt. Beide Menschen wirken auf dem Bild mit ihrem verschmitzten Lächeln und in ihrer Sonntagskleidung sehr sympathisch (siehe Titelbild).

Das Fahrrad war für den „Gundel-Opa“ aber auch ein Alltagsgegenstand und wurde von ihm als Transportmittel, z.B. dem Holen von sogenannten Tannäpfeln (Tannenzapfen) als Winterbrand aus dem Schwanheimer Wald genutzt. Kein Wunder, dass das Rad um einen stabilen Gepäckträger und einen Radsonne-Dynamo nebst Front- und Rücklicht ergänzt wurde.

Wie mir verschiedene Sammler mitteilten, seien Tretlager und Kettenblatt dieser NSU-Räder nicht von guter Qualität, da das verwendete Metall schlicht zu weich gewesen sei. Es ist also nachvollziehbar, dass Fritz Gundel die gesamte Tretkurbelgarnitur gegen eine qualitativ bessere aus dem Hause Opel austauschte. Vermutlich noch vor dem Krieg erwarb Friedrich auch neue Schutzbleche, welche sich von den originalen unterschieden. Auch könnte das Rad in jener Zeit mit dem Chromlenker ausgestattet worden sein, den es heute noch hat. Mit seinem Sinn für schöne Details besorgte sich der künstlerisch begabte Malermeister schließlich aus dem Zubehörhandel auch einen Schutzblechreiter in Form einer Schwalbe. (Abb. 5)



Das NSU-Fahrrad, als auch die Familie Gundel, (Abb. 6 mit dem Enkel Helmut) sollten mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges unruhigen Zeiten entgegensehen, denn mit zunehmender Kriegsdauer wurde auch Frankfurt wiederholt



Ziel alliierter Bombenangriffe. Die in der Nachbarschaft lebende Familie der Gundelschen Tochter wurde in verschiedene Winde zerstreut: Während Schwiegersohn Albert Belloff als Soldat an der Ostfront kämpfte, war der ältere Enkel Helmut mit der Kinderlandverschickung in die Hohe Tatra entsandt worden. Die Tochter und der jüngere Enkel Gerhard wurden zum Kriegsende hin aus der Stadt evakuiert und waren bei Landwirten im Dorf Arfurt an der Lahn untergekommen.

Der aufgrund einer Herzerkrankung für kriegsuntauglich befundene Friedrich und seine Anna verblieben alleine im Gallusviertel. Er wurde als Luftschutzwart und zu Arbeitsdiensten bei der Beseitigung von Trümmern verpflichtet. Doch selbst in dieser Zeit kam er seinem künstlerischen Naturell nach und versah das Innere eines der Luftschutzbunker des Viertels mit einer Frankfurter Stadtansicht, die es infolge der Bombenangriffe



fe so nicht mehr gab. Ob er sich beim Malen wohl in diesen baulichen Zustand, mithin weit weg von den Trümmern des Alltages, zurückwünschte? (Abb. 7)

Auch Anna Gundel war zu diesem Zeitpunkt leidgeprüft und erlebte dramatische Szenen: Wie der damals 13-jährige Enkel Helmut in seinem Tagebüchlein niederschrieb, war er im September 1944 für einige Tage bei den Großeltern in Frankfurt. Während eines Bombenangriffes am 28. September hatte die „Gundel-Oma“ wohl aus einem Gefühl heraus noch vor der offiziellen Entwarnung den Luftschutzbunker verlassen, um nach der eigenen und der Wohnung der Tochter zu sehen. Sie kam gerade noch rechtzeitig, denn tatsächlich fand sie in der eigenen Wohnung eine brennende Stabbrandbombe. Beherzt beförderte sie diese durch das zerstörte Fenster nach draußen und löschte den beginnenden Brand. Auch auf dem Dachboden konnte sie mutig einen weiteren Brandherd löschen. Sie rettete damit das Haus vor einem Großbrand und letztlich auch das im Keller befindliche NSU-Fahrrad vor der sicheren Zerstörung.

Ungeachtet der Gefahr weiterer Luftangriffe eilte sie anschließend in die leerstehende Wohnung ihrer Tochter in der Cordierstraße 56 und konnte auch hier ein bereits brennendes Feuer in der Wohnung löschen! Was muss einem 13-jährigen Kinde beim Schreiben dieses Tagebucheintrags durch den Kopf gegangen sein?

Doch beim Luftangriff am 26. März 1945 war auch Anna Gundel machtlos. Ihr Mann starb infolge eines Herzinfarktes in einem Luftschutzbunker des Gallusviertels. Seine Leiche wurde zunächst neben den Bunker gelegt. Die kommenden Ereignisse offenbaren nun die ganze Dramatik und Brutalität des Krieges: Am 28. März – der Tag, an dem die Amerikaner durch die Trümmer der Stadt vorstießen – gelang es Anna, sich einen Karren von einem Gemüsehändler auszuleihen. Sie wickelte ihren toten Mann in eine Decke und schob ihn eigenhändig über eine Strecke von zwei Kilometern zum Griesheimer Friedhof, während über ihren Kopf hinweg derweil die Geschosse der amerikanischen Artillerie jaulten. Tatsächlich fand sie irgendwie einen

Totengraber, der ihr gegen einige Zigaretten eine kleine Grube aushob, in der Anna ihren Fritz beerdigte.

Nach dem Krieg begann für die Witwe Anna und die Familie ihrer Tochter eine Zeit des täglichen Überlebenskampfes. Der 13-jährige Enkel Helmut kehrte im April 1945 nach einer abenteuerlichen



Der Maler Friedrich „Fritz“ Gundel vor einem seiner Ölgemälde, die oft Alltagsszenen darstellten

Odyssee nach Frankfurt zurück und auch sein Vater Albert wurde im August desselben Jahres aus britischer Gefangenschaft ins Gallusviertel entlassen.

Das NSU-Rad wurde in diesen Tagen überlebenswichtig, diente es doch als Transportmittel bei Versorgungsfahrten. Es verwundert daher nicht, dass es erneut einer technischen Änderung unterzogen wurde. Das Hinterrad wurde in jenen Tagen mit einer schwarzen Torpedonabe aus Kriegsfertigung (Baujahr 1943) sowie einem Lepper-Gummisattel ausgestattet. Derart modernisiert wurden von Albert und Helmut Belloff diverse „Hamstertouren“ unternommen. Eine der Fahrten führte Vater und Sohn sogar von Frankfurt nach Arfurt an der Lahn. Bei den Landwirten des Dorfes, die ja in der letzten Kriegsphase Helmut's Bruder und seine Mutter aufgenommen hatten, erbettelten sie einen Sack Kartoffeln, welcher auf dem NSU-Rad nach Hause gebracht wurde. Die insgeheim gehegte Hoffnung auf den zusätzlichen Erhalt von Wurst und Speck hatte sich bei dieser Tour leider nicht erfüllt.

Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Familie besserten sich im Lauf der folgenden Jahre zusehends. Das alte Fahrrad des „Gundel-Opas“ indes wurde immer

weniger bewegt und fristete schließlich ein jahrzehntelanges Dasein im Keller. Helmut Belloff wurde Ingenieur bei der Adam Opel AG und zog im Laufe seines Lebens mehrmals um. Auch wenn er das NSU-Rad seit Jahrzehnten nicht mehr fuhr, so trennte er sich niemals vom Fahrrad des Großvaters.

Im vergangenen Jahr ging nun das erfüllte Leben von Helmut Belloff zu Ende, welcher seine Kindheits- und Jugenderinnerungen in einem lesenswerten kleinen Büchlein 2001 veröffentlichte. Sein Bruder Gerhard nahm Kontakt zu mir auf und übergab mir das NSU-Rad mit der Bitte, die ungewöhnliche Geschichte desselben nicht ganz in Vergessenheit geraten zu lassen. Dieser Bitte bin ich mit diesem KS-Artikel sehr gerne nachgekommen. Außerdem stellte ich das NSU-Rad

und seine Geschichte beim Wintertreffen in Erfurt vor.

Mag das Rad auf den ersten Blick verbastelt wirken (siehe Fotos S. 31), spiegeln die technischen Änderungen an diesem NSU-Rad bei näherer Beschäftigung eine ganz besondere Biografie eines Fahrrades und seiner einstigen Besitzer wider. Da ist es nur sinnvoll, das Rad in seiner jetzigen Ausstattung zu konservieren, vermag es doch nur so diese Geschichte zu erzählen. Ich weiß nicht, wie die KS-Leser es sehen, aber mir gefallen Räder mit Geschichte am besten. So ist meine kleine Fahrrad-sammlung wieder um ein spannendes Exemplar angewachsen.

(Sven Schepp, Wiesbaden)

Literaturhinweis: Helmut Belloff: Der Kameruner Indianer – Eine Kindheit im Dritten Reich, Frieling-Verlag, Berlin, 2001 – auf dem antiquarischen Weg erhältlich.

Abbildungsnachweis

Alle Abbildungen: Private Fotos und Erinnerungsstücke von Gerhard Belloff, Foto der Schutzblechfigur: Sven Schepp

NSU Modell Pfeil 25



Das NSU-Rad von Fritz Gundel heute: Es wurde im Fundzustand belassen, nur behutsam gereinigt und mit Öl konserviert.



Besonders ins Auge fallen das später eingebaute Opel-Kettenblatt und die schwarze „Kriegs-Nabe“ der Marke Torpedo.



Fotos: Sven Schepp
Hintergrundbild: NSU-Werbung um 1925

Pfeil-Fahrräder

Drais in Nancy

Ein Fahrradkorso von Karlsruhe nach Nancy, der Partnerstadt, zum Geburtstag des Erfinders krönt ein erfreuliches deutsch-französisches Projekt. Als ich anlässlich des Drais-Jubiläums vor mehr als einem Jahr begann, über eine zweisprachige Ausstellung zum Thema „Drais in Nancy“ nachzudenken, hatte ich nur ungenaue Vorstellungen. Erst auf den zweiten Blick erschlossen sich die vielfältigen Verbindungen zwischen beiden Städten und Ländern – was die Geschichte der Entwicklung des Zweirades angeht.

- 1) Karl Drais und seine Mitarbeiter kamen 1818 mindestens viermal durch Nancy, und er selbst führte sein Fahrzeug mit Erfolg und großem Medienecho vor.
- 2) Die etwa 1864/65 bekannt gewordenen ersten Tretkurbeln am Vorderrad, stammen wohl von Pierre Lallement aus ... – ja, aus Nancy!
- 3) Die 2014 von einem französischen Experten wiederentdeckte Drais-Lebendmaske (Abb. siehe S. 33 u. 34), die der Pforzheimer Gehirnforscher Franz Josef Gall 1818 in Paris von Drais anlässlich dessen Vorführungen dort angefertigt hatte, ist eine weitere Verbindung zwischen beiden Ländern.

Als ein geeigneter Ausstellungsort (s. unten) gefunden war, konnte konkret geplant werden.

Zum Glück traf ich in der Lehrerin Uta Lanske vom Fichte-Gymnasium Karlsruhe auf eine sehr engagierte Mitstreiterin, ohne deren Hilfe wohl nichts aus der schönen Idee geworden wäre. Sie rief eine Drais-AG ins Leben und knüpfte einen Teil der entscheidenden Kontakte in Nancy. 400 Zeilen Ausstellungstext

mussten ins Französische übersetzt werden, was die SchülerInnen des Lycée Jean d'Arc, unter der Leitung ihres Deutschlehrers Bernard Jeaningros, in mühevoller Arbeit übernahmen. Die in Nancy für die Städtepartnerschaften zuständige Verena Denry entpuppte sich als Deutsche das Projekt konnte anlaufen. Höhepunkt unserer dreitägigen Fahrt mit über 50 jugendlichen Radtouristen war die Ankunft in Nancy auf dem Place Stanislas am 29. April 2017, dem 232. Geburtstag des Erfinders.



Bei gutem Wetter rollten unsere Räder hinter einem kostümierten Laufmaschinenfahrer auf den Platz vor dem Rathaus und hielten am Haupteingang – die Europahymne erklang (Zylinder ab zum feierlichen Anlass, ehrlich!). Viele Begrüßungsworte schallten über den wunderschönen Platz, einige Stadtbere schüttelten unsere Hände ... und dann kam es noch zu einer denkwürdigen Begegnung. Eine Familie aus Nancy trat auf uns zu und stellte sich vor: Constance (im Foto

zu sehen mit dem Autor), Eric und Madame Drais! Ja wirklich, diese Familie glaubt fest, mit Karl Drais verwandt zu sein. Sie ist ausgesprochen stolz darauf, und wir sind gespannt, ob sich das bald nachweisen lässt. Fest steht, im Stamm- baum der Familie des Erfinders führen Zweige nach Lothringen und ins Elsass.

Am Abend folgte dann im Beisein von viel Stadtprominenz die Eröffnung unserer Ausstellung im „Maison de velo“, also im „Haus des Fahrrads“, einer öffentlichen Einrichtung zur Förderung des Fahrrades. Dort reicht das Angebot von Selbsthilfe bei Reparaturen über Verleih, Verkauf bis hin zu Veranstaltungen und eben auch Ausstellungen.

Fünf Monate lang (!) haben wir dort auf fast 40 Bild-/Texttafeln gezeigt, wo die Drais-Forschung, die seit Jahrzehnten weitestgehend auf der Arbeit seines Biographen Hans Erhard Lessing beruht, heute steht. Eine nicht nur ästhetische Bereicherung war die von uns gezeigte große Bilderserie aus dem Buch von Claude Reynaud „L'ère de la draisienne en France“. Dieselbe Ausstellung erzielte in Karlsruhe 2015 trotz Behinderung seitens des Stadtarchivs in der BBBank Karlsruhe einen beachtlichen Erfolg und hatte jetzt im Regierungspräsidium an gut 30 Tagen im Rahmen der Jubiläumsfeierlichkeiten um die 3 000 Besucher! Parallel dazu lief sie zweisprachig im Fichte-Gymnasium. Soviel gab es noch nie über Drais zu sehen und wir haben lange nicht alles gezeigt!

Das Thema Karl Drais, die großartige Erfindung der Laufmaschine, die weitere Entwicklungsgeschichte des Zweirades, die positiven Erfahrungen bei diesem Projekt, aber auch die leider weiterhin bestehenden großen Wissensdefizite, lassen eine Fortführung sehr sinnvoll erscheinen. Es wird also weiter gehen!

(Text: Martin Hauge, Fotos: Uta Lanske, beide Karlsruhe)



Augenzeugenbericht zu Drais' Fahrversuchen

Im Karlsruher Generallandesarchiv ist ein bislang unbekannter Brief aufgetaucht, der wohl den frühesten Augenzeugenbericht zu Drais' Versuchen mit seiner Fahrmaschine darstellt. 1817 schildert Friedrich Ludwig Hoffmeister (1773 – 1853) brieflich seinem Freund, dem Heidelberger Rechts-Professor Johann Ludwig Klüber (1762 – 1837), dies besondere Erlebnis. Der Mathematiker, Astronom und Kartograph war nämlich Augenzeuge wie Karl Drais sein „*neues Fuhrwerk im Schloß*“ in Mannheim vorführte und sah darin „*einen Versuch, der sehr gut ausfiel*“. Die Archivarin Gabriele Wüst hat den Brief in Klübers Nachlass entdeckt (Signatur: GLA Karlsruhe N Klüber Nr. 209). Neben der Beschreibung des Fahrzeugs enthält der Brief auch eine Skizze wie hier abgebildet. Bezeichnend, mit welchen Begriffen Hoffmeister die Fahrt charakterisierte. Ihn erinnerte die Drais'sche Fahrt an die seinerzeit bekannten Formen, sich rasch fortzubewegen. Neben dem Reiten verglich er das ungelenkte Anschieben des Zweirads mit dem Eislaufen.

Der Brief im originalen Wortlaut

„Neulich machte Herr von Drais mit einem neuen Fuhrwerk im Schloß einen

Versuch, der sehr gut ausfiel. Es sind bloß 2 Räder 27 Zoll hoch. Über denselben liegt die Stange a b, auf der man reitet. Sie ist jedoch nicht so hoch vom Boden, dass die Füße nicht auf demselben aufstehen sollten. Mit diesen tritt man also wie beim Schlittschuhlaufen und zieht sie dann in die Höhe, wo es 10 bis 12 Schritte fortrollt. Nur muss man wegen der schmalen Grundfläche wie beim Schlittschuhlaufen einige Übung haben. Freiherr von Drais fährt schon so geschwind auf den Platten

und den Gängen des Schloßes, das ich es kaum aushalten konnte, nur so lange ein Gang ist, nebenher zu laufen. Da gerade im Schloßhof exerziert wurde, so war der Herr General Vincenti, der russische Etappen-Kommandant und ein dutzend Offiziere dabei, die größtenteils auch den Versuch mitmachten.“

Quelle: Pressemeldung des Landesarchivs Baden-Württemberg – Generallandesarchiv Karlsruhe



Richtigstellung zu Drais' Entmündigung

Leserpost von Jost Pietsch aus München. Nach anerkennenden Worten zum KS 63 und einem Lob wegen des Drais-Dokuments auf der Hefrückseite befasst sich Jost mit dem Editorial:

„Dass im Editorial Karl von Drais zu Wort kommt, das darf schon mal sein anlässlich des Jubiläums seiner Laufmaschine. Nur ein Hinweis: Entmündigt worden – wie er da beklagt – ist der Erfinder nicht. Zwar konnte man in Hermann Ebelings Biographie „Der Freiherr von Drais“/S. 127 vom Versuch einer Entmündigung lesen. Nach dem Widerspruch der Schwestern ist das Verfahren aber laut Beschluss des Stadtamtes Mannheim vom 17. April 1850 eingestellt worden. Quelle: Michael Rauck „Karl Freiherr Drais von Sauerbronn“/S. 99.“

Recht hat er, unser Jost. Sicher ist der Fehler auch anderen Lesern aufgefallen. Da war ich als Autor etwas flüchtig. Im Buch „Der Freiherr von Drais ...“ von Her-



Lebendmaske „Baron de Drais“ von F. J. Gall

mann Ebeling (G. Braun Karlsruhe, 1985) steht auf Seite 127: „Für das Entmündigungsverfahren wurde ein amtsärztliches Zeugnis benötigt, das sich, vergilbt und fast

unleserlich geworden, erhalten hat.“

Im besagten Text von Michael Rauck heißt es im Absatz davor: „Nach Drais' Abschiebung von Baden-Baden nach Karlsruhe plante das Großherzogliche Polizeiamt letzterer Stadt, Drais zu entmündigen. Sein behandelnder Arzt (vermutlich der Amtsarzt der Stadt Karlsruhe) unterstützte dieses Vorhaben mit seinem Gutachten, Drais sei ‚vermöge dieser Geistesschwäche und partiellen Verbortheit zu rechtsgültigen Handlungen und in specie zur Verwaltung seines Vermögens nicht mehr befähigt und wegen seiner Handlungen nicht mehr zurechnungsfähig.‘“ (Gutachten vom 9. V. 1850 GLA 76/1673a, S.4a).

Neben den Schwestern „erachtete“ Drais’ „Vetter, Oberforstmeister Friedrich von Drais, außer Drais das noch einzige lebende männliche Mitglied der Familie...eine Entmündigung keinesfalls als notwendig. Vielmehr gaben sie zu Proto-

koll, daß „seine urkundliche körperliche Einfältigkeit keines Falles jetzt ein Einschreiten gegen ihn...zuließe.“ (Erklärung vom 9. VI. 1850) „Dank dieser Erklärung ließ das Stadtamt Mannheim die Angelegenheit auf sich beruhen, Drais wurde nicht entmündigt.“ (Beschluss vom 17. VI. 1850).

Hierzu heißt es im Ausstellungskatalog des Städtischen Reiß-Museum Mannheim zur Ausstellung „Karl Friedrich Drais von Sauerbronn 1785 - 1851. Ein badischer Erfinder. Ausstellung zu seinem 200. Geburtstag“ - 5. Juli bis 18. August 1985 - auf Seite 76: „Ein Jahr vor seinem Tode wurde gegen Drais, dessen körperlicher und geistiger Zustand immer schlechter wurde, ein Entmündigungsverfahren in Gang gesetzt. Dazu wurde das hier ausliegende amtsärztliche Gutachten angefertigt. Generalandesarchiv Karlsruhe.“

Hans-Erhard Lessing schreibt in seinem Buch „Automobilität“ (MAXIME-Verlag 2003) im Lebenslauf auf Seite 527: „1848/49 Badische Revolution. Karl legt



Rückseite der Maske von 1818, hier wird Drais als *mécanicien* (Mechaniker) bezeichnet

öffentlich seine Adelstitel nieder, noch bevor Leopold I flieht. Nach Niederschlagung durch die Preußen nötigen zwei junge Adelige Karl zu einem Loyalitätstest pro Leopold, den Karl standhaft verweigert, worauf er übel misshandelt wird. Die preußische Besatzung will ihn entmündigen lassen, was Vetter und Schwestern verhindern...“

Also, die Aussage, Drais sei entmündigt worden, ist in der Literatur mehrfach widerlegt. Die Bedeutung von Karl Drais für die Zweiradgeschichte wird unterstrichen durch die zahlreiche Literatur verschiedener Autoren, die sich mit seinem Leben und seinen Erfindungen befassen. Das Werk von Michael Rauck umfasst 804 Seiten plus Anhang und Hans-Erhard Lessing hat gleich mehrere Bücher herausgegeben, die sich mit Drais befassen. Sein Buch „Automobilität“ ist 527 Seiten stark und mit einer unglaublich großen Anzahl Abbildungen versehen.

(Text: Walter Euhus, Fotos: Michael Mertins)

Rote Fahnen seit „Hornberger Unfall“ Tragisches Ereignis vor 91 Jahren hatte reichsweit Folgen

pl. Hornberg. Wer ist ihr als Autofahrer nicht schon begegnet, der roten Fahne, die - meist am Ende einer überlangen Ladung angebracht - im Wind flattert. Den wenigsten allerdings dürfte bekannt sein, dass diese Sicherungsmaßnahme ihren Ursprung in Hornberg hat: Sie wurde eingeführt nach einem schweren Unfall, der sich 1926 auf der Strecke Gutach - Hornberg ereignete und vom Augenzeugen Emil Hackenjos 1984 (damals 88-jährig) beschrieben wurde.

Eine kleine Hornberger Männerrunde, erinnert sich Hackenjos, hatte seinerzeit eine Geburtstagsfeier in Hornberg veranstaltet und dabei beschlossen, nach der Feier noch eine Spritztour ins Kinzigtal zu unternehmen. Der Haken: Keiner besaß ein Auto, also borgte man sich eins aus vom Mehlgroßhändler Jakob Wöhrle, der auch gleich noch den Chauffeur stellte. Wobei Wöhrle darauf drängte, daß die Herren noch bei Tageslicht zurückkommen, da die Beleuchtung des Autos defekt sei.

Man verspätete sich. Auf der Heimfahrt war es bereits dunkel, diesiges Regenwetter verschlechterte die Sichtverhältnisse zusätzlich. Zu dieser Zeit war ein mit Langholz beladenes Pferdewerk, ein „Holländerwagen“, in

Richtung Hornberg unterwegs, gesichert mit der damals vorgeschriebenen Petroleum-Laterne am Fahrzeug. Ein Stamm ragte nach hinten weit in die Dunkelheit hinaus.

Es kam, wie es kommen mußte: Der Personenwagen knallte mit voller Wucht gegen den herausragenden Stamm, das Fahrzeug wurde regelrecht durchbohrt. Hornbergs damaliger Bürgermeister Kaufmann und Steinmetzmeister Wöhrle, dem der Kopf abgerissen wurde, waren auf der Stelle tot. Schneidermeister Gustav Reutter und Postmeister Albert Diem waren verletzt, der Fahrer hatte Prellungen erlitten.

Bis zum Eintreffen des Gerichts mußte die Straße gesperrt werden, die Fahrzeuge mußten so stehen bleiben, wie sie zum Zeitpunkt des Unfalls gestanden hatten. Bedenkt man, daß Hornberg damals die größte und weitaus bedeutendste Stadt im Amtsbezirk Wolfach war und dennoch kaum zehn zugelassene Kraftfahrzeuge in der Stadt vorhanden waren, kann man ermessen, welche Bedeutung dieses Unglück weit über die Grenzen Hornbergs hinaus hatte.

Bei der späteren Rekonstruktion des Unfalles, angeordnet vom Gericht und

durchgeführt von Mannheimer TÜV-Beamten, wurde festgestellt, daß dem wegen fahrlässiger Tötung angeklagten Chauffeur eine eindeutige Alleinschuld nicht nachzuweisen sei. Er wurde freigesprochen, die Staatsanwaltschaft legte Berufung ein und mit der Begründung, daß der Fahrer bei schlechten Sichtverhältnissen hätte langsamer fahren müssen. In einer zweiten Verhandlung wurde der Chauffeur wegen fahrlässiger Tötung zu einer recht milden Strafe verurteilt.

Auf diesen Vorfall hin wurden die technischen Behörden aktiv. Für das gesamte damalige Reichsgebiet wurde umgehend angeordnet, daß Fahrzeuge mit über die Ladefläche hinausreichenden Ladungen an deren Ende mit einer roten Fahne oder einem Wimpel so zu kennzeichnen sind, daß ein nachfolgender Kraftfahrer das tatsächliche Ende und damit die drohende Gefahr erkennen kann.

Aus dem SCHWARZWÄLDER BOTEN Ausgabe Kinzigtal vom Herbst 1991 originalgetreu abgeschrieben, lediglich die vergangenen Jahre wurden aktualisiert.

(Günter O. Schulz, Rottweil, MSC Hornberg e.V. im DMV/VFV)

Eine besondere Spezies: Der Fahrradsammler

Im Zuge des 20-jährigen Bestehens unseres Vereins liegt es nahe, sich ein paar Gedanken über die Fahrradsammler und Liebhaber alter Fahrräder zu machen. Denn, wie viele auf den ersten Blick nicht bemerken: Fahrradsammler ist nicht gleich Fahrradsammler. Ihr glaubt mir



men. Erkennbar ist diese (bei Händlern gefürchtete) Gruppe daran, dass sie fünf bis zehn Mal mit dem gleichen Teil zum Tauschen auf dem Markt erscheint und einen spielend in ein langwieriges Fachgespräch verwickeln kann.

Wieder eine andere Motivation zu sammeln hat der „Investor“. Diese Spezies, die man eher unter Briefmarken- oder Puppensammlern vermutet, gibt es inzwischen auch im Bereich historischer Fahrräder. Sie hoffen auf den großen Fund – natürlich spottbillig –, mit dem sie ihre Rente finanzieren wollen. Peinlich

Ebenfalls erwähnen möchte ich noch den „wissenschaftlichen“ Sammler. Seine Liebe gilt weniger altem Eisen als vielmehr dem geschichtlichen Hintergrund und der Entwicklung. Er braucht daher meist kein großes Lager sondern eher Bücherschränke. Darin archiviert er alle



nicht? Lasst mich ein paar typische Fälle herauspicken:

Da gibt es den „gemeinen“ Sammler, der nichts stehenlassen kann am Markt. Der alles mitnimmt, um irgendwann seine Sammlung komplett zu bekommen. Leider ein Irrlicht, dem viele hinterherrennen und bei dem sich zu Hause aus Platzmangel im wahrsten Sinn des Wortes alles anhäuft, meist in Kisten gestapelt.

Ein völlig anderer Sammlertyp ist der „Gourmet“. Er sammelt nicht willkürlich. Er pickt sich ein Spezialgebiet heraus und arbeitet sich darin akribisch ein. Wenn er dann nach langem Suchen einmal fündig wird, genießt er den Augenblick und lässt ihn sich genüsslich auf der Zunge zergehen. Man sieht es ihm richtig an.



Wieder ein anderer Vertreter dieser Spezies ist der „Gesellschaftssammler“. Er sammelt, um unter Leute zu kommen. Von seinem Wesen her eher menschenscheu, gibt ihm sein Hobby Gelegenheit, Kontakt zu Gleichgesinnten aufzunehmen.

genau analysieren sie die Weltmarktlage und registrieren jedes auf und ab.

Schließlich gibt es noch den „Jäger“ unter den Sammlern. Für ihn ist das „Erlegen der Beute“ das Größte. Beim Aufspüren von altem Eisen entfaltet er seine Kreativität und sein Jagdfieber erlischt erst, wenn er die Beute sein Eigen nennen kann. Meist erkennt man den Jäger daran, dass er sich auch leichter wieder von seinen Trophäen trennen kann als andere Sammler, um erneut auf die Jagd gehen zu können.

Dokumente, denen er habhaft werden kann, um sie für die Nachwelt zu erhalten.

Den „Zufallssammler“ nenne ich so, weil er – darauf angesprochen – eigentlich gar nicht sammelt. Es passiert ihm irgendwie, dass sich über Jahre eine An-Sammlung ergibt. Er stolpert sozusagen hier und da über ein besonders schönes Stück, das er einfach nicht stehenlassen kann.

Dazu gibt es noch viele Mischvarianten, z. B. den wissenschaftlichen Gourmet oder den jagenden Investor. Erkennt sich jemand wieder??

Wenn sich ein Sammler in irgendeiner Gruppe wiedererkennt und glaubt, dass der Artikel mit zu spitzer Feder geschrieben wurde,



dann bitte ich als erfahrene „Sammlerfrau“ um Nachsicht.

(Text: Mona Buchmann, Hofbieber-Wiesen; Fotos: Norma Tischer, Berlin)



IVCA-Treffen in Karlsruhe

200 Jahre Fahrrad führten rund 400 Menschen aus aller Herren Länder vom 24. bis 28. Mai 2017 nach Karlsruhe. Da sich in Windeseile die ursprüngliche Anmeldeliste mit 200 Personen gefüllt hatte, haben die Organisatoren flexibel reagiert und die Teilnehmerzahl verdoppelt. Danke dafür!

Begrüßt wurden wir vor dem Schloss durch zwei Riesenräder, die ein Fahrrad symbolisieren sollten und insbesondere bei Dunkelheit ein echter Hingucker waren. Der Schlosspark der Fächerstadt Karlsruhe ist ein wunderbares Fleckchen Erde, das von Jung und Alt genutzt wird um sich zu treffen, zu spielen und Sport zu treiben - eine sehr schöne Kulisse für die Veranstaltung. Das Wetter war traumhaft – die Fahrradgötter hielten schützend die Hand über uns. Zu Beginn der Veranstaltung kam eine Gruppe „Schnellfüße“, die

auf ihren Laufmaschinen von Nancy aus in mehreren Tagesetappen „auf Achse“ angereist waren und sorgten für das erste Highlight. Es sollten noch viele weitere folgen.

Es war eine erstaunlich große Gruppe, die die Strecke unter die eisenbeschlagenen Räder genommen hatte. Als sie frisch wie der junge Morgen vor dem Schloss ankamen, hatte einer der Teilnehmer noch die Energie, seine Laufmaschine triumphierend über den Kopf zu stemmen. Respekt! Besonders schön für mich war es, die Teilnehmer der „Luftlos-Tour“ aus dem letzten Jahr zu treffen. Es war so, als hätten wir uns erst wenige Tage vorher getrennt. Es gab viel zu erzählen und tolle Fahrräder zu bestaunen. Am liebsten wären wir gleich wieder gestartet.

Auch die anderen Teilnehmer hatten spannende Räder mitgebracht. Es wurde gefachsimpelt und fotografiert bis die SD-Karten aus allen Nähten platzten. Die Karlsruher Bevölkerung hatte außergewöhnlich viel Interesse für das Thema. Das Beste waren zwei Touristen, die nachfragten, wo man die Fahrräder ausleihen könne. Auf unsere erstaunte Frage wie sie denn darauf kämen, erhielten wir die Antwort: Die haben doch alle eine Nummer! Natürlich wurden keine Fahrräder verliehen.

Beim Teilemarkt empfand ich es als besonders spannend, dass die Anbieter aus den unterschiedlichsten Ländern kamen und daher die Angebote sehr abwechslungsreich waren. Es wurden technische Schmankerl ebenso angeboten (und verkauft) wie auch historische Kleidung, Zubehör und Papier. Auch die ersten T-Shirts für die IVCA-Veranstaltung im nächsten Jahr auf Bali in Indonesien waren zu haben.



Ein wichtiger Punkt des Welttreffens ist immer die „Century“. Dabei sollen zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang 100 englische Meilen (160 Kilometer) gefahren werden. In diesem Jahr auf einem landschaftlich schönen, wenig befahrenen Rundkurs. Natürlich konnte man auch nach einer oder mehreren Runden aufhören. Das motiviert aber auch



dazu, an die Grenzen zu gehen nach dem Motto „eine Runde geht noch“. Die Teilnehmer, die diese Distanz bei sommerlichen Temperaturen bewältigt haben, reichten vom Schüler bis zum Rentner.

Natürlich fand auch die Jahreshauptversammlung der IVCA statt. Über die Ergebnisse berichte ich hier aber nicht weiter.

Ein Team tschechischer Hochradfahrer hatte im Vorfeld fleißig geübt und führte auf dem Vorplatz des Schlosses ein Hochrad-Ballett auf. Die Ansagen für die Choreographie erfolgten mittels Megaphon. Die Fahrer waren stilgerecht sportlich gekleidet und brachten das





Publikum mit ihrer Darbietung zum Stauen.



Die Ausfahrt der zumeist sehr schön und stilgerecht gekleideten Teilnehmer



führte zum Grab von Karl Drais. Der Deutsche Radfahrer-Bund veranlasste 1891 die Überführung der irdischen Überreste des Freiherrn von der ursprünglichen Ruhstätte auf den Karlsruher Hauptfriedhof und errichtete ihm aus Spendengeldern ein repräsentatives Grabmal. Das heute noch vorhandene Denkmal entstand zwei Jahre später und wurde durch eine Sammlung finanziert. Der Friedhof konnte kaum die große Gruppe aufnehmen. Dort wurde noch ein Fahrradlied angestimmt, bevor es weiter ging. Was hätte Drais wohl zu Besuch und Gesang gesagt? Es wurden zwei Streckenlängen angeboten. Aufgrund der großen Hitze entschieden sich viele um und fuhren nur die kürzere Distanz. Das brachte die Organisatoren zusätzlich ins Schwitzen, aber auch diese Aufgabe wurde mit Bravour gelöst.

Beim Festabend brachte der Vorsitzende des IVCA mit wenigen Worten den Saal zum Kochen. Die Organisatoren des nächsten Treffens stimmten mit einem beeindruckenden Tanz auf die Veranstaltung ein. Die Vorstellung macht neugierig auf das Treffen am anderen Ende der Welt – wäre da nicht die Anreise.

Was gab es sonst noch: Jeder, der wollte, konnte moderne Laufmaschinen ausprobieren, und zu



vorgerückter Stunde wurde ein Dreirad wegen des zugesperrten Parktores über die Parkmauer gehievt, als es auf der anderen Seite war, kam jemand mit dem Schlüssel.



Ach ja, es zeigte sich mal wieder, dass Radfahren nicht ungefährlich ist! Urs kam schon mit Verletzungen zum Treffen, weil ein Auto stärker war als er. Sein Wunsch nach Karlsruhe zu kommen, war auch stärker als der Rat der Ärzte. Er hat es aber unbeschadet überstanden.

Beim Hochradrennen sorgte der Sturz von Gerald im Schlussprint für einen Schock. Beruhigend war, dass er am nächsten Tag wieder zum Treffen kam, mittlerweile fährt er schon wieder Rad! Die Rennen wurden nach einiger Zeit weiter durchgeführt. Ich hatte allerdings keinen Nerv mehr.

Die Organisation durch das Team um Dominique, Helge, Rolf und Barbara war





hervorragend und wurde auch von Petrus belohnt! Wir als Teilnehmer haben es den Organisatoren nicht immer leicht gemacht mit unseren spontanen Einfällen und Ansprüchen. Aber die Organisatoren haben alles sehr gut gemeistert und auch bei den kleineren Meckereien, die es leider immer gibt, die Fassung bewahrt.

Die Tage vergingen viel zu schnell bei interessanten Gesprächen mit wunderbaren Menschen. Generell war festzustellen, dass Sprachbarrieren nicht wirklich existieren, wenn man sich unterhalten will – im Notfall halfen die Organisatoren oder andere Teilnehmer.

Bis auf das Wetter war die IVCA in Karlsruhe völlig anders als das Welttreffen in Bad Brückenau vor einigen Jahren, das uns zum Verein geführt hat. Es zeigte sich mal wieder, dass jede Veranstaltung einzigartig ist. Alles in allem war es eine in vielfältiger Weise beeindruckende Veranstaltung – eine sagenhaft globale und vorurteilsfreie Stimmung! Die Welt sollte sich ein Beispiel an den (historischen) Radfahrern nehmen.



Vielleicht hat ja der eine oder andere jetzt Lust bekommen und möchte mitmachen, ich kann es nur empfehlen. Nächstes Jahr ist das Treffen auf Bali, danach in England und Belgien. Nähere Informationen findet man unter www.ivca-online.org.

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

28. Fahrradhistoriker-Konferenz

Alljährlicher Höhepunkt der Fahrrad-Geschichtsforschung ist die internationale Fahrradhistoriker-Konferenz ICHC, die nun zum 28. Mal stattgefunden hat. Sie gastiert jedes Jahr in einem anderen Land und wurde 1990 vom damaligen Chefredakteur von THE BONESHAKER, Nick Clayton, gegründet. Die englische Zeitschrift ist bekanntlich Schwesterblatt des KS. Tagungsort war das Technoseum in Mannheim als historischer Boden des Laufmaschinen-Jubiläums. Die hier gerade präsentierte große Fahrradausstellung „2 Räder – 200 Jahre“ erwies sich als hervorragende Grundlage. Die Organisationsleitung hat alles gut unter einen Hut gebracht, auch die Vielzahl der Themen. Zum Teil musste die Veranstaltung gesplittet werden mit parallel gehaltenen Vorträgen.

Teilgenommen haben rund 80 internationale Experten und Enthusiasten. Das Themenspektrum der 28 Referate am 30. und 31. Mai 2017 ging quer durch die ganze Zweiradgeschichte, fast alle vorgelesen in Englisch. Darunter waren Firmengeschichten, z.B. Tony Hadland über Raleigh und Gary Sanderson über Crawford Bicycles. Einzelmodelle besprach Nick Clayton wie etwa das Ariel-Patent eines sehr frühen Übersetzungsgetriebes am Vorderrad, dessen Produktion leider aus Geldmangel gescheitert war. Ebenfalls ein interessanter Fehlschlag: das 30-Zoll-Fahrrad von Heidemann, ein junger Oldtimer von 1987, vorgestellt von Heinrich Bültemann-Hagedorn. Wie schon beim Wintertreffen hat Peter Ullein über die frühe Zweirad-Produktion in Nürnberg referiert.



Weitere Themen waren die Wiederbelebung des Radwegebaus in England von Carlton Reid und Radfernfahrten diagonal durch Frankreich in den 1930er Jahren von Raymond Henry. Keizo

Kobayashi berichtete über frühe Vorführungen der Laufmaschine in Paris und Francis Robin über das erste Radrennen von dort nach Versailles am 8. Dezember 1867. Am anschaulichsten waren naturgemäß die von historischen Fotos dominierten Beiträge von Lorne Shields und Renate Franz. Letztgenannte hat im Internet einen Altmeister der Sportfotografie, Jules Beau, entdeckt und präsentierte kuriose Schnappschüsse aus seiner Sammlung. (Zusammenfassung dieses Vortrags und Fotobeispiele siehe in der Rubrik „Historisches Dokument“ S.43 - 45)

Als besonderen Service hat Claude Reynaud zu seinem französischen Vortrag über seine Recherchen zu Pierre und Ernest Michaux eine schriftliche Englisch-Übersetzung geliefert. Trotz intensiver Nachforschung gibt es demnach keinen Beweis, dass die beiden Landsleute die Tretkurbel erfunden haben, wie so oft behauptet. Es gibt nur Anekdoten. Bei allen anderen Referaten muss man auf die Texte warten bis zum Jahresende, wenn der Konferenzbericht unter Federführung von Gary W. Sanderson erscheint: „Proceedings of the 28th International Cycling History Conference“ (nähere Informationen unter wheelmangary@gmail.com erhältlich). Schließlich sind noch zwei Beiträge zu erwähnen, die im Wesentlichen aber schon bekannt sind aus dem KS 61 über das Für und Wider der Tambora-Hypothese zur Laufmaschinen-Erfindung: Hans-Erhard Lessing „Bürger Karl Drais – was wir nicht wissen“ und vom Autor dieses Berichts „Eine Nachforschung über die Tambora-Hypothese I & II“.

Ein großer Gewinn bei diesen Begegnungen sind natürlich – allen Sprachproblemen zum Trotz – die Fachsimpelien mit den Experten und die Einblicke in neue Themenfelder, auch wenn man die Details später erstmal in Ruhe nachlesen muss. Ein Vorfall, den man in einem solchen Kreis nicht erwartet hätte, war das Verschwinden der persönlichen Unterlagen eines Teilnehmers schon am ersten Vormittag der Konferenz. Der Geschäftige, Rechtsanwalt Roger Street, hat dem Übeltäter ewige Verdammnis angedroht, aber auch großzügige Gnade versprochen, falls die Unterlagen wieder auftauchen sollten. Ohne Erfolg – die Unterlagen blieben verschwunden.

(Text: Jost Pietsch, München; Foto: Maarten Bokslag, Tilburg, NL)

Fix was los auf der Velocipediade 2017

Weinböhla ist eine Reise wert. Das muss jeder sagen, der auf der diesjährigen Velo dabei gewesen ist. 200 Jahre Fahrrad und 20 Jahre Velocipediade – wenn das kein Grund zum Feiern ist. Mit rund 240 Teilnehmern war die Velo dementsprechend gut besucht. Alles war hervorragend organisiert und nichts hatte das Team um Ilona Thieme und Steffen Stiller dem Zufall überlassen. Abgesehen von einer Regenphase am Freitagabend, spielte sogar das Wetter mit. Sehr positiv wirkte sich auch der zentrale Veranstaltungsort im Zentrum von Weinböhla aus. Teilemarkt, Gasthof, Campingplatz, sowie die beiden Fahrradausstellungen in der „Tenne“ und im Heimatmuseum lagen dicht beieinander.



Freitag, 18. August

Ab 10 Uhr ist das Anmeldebüro geöffnet und jeder Teilnehmer bekommt eine Tüte mit Informationsmaterial überreicht. Weiterhin gibt es eine Flasche Wein aus der Region, sowie einen Flaschenkorken mit Drais-Stein und Draisine aus Meissener Porzellan. Um 14 Uhr beginnt Georg Schmitz seinen Auktionshammer zu schwingen. Die Versteigerung verläuft relativ ruhig. Highlights unter den versteigerten Artikeln sind zwei Opel Rennräder



aus den 20er, bzw. 30er Jahren, die für 1080 bzw. 1600 € den Besitzer wechseln. Aber auch Teile erzielen gute Preise wie ein Paar Diamant Alu-Pedale 260 €. Insgesamt



kamen 142 Lots unter den Hammer. Um 17 Uhr wird auch der Teilemarkt offiziell eröffnet. Es werden Fahr- und Rennräder angeboten und natürlich viel historisches Zubehör - von neuwertig bis rostig.

Um 20.30 Uhr startet am Kirchplatz die Nachtausfahrt durch Weinböhla und Umgebung. Die Fahrt wird durch Polizei und Helfer aus dem Organisations-Team gesichert und verläuft ohne Zwischenfälle. Zum Ende der Tour setzt dann leider der schon erwähnte Regen ein, die kleine Weinverkostung unterwegs ist dadurch etwas getrübt, aber alle Teilnehmer erreichten noch relativ trocken ihr Ziel bei der Museums-Tenne. Dort geht der Tag mit Klönschnack und dem einen oder anderen Bier unter einem regendichten Zelt zu Ende.

Sonnabend, 19. August

Am Kirchplatz bei der Museums-Tenne wird ein reichhaltiges Frühstück für kleines Geld angeboten – sehr lecker! Seit 7 Uhr läuft auch schon wieder der Teilemarkt neben der Nassauhalle und um 10 Uhr startet planmäßig bei bestem



Wetter die Kostümausfahrt. Über ruhige Wege und Straßen geht es durch hügeliges Gelände zum wunderschönen Schloss Moritzburg. Die Strecke wird wieder durch mehrere, stets freundlich auftretende Polizisten gesichert, so dass es zu keinen Unfällen kommt. Das Mittagessen wird in der Nähe des Schlosses am Leuchtturm eingenommen. Bei der gro-



ßen Teilnehmeranzahl kommt es schon zu Wartezeiten, die aber mit angeregter Fachsimpelei überbrückt werden. Schnell noch einen Schweden-Eisbecher zum Nachtsch und schon geht es wieder los.



Auf einer Strecke durch bewaldete Gegenden führt der Weg jetzt zurück nach Weinböhla. Zuvor wird aber noch





ein Halt am Drais-Stein eingelegt, um vor dem Bismarckturm das obligatorische Erinnerungsfoto zu schießen. Kaum zurück im Ort beginnen die Veranstaltungen rund um den Kirchplatz. Der Bürgermeister, sowie der Bundesminister des



Inneren, Dr. Thomas de Maizière als Schirmherr der Velo, halten ihre Festansprachen. Im Anschluss folgen das Draisinen-Rennen, welches von Steffen Stiller gewonnen wird, sowie das Hochrad-Rennen, aus dem der Nürnberger Ricus Kerckhoff als Sieger hervorgeht. Im Gegensatz zu früheren Velocipedien sind in diesem Jahr aber weniger Teilnehmer mit Hochrädern angereist. Weiter geht es im Programm mit der Vorstellung interessanter historischer Fahrräder, die jeweils von Sven Dewitz für die zahlreichen Zuschauer kommentiert werden.



Der ausgesprochen harmonische Festabend findet in dem imposanten Ballsaal des Zentralgasthofs statt. Das reichhaltige Buffet lässt kaum einen Wunsch offen und auch das anschließende Dessert-

Buffet ist exzellent. Hervorzuheben ist noch die ausgefallene Tischdekoration, die teilweise mit verschiedenen Fahrradteilen und -werkzeugen kunstvoll garniert worden ist. Last but not least tragen auch die Darbietungen der Gruppe „Einrad-Kids“ des RV Weinböhla zu dem rundum gelungenen Abend bei. Dass natürlich auch an diesem Abend wieder zahlreiche Reden gehalten werden, versteht sich ja von selbst.



Sonntag, 20. August

Am Velocipedien-Sonntag findet traditionell die für jeden Verein wichtige Mitgliederversammlung statt. Die angekündigten Tagesordnungspunkte werden routiniert abgewickelt. Als 1. Vorsitzender wird Gerhard Eggers wiedergewählt. Auch Mona Buchmann wird als Schatzmeisterin in ihrem Amt bestätigt. Nicht mehr zur Verfügung steht der bisherige 2. stellvertretende Vorsitzende Christian Horstmann. Einstimmig wird Heinz Fingerhut als Nachfolger gewählt. Am Ende der Versammlung verkündet Gerhard Eggers, dass die Velocipediade 2018 in Essen im Kulturzentrum „Zeche Carl“ stattfinden wird. Ein detaillierter Bericht der Mitgliederversammlung steht auf der Seite 48.

Die Versammlung endet pünktlich um 11 Uhr und für die meisten Teilnehmer geht damit eine sehr schöne und hervorragend organisierte Velocipediade zu Ende. Denjenigen, die an der Ausfahrt nach Meißen teilnehmen, um dort die Staatliche Porzellan-Manufaktur nebst angeschlossenem Museum zu besichtigen, bleibt noch Zeit für ein kurzes Mittagessen. Denn erst um 14 Uhr beginnt die Führung durch die verschiedenen Schau Räume, in denen die Besucher die einzelnen Arbeitsabläufe vom Rohling bis zum fertigen Porzellanprodukt verfolgen können. Diese Veranstaltung wird in zwei Gruppen durchgeführt und ist nicht nur für Porzellan-Liebhaber sehr informativ.

Zum Schluss nochmals ein Dank an alle an der Velo beteiligten Personen,

Vereine und Organisationen, die diese 20. Velocipediade ermöglicht haben.

(Text und Fotos: André Konietzko, Elmshorn)

Bildergalerien sind auf der Vereins-Homepage und www.j-rad.ch eingestellt.

Nachlese zur Velo 2017

Die Anspannung ist längst verflogen, das Wetter war uns hold. Unser Dank geht nicht nur an die vielen Helfer und Sponsoren, sondern auch an die Einlieferer und Durchführenden der Auktion sowie des Telemarkts. Besonders gefallen hat uns, dass so zahlreiche Teilnehmer in passender Kleidung mit ihren schönsten Rädern gekommen sind. Ohne sie wäre die Veranstaltung längst nicht so glanzvoll gewesen. Die Besucher und Zaungäste waren begeistert, es gab vielerorts ein sehr gutes Feedback. Befürchtungen einiger Institutionen im Vorfeld der Velocipediade bewahrheiteten sich nicht, mit Lob für das disziplinierte Verhalten der Teilnehmer wurde im Nachhinein sogar nicht gespart. Durch die Berichterstattung in den Medien kamen am Velo-Wochenende zu unseren Fahrrad-Ausstellungen nochmal über 500 Besucher, plus Velo-Teilnehmer. Für all dieses sagen wir, Ilona und Steffen als Organisatoren, nochmal ganz herzlich DANKE!



(Foto: Sabine Schulze)

200 Jahre Fahrraderfindung

In Weinböhla ist am 20. August in der Kulturscheune eine größere Fahrradausstellung zu Ende gegangen. Die Teilnehmer der Velocipediade hatten das Glück, sich diese Schau ansehen zu können. Steffen Stiller hatte sich stark ins Zeug gelegt: Mit seiner Sammlung und Rädern des Deutschen Fahrradmuseums und privater Sammler hat er mit großem Einsatz etwas aufgebaut, das sich sehen lassen konnte. Über 70 Räder führten den Besuchern die Geschichte des Fahrrades vor. Mit einfachsten Mitteln wurde in der Scheune ein ansprechendes Ambiente geschaffen, das die Räder wunderbar



zur Geltung kommen ließ. Zu sehen gab es Nachbauten von Draisinen und Tretkurbelvelozipeden, originale englische Hochräder, Getrieberäder und Räder mit anderen technischen Raffinessen wie das Faltrad Modell Capitain Gerard oder ein

Phänomen Schwingrad in der Ausführung als Damenrad. Blickfang der Ausstellung war eine alte Werkstatt, die den Eindruck vermittelte, der Mechaniker wäre gerade zur Mittagspause entschwunden.



einem Hund attackiert wird. Oder ein Brettspiel mit dem Namen „Eine Veloci-

Aber auch das, was sich in den Vitrinen tummelte, fand große Beachtung: Zu nennen wären Pokale, reichverzierte Trinkgefäße, Glocken, Laternen, Griffe usw. Ins Auge fiel das Besondere, z. B. eine Form zum Gießen von Schokoladenfiguren in Gestalt eines Hochradfahrers, der – wie sollte es anders sein –, von

pede-Wettfahrt“, das noch aus der Hochradära stammt.

Letztgenanntes verdient eine nähere Betrachtung, denn die positiven und negativen Ereignisfelder des Spielplans sind farbig illustriert und geben ein Bild von dem, was dem Hochradfahrer auf seiner Tour damals „blühte“. Eine beiliegende Spielanleitung gibt Aufschluss darüber, in welcher Form Glück und Pech über die Wettfahrer kamen: *Speichenbruch* – es geht erst weiter, wenn ein Pasch gewürfelt wird; *Sturz mit Kopfver-*



letzung – ein Feld zurück und zwei Spielmarken für die Kosten des Kopfverbands abgeben; *ein Kind übergefahren* – 10 Spielmarken für die Kurkosten des Kindes zahlen; *am Ufer eines Teiches gestürzt* – fünfmal aussetzen und 4 Spielmarken abgeben für den Verlust der Mütze; *Befahren eines für Velocipede verbotenen Wegs* – 5 Spielmarken Ordnungsstrafe, es darf nur noch ein Würfel gebraucht werden. Glückliche Momente erlebt der Wettfahrer aber auch: *Ein Gläschen Bier lass' munden Dir!* – 2 Spielmarken für Bier und Trinkgeld zahlen, dafür gibt's einen Freiwurf; *Überholen des Gegners, der auf einem englischen Rennpferds unterwegs ist*, bringt 3 neue Spielmarken; *ein Wolkenbruch kühlt die erregten Gemüter ab* – 3 Felder vorrücken. Insgesamt 25 Ereignisfelder müssen die um den Sieg kämpfenden Velocipeder – beglückt oder verschreckt – überstehen bis sich endlich das Ziel erreichen. Was für eine Wettfahrt, die ich gerne mal zu Ende gespielt hätte. Vielleicht sollte unser Verein ein Reprint des Spiels zum 25. Jubiläum seiner Gründung herausbringen? Das wäre doch mal was!

Die Ausstellung in der Kulturscheune ist abgebaut und nun selbst Geschichte. Es bleibt zu hoffen, dass die inzwischen sehr konkreten Pläne, an dieser Stelle dauerhaft eine professionell gestaltete Fahrradausstellung zu installieren, bald Wirklichkeit werden. Der Initiator Steffen Stiller und die rührige Gemeinde Weinböhla hätten es verdient! (mm)

Ich.Fahr.Rad. Fahrradgeschichte(n)

„Anders als bei vielen anderen Fahrradausstellungen liegt der Fokus ... weniger auf der Historie oder dem Design, sondern vielmehr auf den Menschen, die mit dem Fahrrad unterwegs sind,“ sagt Direktor Joachim Breuninger zur Sonderausstellung im Verkehrsmuseum Dresden. Das trifft es ziemlich genau. Vom Kurator der Ausstellung, Benjamin Otto und dem Gestalterteam um Tanja Unger wurde eine moderne und aufgeräumte Ausstellung geschaffen, kein buntes Werbeplakat verführt das Auge. Die unvermeidliche Fahrradhistorie wird etwas abseits der Kernaussstellung vertikal an einer „Historienwand“ dargestellt. Neun Fahrzeuge sind originell vor genormten Postkartenmotiven positioniert.



Ausstellungszentrum bildet die regionale „Bike-Szene“ mit Porträts von Radfahrern, welche vorerst auf ihr Fahrrad verzichten müssen. Mit Helmut Arnold hat es auch ein ambitionierter Hochradfahrer und Sammler in die Auswahl geschafft. „Die zehn Themeninseln erinnern an Pop-up-Karten oder aufgeschlagene Bücher“, so Frau Unger.

Wer selbst in die Pedale treten möchte, kann sich im „Radkino“ das Stillser Joch erkämpfen, auf dem Ergometer ein Stück deutsche Grenze zurücklegen oder auf dem Umlaufparcours verschiedene Fahrräder probieren. Die zukünftigen Schleifspuren an den Wänden waren für mich schon vor der Eröffnung sichtbar und wären ein Beweis für die unvergängliche Lust am Fahrradfahren.

Ein Begleitprogramm (www.verkehrsmuseum-dresden.de) ergänzt die sehenswerte Präsentation, die bis zum 18. März 2018 läuft.

(Text und Foto: Frank Papperitz, Pirna)

Dresdner Stallhoftreffen 2017

Die Idee einer jährlich stattfindenden „Ausstellung historischer Fahrräder mit Sammlertreffen“ im Stadtzentrum von Dresden hatte Tilman Wagenknecht. Mit dem „Stallhof“ wurde 1991 ein idealer Ort für eine Freiluft-Wochenend-Veranstaltung gefunden: historisches Ambiente mitten in der Altstadt- das garantiert viele Touristen; geschlossener Innenhof - ideal für Ausstellung und Vorführfahrten; es gibt eine (Not-) Regenvariante und in Nachbarschaft steht das Dresdner Verkehrsmuseum, dessen Mitarbeiter uns immer freundlich mit Vitri- nen und Bänken unterstützt.



Freitagmittag geht der Aufbau los. Fahrräder, Radständer, Texttafeln, Vereinszelt, Feuerlöscher, Montage- geständer, Regenplanen, Vitri- nen, Bänke, Tische, Absper- rungen usw. müssen ihren Platz finden. Abends wird

alles unter Dach gebracht oder abge- deckt. Allein aus Beständen unserer Mitglieder wurden ca. 70 Fahrräder ausgestellt. Gäste können ihre mitge- brachten Fahrräder dann in die Stallhof- ausstellung integrieren. Nach Abspra- che kann man Fahrräder aller Varianten ausprobieren, sich am kostenlosen Buf- fet laben, mit Freunden über das Hobby philosophieren oder die Stadt besichti- gen. Traditionell findet während der ganzen Ausstellungszeit unsere Hoch- radfahrerschule statt, und es wird dafür eine Urkunde ausgestellt. Diese ist nicht nur bei Touristen und Kindern beliebt, auch mancher Sammler fasst sich ein Herz, das endlich einmal zu probieren. Weil Kinder immer alles ausprobieren wollen, stehen zahlreiche Kinderfahr- zeuge zum Losfahren bereit. Ein richti- ger Teilemarkt ist nicht vorgesehen, auch weil wir sonst höhere Miete bezah- len müssten. Wer aber sein Hobby auf einem Tisch darstellen will, ist gern gese- hen. Am Sonnabendnachmittag startet traditionell eine Ausfahrt durch die Innenstadt und abends kehren wir alle in eine nahe Gaststätte ein. Sonntags gegen 10 Uhr geht es dann für die Gäste auf eine längere Tour ins Dresdner Umland, diesmal leider bei Nieselwetter elbaufwärts zum „Blauen Wunder“.



Eine Anmeldung zum Stallhoftreffen ist nicht erforderlich, die Teilnahme und der Eintritt sind für alle Besucher frei. Jeder Fachbesucher bekommt als kleines Dankeschön den Jahres-Stallhof-Button.

Kern der Veranstaltung ist eine Ausstel- lung, welche stets aus zwei Teilen besteht.

Fahrräder im historischen Zeitverlauf
- Von der Laufmaschine über das Veloci- ped zum Hochrad, Sicherheitsniederrä- der, Dreiräder usw. bis zum Sportfahrrad der 1960er Jahre; unerlässlich vor allem für Touristen und Passanten.

Fahrräder zu einem Spezialthema.
- Wir laden jährlich unsere Sammler- freunde ein, möglichst zu diesem Spezial- thema etwas mitzubringen. Neben Fahr- radmarken oder regionaler Zuordnung gab es bereits die Themen: Mehrsitzer, Kettenlose, Renn-, Kunst-, Saal-, Trans- port-, Tretlagergetriebe- oder Liege- fahrräder. Bei „Not macht erfinderisch“, „Technische Besonderheiten“, „Fahrrad- industrie der DDR“ und „100 Jahre Tor- pedo-Freilaufnabe“ füllten sich auch schnell die drei Vitri- nen.

Mit diesen zwei Ausstellungen errei- chen wir folgendes: Es bleibt für Sammler und Aussteller stets abwechslungsreich und auch überraschend, denn wir wissen nie genau, was von den Fachbesuchern mitgebracht wird. Außerdem können alle mitgebrachten Fahrräder, die nicht zum Spezialthema passen, problemlos in die historische Ausstellung integriert wer- den. Für eigene sowie alle Gästefahrrä- der halten wir verschiedenste Fahrrad- Ständer bereit. Auf Wunsch kann man sein Fahrrad mit einem kleinen Ausstel- lungstext an einem Lenkerschild ausstat- ten lassen. Eine Absperrkette schützt die Fahrräder gegen unerlaubten Zugriff.

„Am Anfang war das Holz - Werkstoffe in 200 Jahren Fahrradbau“

Es war unser Ziel, unterschiedlichste Materialien zu präsentieren, die im Fahr- radbereich verwendet wurden und wer- den. Das Thema erwies sich als Glücks- griff, denn es fanden sich zahlreiche und unterschiedlichste Objekte zusammen. Zu besichtigen waren vorwiegend histori- sche Fahrräder mit Rahmen aus Holz bzw. Bambus, Aluminium, Titan, Magne- sium oder Kunststoff. Besonderer Blick- fang war eine Tretkutsche von 1869 eines Herstellers aus Reichenbach i. V., restau- riert und sogar fahrbar! Aber auch histo- rische oder neu angefertigte Fahrradteile



aus Holz, wie Kotschützer, Felgen, Len- kergriffe, Lenkerbügel, Pedalteile wur- den präsentiert.

Erstmals fand im Stallhof auch das 1. Treffen der Pedersen-Fahrer in Dresden statt. Eines der sechs Pedersen-Fahrräder war sogar eine Holzrahmenkonstruktion von Michael Kemper. Das Stallhoftreffen stand auch im Andenken an den kürzlich verstorbenen „Kalle“ Kalkhoff, welcher die Pedersen-Kultur ab 1991 in Deutsch- land wieder populär gemacht hatte.

Für viele Sammler ist Dresden weit weg. Wer diese interessante Stadt schon immer einmal besuchen wollte, es lohnt sich eine Reise im schönen Herbst ganz sicher! Weltoffene, zuversichtliche und freundliche Gäste, wie es Fahrradfahrer sind, könnten angesichts der Wahlerge- bnisse Vorbild für manchen Sachsen sein. Besucht uns doch zum 27. Stallhoftreffen am 22. und 23. September 2018!

(Text und Fotos: Frank Papperitz, Fahr- rad-Veteranen-Freunde-Dresden 1990 e.V.; Plakatentwurf: Christian Schöbel)

Der Fotograf Jules Beau

Ich „entdeckte“ Jules Beau durch Zufall. Im Herbst 2015 fiel mir während einer Artikelarbeit in der Wikipedia auf, dass ein Benutzer aus Frankreich begonnen hatte, Hunderte von Fotos eines Fotografen namens Jules Beau auf Commons, der zentralen Dateienbank für die Wikipedia, hochzuladen. Dies nahm ich zum Anlass, zunächst einen kleinen Artikel über Beau für die Wikipedia auf Deutsch zu verfassen. Zudem unterstützte ich den hochladenden Benutzer bei der Beschriftung der Bilder sowie der sogenannten „Kategorisierung“, einer Sortierung der Bilder nach Themen, damit sie für interessierte Benutzer auffindbar sind. Beim Durchschauen der Fotos stellte ich fest, dass sich darunter so einige befinden, die ich während historischen Recherchen zur Geschichte des Radsports schon häufig gesehen hatte, ohne zu wissen, wer der Fotograf gewesen war.



Es ist nicht viel Persönliches bekannt über Jules Beau. Er wurde 1864 in Paris geboren. Sein Vater war von Beruf Konditor, und er war verheiratet mit Louise „Lucie“ Adélaïde Nuret (1865 - 1923), der Tochter eines Hoteldirektors. /1/ Zunächst hatte er ein Fotoatelier in der Avenue des Ternes No. 19, gemeinsam mit einem Kollegen namens Fontès. 1890 eröffneten die beiden Männer ein weiteres Atelier in der Rue de Passy 51, das Beau ab 1892 allein führte. Das Atelier befand sich in der Nähe des Bois de Boulogne, einem Ort in Paris, an dem bis heute zahlreiche Sportarten ausgeübt werden und wo sich auch das Hippodrome de Longchamp befindet. /2/

Jules Beau begann, sich auf Sportfotografie zu spezialisieren, und am Anfang standen (natürlich) der Radsport und die Radrennfahrer. Ab 1895 arbeitete er für die Zeitschrift LA BICYCLETTE und ab 1895 für LA VIE AU GRAND AIR, einer damals sehr populären Sportzeitschrift, die ihre Käufer mit vielen Fotos lockte. 1913 beendete Jules Beau seine Arbeit als Fotograf; die Gründe dafür sind unbekannt. Da dieses Ende der Fotografienlaufbahn ein Jahr vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs lag, schließe ich einen Zusammenhang aus, sondern mutmaße, es könnten gesundheitliche Gründe gewesen sein, Schwerhörigkeit oder eine Augenerkrankung, von denen damals häufig relativ junge Menschen betroffen waren.

Beau wurde Archivar des „Touring Club de France“ – ein Verband für Radtouristen, der bis 1983 bestand. Diesem Archiv hinterließ er 1926, sechs Jahre vor seinem Tod, seine eigenen Fotos, 36 Alben, jedes mit mehr als rund 100 Fotos, so dass die gesamte Sammlung rund 4 000 Bilder umfasst. Der Club wiederum überließ die Beau-Sammlung der Französischen Nationalbibliothek, die die Fotos digitalisierte und in ihrer Datenbank „Gallica“ online stellte. /3/ Von dort aus landeten sie auf Commons, was den Vorteil hat, dass die Fotos durch die Mithilfe der ehrenamtlichen Mitarbeiter genauer beschriftet und nach Themen geordnet werden. /4/ Diese Fotos können von jedermann unter der Lizenz „Jules Beau [Public domain], via Wikimedia Commons“ genutzt werden.

Zu Lebzeiten von Jules Beau befand sich der Sportjournalismus noch in den Kinderschuhen, selbst den Begriff gab es noch nicht. In der Regel wurde über Sport in Tageszeitungen noch unter „ferner liefen“ berichtet. Und natürlich ganz zu Anfang noch ohne Bilder, auch aus technischen Gründen, da Fotos nicht so schnell entwickelt werden konnten. So wurden Sportfotos zunächst in illustrierten Wochenzeitschriften publiziert.

Es gibt bisher keine wissenschaftliche Publikation, die sich mit dem Werk von Jules Beau beschäftigt, lediglich eine Passage im Buch des französischen Fotografen und Autors Jean-Claude Gautrand *Visions du sport* über die Geschichte der Sportfotografie. /5/ Gautrand war derjenige, der Beau als „den vermutlich ersten Sportreporter in der Geschichte“ bezeichnete.

Ab den 1890er Jahren, so Gautrand, war es eine „Zeit der Veränderungen“ im Sport, auch durch die Austragung der ersten modernen Olympischen Spiele 1896 in Athen ausgelöst. Die Zahl der Disziplinen nahm ständig zu, mehr und mehr Sportarten wurden an der frischen Luft ausgeübt, und zudem entwickelte sich die Technik der Fotografie ständig fort. In diesem Sinne war Jules Beau der richtige Mann zur richtigen Zeit am richtigen Ort, der alle diese Entwicklungen mit seiner Kamera dokumentierte. Gemäß Gautrand besaß er alle notwendigen Eigenschaften: Neugier, Sinn für Humor und Ungewöhnliches, Willen, überall dort zu sein, wo etwas geschah, und Mut, mit den damals armseligen technischen Mitteln zu kämpfen, sowie Leidenschaft für den Sport und seine Protagonisten, die alle an seinem Objektiv vorbeiparadierten.

Sein Werk zeigt die Geschichte der Entwicklung des Radsports, des Autos und des Motorrades von Tag zu Tag. Und es zeigt die gesellschaftliche Entwicklung des Menschen: wie sich Konventionen änderten, die Menschen traditionelle Zwänge abstreiften und zunehmend ihre Lebensfreude unter dem offenen Himmel fanden.

Die ersten Fotos von Beau entstanden noch im Studio, sie waren „posées, mise en scène“. Später ging er auf die Radrennbahn und „in die Büsche“, wie Gautrand es formuliert. Nichts entging seinem Objektiv: Schwimmen, Leichtathletik, Boxen, Petanque, Pferdesport, Schießen, Hundeausstellungen, und, und, und. Abseits davon ging er aber auch seiner „tagtäglichen“ Arbeit nach: Er machte Familienporträts in seinem Atelier und fotografierte Ansichten von Paris.

Jules Beau repräsentiert eine Epoche der Pressegeschichte, in der illustrierte Spezialzeitschriften entstanden und auf diesem Wege die Fotografie ihren Platz in der modernen Zeit fand.

(Renate Franz, Köln)

Einige ausgewählte Beispiele finden sich auf den nächsten Seiten!

Anmerkungen

- /1/ <http://pliantegerard.canalblog.com/archives/2016/12/19/34702085.html>
- /2/ https://de.wikipedia.org/wiki/Jules_Beau
- /3/ <http://gallica.bnf.fr/services/engine/search/sru?operation=searchRetrieve&version=1.2&query=%28dc.title%20all%20%22Collecti on%20Jules%20Beau%22%29&suggest=1>
- /4/ https://commons.wikimedia.org/wiki/Categorie:Jules_Beau
- /5/ Jean-Claude Gautrand: *Visions du sport - photographies 1860-1960*. Éditions Admira, Aix-en-Provence 1989, S. 25 - 26.



Abbildung oben:
Start zum ersten Rennen Paris - Roubaix (1896)

Abbildung rechts:
Das „Fête sportive de l'Écho de Paris“ im Bois de Boulogne (1899)

Abbildung unten:
Paul Dangla hinter Schrittmacher Marius Thé im „Vélodrome d'Hiver“ (1904)

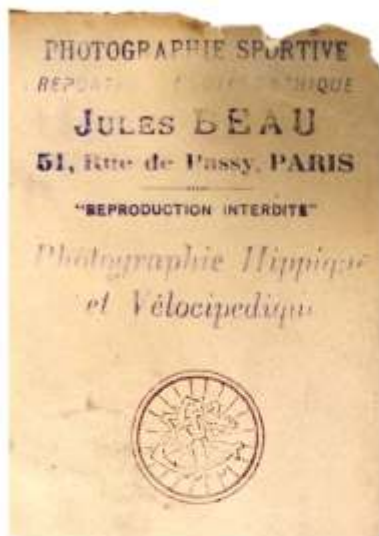


Deckel eines originalen Fotoalbums aus der Sammlung von Jules Beau



Das Album Nr. 1 von 36 erhaltenen Alben, die in der Französischen Nationalbibliothek aufbewahrt werden.

Alle Fotos dieser Doppelseite: Jules Beau [Public Domain] via Wikimedia Commons



Stempel auf der Rückseite der Fotos



Abbildung oben:
Männer in Uniform mit Fahrrädern (1899) – ob es
Soldaten oder Gendarmen sind, ist nicht bekannt.



Abbildung links:
Ehrung des Fahrers Henri Lignon nach seinem
Sieg beim Rennen Paris - Dieppe. Die Blumen
werden überreicht von der Tochter des Radsport-
lers Charles Meyer (19. Mai 1907).

Abbildung unten:
„La cuisine de Frédérick“ – Zelt im Innenraum der
Buffalo-Radrennbahn in Paris, aufgenommen
beim 24-Stunden-Rennen „Bol d'Or“ (Goldschale)
am 15. Sept. 1900.



Stempel des Touring Club de France



Mein Rad

aus der Sammlung von Peter Eisele
aus Woringen im Unterallgäu.

**Es ist ein NSU-Rad, Modell Wehrsport,
gebaut in Neckarsulm bei Heilbronn.**

**Wie kann das Rad näher bestimmt
werden?**

Dieses Modell hatte man in Neckarsulm seit 1933 im Programm. Es war in feldgrauer oder in brauner Lackierung erhältlich. In beiden Varianten sowohl mit 26 x 2,0 Zoll oder 28 x 1,70 Zoll Bereifung. Auch andere Hersteller boten in den 1930er Jahren ähnliche Modelle an, wohl um damit den aufkommenden Zeit(un)geist zu bedienen. Eingesetzt wurde es zuerst für den Freiwilligen Arbeitsdienst (FAD), der dann 1936 im Reichsarbeitsdienst (RAD) aufging.

Hier handelt es sich um die feldgraue Version in 28 Zoll aus dem Jahr 1934.

Peter, wie hast Du das Rad erworben?

Ich konnte es vor gut 20 Jahren in Bad Saulgau von Wolfram Seeger kaufen. Das Rad war sozusagen aus Erster Hand, es gehörte seinem Vater.

In welchem Zustand war das Rad?

Es war in einem sehr guten Zustand und es gab die sogar originale Rechnung dazu. Ich musste also nicht viel Mühen aufwenden.

Was magst Du an dem Rad besonders?

Besonders schön sind der erhaltene Originalzustand beim Lack und beim Chrom und der Mantelhalter, den es damals als kostenlose Beigabe vom Händler gab. Das ist auch so auf der Rechnung bei den dazugekauften Extras vermerkt. Die Bosch-Lichtanlage kostete seinerzeit 12,50 RM, das Rad selbst 73,00 RM. Für das HEBIE-Schloss wurden zusätzlich 1,80 RM berechnet.

Hattest Du ein besonders schönes Erlebnis mit deinem Rad?

Besonders in Erinnerung geblieben ist mir die Teilnahme am Festumzug zur 750-Jahr-Feier von Riedlingen, meinem Geburtsort im Jahr 2005.



oben: Peter mit seinem seltenen NSU-Rad – hier wirkt es olivgrün, ist aber wirklich grau lackiert.



links: Der vom Händler kostenlos dazugegebene Mantelhalter

links unten: Die Klingel mit dem Markenzeichen NSU

unten: Das Steuerkopfschild enthält die Bezeichnung Wehrsport

ganz unten: Ausschnitt aus dem NSU-Prospekt 1934 (Slg. Sven Dewitz)

(Fotos: Karl-Heinz Scheitzeneder)



Drais-Stein in Weinböhla

Die Erfindung der Laufmaschine als Vorreiter des heutigen Fahrrades ist allein Karl Drais zuzuschreiben. Genau 95 Jahre nach der genialen Erfindung, am 12. Mai 1912, wurde ihm in Weinböhla vor dem Bismarck-Turm (zu DDR-Zeiten in Friedensturm umbenannt) ein ehrwürdiger Sandstein mit einer Inschrift gesetzt. Errichtet vom Kulturtechniker Wilhelm Wiesner fand die Einweihung im Zeichen des 15-jährigen Bestehens des örtlichen Radfahrervereins „Vino“ statt. Das italienische Wort „vino“ im Vereinsnamen steht für Wein, es wurde als Bezug zum Weinort Weinböhla gewählt. Der Turm war ein beliebtes Ausflugsziel und sein Umfeld wurde, als Weinböhla Kurort werden sollte, mit weiteren Türmen – ebenfalls errichtet von Wiesner – zu einem kleinen Park gestaltet.

In Verbindung mit der Restaurierung des Friedensturms ist der Stein 1956 mit seiner heutigen Beschriftung nach dem historischen Vorbild entstanden. Später jedoch, in den Siebziger Jahren von Randalierern stark beschädigt und mit den Jahrzehnten verwittert, geriet der Stein in Vergessenheit. Auf Grund seines schlechten Zustands strich man ihn von der Denkmalliste.

Im Jahre 1991 wurde er durch den Radfahrerverein Weinböhla, in Verbindung mit einer kleinen Fahrradausstellung im Rathaus, der breiteren Bevölkerung wieder ins Gedächtnis zurückgerufen. Nach vielen Jahren des Schattendaseins nahm das Landesamt für Denkmalschutz Sachsen den Drais-Stein am 11. Juni 1997 wieder in die

vorläufige Denkmalliste der Gemeinde auf. Die Gemeinde ließ den Stein im Jahr 2001 erneut restaurieren.

Anlässlich des 150. Todestages von Karl Drais, fand die Übergabe des erneuerten Steins an die Öffentlichkeit statt. Seither informieren auch Schautafeln über die Geschichte der Anlage. Der Stein trägt folgende Inschrift:

Freiherrn von Drais
dem Erfinder des Fahrrades
Errichtet von
Kulturtechniker W. Wiesner
Dem
Deutschen Radfahrer Bund
Gau 21 b Dresden-Meißen
Gewidmet
d. 12. Mai 1912

Besonderen Besuch erhielt der Gedenkstein am 19. August, als sich die 230 Teilnehmer der 20. Velocipedade um ihn versammelten. (mm)

Das besondere Ausflugsziel	
Bezeichnung	Drais-Stein
Historie	aufgestellt 1912, restauriert 1956 und 2001
Besonderheit	im Umfeld des Bismarckturms
Lage	01689 Weinböhla/Sachsen
Geografische Koordinaten	N 51.165177 O 13.593037
Touristische Radwege in der Nähe	Elberadweg

Quellenangabe: *Meine Heimat*, Mai 2017; *Wochenkurier Lokalverlag*



Die Einweihung des Gedenksteins am 12. Mai 1912

!! WICHTIG·WICHTIG·WICHTIG !!

Zum 1. Oktober ist das Vereinskonto bei der Deutschen Bank gekündigt worden. Die Übergangsfrist beträgt nur drei Monate. Bitte ändert jetzt Eure Daueraufträge auf unser Konto bei der Landessparkasse zu Oldenburg:

**IBAN: DE04 2805 0100 0091 0553 35
BIC: SLZODE22XXX**

Die Mitglieder, die dem Verein eine Genehmigung zum Lastschriftinzug erteilt haben, brauchen nicht zu ändern.

!! WICHTIG·WICHTIG·WICHTIG !!

Informationen von der Schatzmeisterin

Nach zwei Jahren Amtszeit möchte ich euch ein paar Details meiner Arbeit mitteilen. Zunächst vorab: Die Zahlungsmoral der allermeisten Mitglieder ist sehr gut! Danke dafür – das erleichtert mir die Arbeit sehr!

Bitte teilt mir neue Kontonummern so schnell wie möglich mit. Bei Fehlbuchungen fallen erhebliche Gebühren an, die ich dann in Rechnung stellen muss. Den Einzug der Mitgliedsbeiträge plane ich nächstes Jahr schon Anfang April! Am wenigsten Arbeit ist für mich ein Dauerauftrag von eurer Seite mit Zahlungseingang bis spätestens 31. März. Es gibt ab Dezember nur noch unser Konto bei der Landessparkasse zu Oldenburg.

Auch Adressänderungen sollten mir sofort schriftlich, mitgeteilt werden. Es landen durchschnittlich 5 - 10 KS-Hefte bei mir, die nicht zugestellt werden konnten. Manchmal ist eine Nachfrage möglich, wenn wenigstens die E-Mail-Adresse oder Mobilnummer noch stimmt. Apropos: Meine Adresse steht als Absender auf dem Umschlag, aber das dient nur dazu, dass unzustellbare Hefte an mich zurückgeschickt werden. Verschickt und frankiert wird das Heft schon lange maschinell von einem Profi-Versender.

Und zum Schluss: Wir steuern zwar zielstrebig auf die Mitgliedsnummer 1000 zu, aber da über die Jahre auch immer wieder Leute ausgetreten oder verstorben sind, haben wir mit dem Stand vom jetzigen September „nur“ 653 Mitglieder.

(Mona Buchmann, Schatzmeisterin)

Bericht von der Mitgliederversammlung

Nach zwei schönen Tagen Velocipedade an der sächsischen Weinstraße bildete die Mitgliederversammlung den Schlusspunkt eines ereignisreichen Wochenendes. Für alle, die sich nicht zu den 51 stimmberechtigten Teilnehmern zählen konnten, folgt nun eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Themen.

Zuerst zur Statistik, die für das abgeschlossene Geschäftsjahr 2016 erneut einen Mitgliederzuwachs ausweist, wobei 29 Neumitgliedern 10 Austritte gegenüberstehen. Zusammen mit den 28 Neumitgliedern, die bereits in der ersten Hälfte 2017 in unseren Verein eintraten, zählt dieser nun 653 Mitglieder. Auch die Vereinsveranstaltungen waren weiterhin auf einem erfolgreichen Kurs und so gut geplant, dass Wintertreffen und Velocipedade 2016 kostendeckend stattfanden und zusätzlich einen Gewinn (594,82 EUR und 675,89 EUR) in die Vereinskasse spülten. Dazu beigetragen haben 61 Teilnehmer, die sich bei winterlichen Temperaturen in Erfurt trafen und 203 Fahrradfreunde, die sich dann im Sommer an gleicher Stelle versammelten. Die Auktion 2016 dagegen schloss mit einem Verlust von 814,39 EUR, die maßgeblichen Kosten entstanden dabei durch den Druck des Katalogs. Darum, aber auch um die Auktion inhaltlich neu zu positionieren, beschloss der Vorstand, dass es 2017 keinen neuen Auktionskatalog geben sollte und stattdessen Lots spontan bis zum Auktionstag mitgebracht und eingereicht werden können. Im ersten Rückblick wurde diese Idee als erfolgreich und die resultierende Auktion als hochwertig resümiert, sodass sich Vorstand und Mitglieder eine Fortsetzung wünschten.

Unter dem Punkt „Besondere Ausgaben“ fand sich in diesem Jahr eine Rechnung über 6.600 EUR für die Neugestaltung der Vereinswebsite, deren Aktualisierung im Sommer abgeschlossen wurde und die seitdem in einem frischen und modernen Design erstrahlt. Als Webmaster engagiert sich Max Reder ehrenamtlich und wird Stück für Stück weitere Neuerungen und Funktionen einrichten. Gewünscht wurde dahingehend zum Beispiel ein Redaktionssystem, das veraltete Einträge automatisch archiviert, sodass sich stets nur aktuelle Informationen auf der Website finden. Eine weitere Neuerung ist, dass unser Verein auf Veranstaltungen nun mit einem eigens gestalteten Zelt bzw. Pavillon Präsenz

zeigen kann. In den Vereinsfarben gehalten und mit einer bedruckten Rückwand soll es künftig als Anlaufpunkt dienen und wurde in diesem Sinne bereits zur IVCA in Karlsruhe und zur Velocipedade aufgestellt.

Da keine schriftlichen Anträge zur Behandlung vorlagen, konnte die Aussprache über die Jahresberichte umfangreicher ausfallen und verschiedene Themen besprochen werden. Mit einer der ersten Fragen wurde geklärt, dass jede der zwei jährlich erscheinenden Ausgaben des Knochenschüttlers den Verein etwa 3 000 EUR kostet.

Als Vorschlag von Seiten der Mitglieder wurde angeregt, besonderes Engagement für den Verein mit einer Ehrenamtszuschale zu vergüten. Damit soll unter anderem der Tatsache Rechnung getragen werden, dass die Verwaltung der aktuellen Mitgliederzahl nicht mehr mit dem Aufwand in den Anfangsjahren des Vereins vergleichbar ist. Die Idee fand breite Zustimmung, gefolgt von der Nennung möglicher zu berücksichtigender Aufgabengebiete.

Im Bereich der Finanzen ging es weiter mit dem Hinweis aus dem Vorstand, dass die Umsatzgrenze für einen steuerfreien Vereinsbetrieb mit dem aktuellen Wachstum künftig kaum noch zu halten sein wird. Neben einer höheren finanziellen Belastung wird ein Überschreiten dieser Grenze vor allem einen erheblich größeren Aufwand bedeuten. Von Seiten der Mitglieder wurde daraufhin gefordert, dass diesbezüglich ein Umdenken stattfinden sollte. Statt die Finanzen künstlich knapp und Veranstaltungen aus Sparsamkeit klein zu halten, wünschten sich die Mitglieder, dass die Vereinsveranstaltungen großzügiger ausgestaltet werden, auch wenn das bedeutet, Steuern abführen zu müssen. Zur Kompensation wurde eine Anpassung des seit Jahren gleichgebliebenen Mitgliedsbeitrags vorgeschlagen, was auf keinen Widerspruch traf. Als weitere Einnahmequelle wurde der freie Verkauf des Knochenschüttlers angeregt. Mit den zusätzlichen Mitteln könnten auch gelegentlich 450-Euro-Stellen zur Bearbeitung von Vereinsbelangen finanziert werden.

Den Abschluss der Aussprache bildete der Wunsch nach einer anschaulicheren Vermittlung von Zahlen und Fakten bei der Mitgliederversammlung. Gemeint waren damit eine Visualisierung der Mit-

gliederzahlentwicklung sowie eine nachvollziehbarere Darstellung der Finanzberichte zum Beispiel als Handzettel.

Es folgten die einstimmige Entlastung des Vorstands und die von Kurt Niemeyer als Versammlungsleiter moderierten, turnusgemäßen Neuwahlen ausgewählter Vereinspositionen. Einstimmig in ihren Ämtern bestätigt wurden Gerhard Eggers als 1. Vorsitzender und Mona Buchmann als Schatzmeisterin. Mit einer Enthaltung wurden Frank Papperitz und Ivo Böttcher in der Funktion als Kassensprüfer wiedergewählt.



von links: Mona Buchmann, Gerhard Eggers, Heinz Fingerhut, Georg Schmitz und Johannes Rilk
Foto: Armin Lindegger

Die Position des 2. stellvertretenden Vorsitzenden musste in diesem Jahr neu besetzt werden, nachdem sich Christian Horstmann aus persönlichen Gründen aus dem Vorstand zurückgezogen hatte. Für diesen Posten vorgeschlagen wurde Heinz Fingerhut, der bereits im Vorstand tätig war und sich nach Christians Rückzug beratend einbrachte. Mit einstimmigem Wahlergebnis wurde er in den Vorstand gewählt.

Als Ausblick auf das kommende Jahr folgten eine Kurzzusammenfassung der Pläne für die Velocipedade 2018 in Essen und die ausführlichere Präsentation des Wintertreffens, das 2018 mit etlichen Neuerungen daherkommt. Organisiert wird es von Helge Schultz und Ivo Böttcher, die Bad Hersfeld als neuen Tagungsort ausgewählt haben. Neu ist auch, dass neben dem reinen Tagungsbeitrag die Buchung von Tagung und Übernachtung im Paketpreis auf der Anmeldung ausgewiesen wird. Der Grund dafür ist, dass die Jugendherberge die Buchung eines Zimmerkontingents zur Voraussetzung für die Nutzung der Tagungsräume machte. Inhaltlich wird das Treffen jedoch an das stets erfolgreiche Konzept der letzten Jahre anknüpfen

(Johannes Rilk, Schriftführer)

Die Feder

von **Andreas Brosi, Nierstein**
(Rheinland-Pfalz)

Knochenschüttler – ja Knochenschüttler, so ein toller Name, denk ich jedes Mal beim Aufschlagen der Vereinszeitung, die in einem Umschlag zweimal im Jahr ins Haus trudelt. Nein – nicht einfach Vereinszeitung, ein Mitgliederjournal oder auch Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder. Und genau darum geht es – um diese Liebhaber.

Liebhaber – war da nicht vor kurzem so eine Umfrage? (Ich erinnere mich genau, im Artikel auf Seite 43 des KS 63 wird die Auswertung auf dem Wintertreffen in Erfurt nochmals erwähnt.) Unser Max hat das „Seelenleben“ der Radfahrer analysieren wollen. Worte wie „häuslicher Frieden“ wurden beschrieben und in der Umfrage ging es doch auch um einige Klischees, die bedient wurden. Doch wie immer ist bei Vorurteilen und Klischees halt auch ein Funken Wahrheit dran. Na ja, lassen wir das mal so stehen.

Ja ja, die Feder, gereicht wurde sie mir von einem langjährigen Freund – und das war er bereits vor Entdeckung der Zweiradsammelleidenschaft. Den hab ich dann nach dem ersten Schock

auch glatt angerufen. „Die Feder“, da denkt man doch zunächst, wie kommt man zu dieser Ehre und was kann man überhaupt so beitragen zur literarischen Qualität und zu eventuellen Sammelansprüchen dieser Liebhaber unserer meist zweirädrigen Gefährte. Ist man überhaupt würdig? Wenn ich auch eine recht kurze derartige Sammeleidenschaft für Zweiräder (nebst bescheidener Sammlung) hege, muss ich doch sagen – darum geht es bei dem Ganzen doch gar nicht. Sicher kann man sich stundenlang gerade im diesjährigen Jubiläumsjahr auf Themen stürzen. Wie und warum wurden Fahrräder erfunden? Wieso so und nicht anders? Was wurde wann, von wem, zum ersten Mal gemacht? Ja sicherlich alles wichtige Themen, auch für mich als absolut interessierten „Liebhaber des Themas“ faszinierend. Doch was ist so faszinierend daran? Sind es die Fakten – nein, ich für mich muss sagen, es sind die Menschen, die dahinter stecken. Klar, auch diese Geschichten, die geschehen sind und mit Akribie wieder herausgekratzt werden. Diese Menschen – diese Liebhaber sind es, die ansprechende Themen an die Oberfläche heben und diskutieren. Und unter diesen Menschen hab ich zum Glück bis heute überwiegend offener Typen kennengelernt, vielleicht liegt es auch am Thema. Fahrrad ist zwar, historisch betrachtet, sensationell schnell, aber aus unserer heutigen automobilen Mobilitätserfahrung doch eher

gemütlich und vor Allem selbstbestimmt.

Das ganze Thema ist jetzt 200 Jahre alt und das ist für moderne Technik, gerade wenn man heute technologische Fortschritte betrachtet, eine nicht nur gefühlte Ewigkeit. Das ist reelle Ewigkeit. Diese doch sicherlich anfangs so elitäre Erfindung eines jungen Mannes aus dem badischen Land, genau diese Erfindung erfährt zwei Jahrhunderte später eine regelrechte Renaissance, weil man bei lauter Tempo der Mobilität, gerade dabei ist, diese wieder zu verlieren. Die beste Voraussetzung auf weitere spannende Zeiten, denn es sollte uns allen bewusst sein – diese Historie, die wir heute so im Nachgang betrachten, die geht weiter. Auch wenn in unserer „Sammlerszene“ irgendwoher fast immer einer mit einem Artikel – oder noch besser mit dem realen Anschauungsobjekt – kommt und erklärt einem: Gab es schon mal, wurde schon vor 19xx oder 18xx probiert, versucht, gebaut, verkauft, abgebildet oder was auch immer. Das ist es, was ich so interessant finde und auch in aller Bescheidenheit bewundere. Oder einfach gesagt: Das macht Spaß!

Die Feder geht auf Reisen – nicht weit von mir über den Rhein nach Friedrichsdorf/Hessen an Frank Böttcher – einem dieser „Liebhaber“.



Kalle Kalkhoff †

Wenn ich früher Kalle Kalkhoff traf, fielen mir mehrere Dinge ein:

Zum Beispiel die Fahrraddynastie Kalkhoff, der er entstammt. Und die Beinprothese, die er nach einem tragischen Radunfall mit einer Straßenbahn in jungen Jahren tragen

musste. Oder seine Liebe zum Pedersen-Rad.

Ein Mensch der Fahrradkultur, nicht des Kommerzes. Einer, der Gespräche und Bücher liebte, gerne bei einem Glas Whiskey und einer Selbstgedrehten. Und Gaby Kalkhoff, seine Ehefrau, stellvertretende Vorsitzende aus der Anfangszeit unseres Vereins.

Nun ist Kalle, der eigentlich Manfred hieß, am 20. September mit 61 Jahren von uns gegangen. Er war schwer erkrankt und wohl auch mutlos, als er im Hospiz im Beisein Gabys starb.

Kalle war unserem Verein von Anfang an über eine Familienmitgliedschaft verbunden. In früheren Jahren nahmen beide Kalkhoffs an unseren Veranstaltungen teil. Kalle blieb uns auch später stets geistig verbunden.

(Walter Euhus)

John Hanson †

Erst seit einem Jahr gehörte John unserem Verein an, aber durch die Teilnahme an fast allen Fahrradtreffen fand er schnell viele Freunde. Bei der Velo in Erfurt signierte er noch mit großer Freude seine Radreisebücher. Im Februar 2017 bereiste er noch einmal Asien, es sollte seine letzte Reise werden. John starb im Alter von 84 Jahren. (mm)



One Year of Bicycles 2018

Der großformatige Kalender 2018 für die Altrad-Szene ist da! Mit diesem Foto-kunstwerk kann man sich wieder ein ganzes Jahr lang die schönsten Räder an die Wand heften. Diesmal hat Peter Rüssmann 7 deutsche und 5 „auswärtige“ Oldtimer aus privaten Sammlungen ins rechte Licht gerückt. Die Zeitspanne der abgebildeten Räder reicht von 1905 bis 1976.

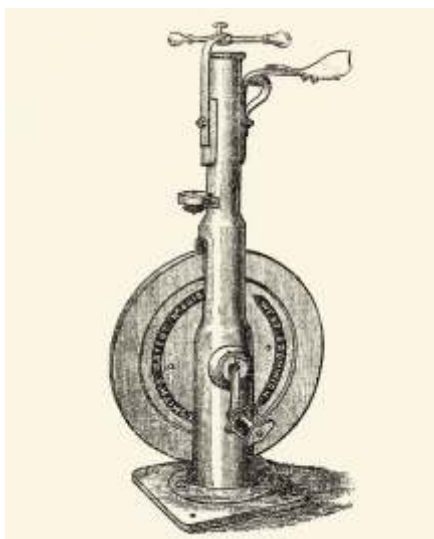


Mitglieder unseres Vereins bekommen den Kalender (Format 70 x 50 cm) versandkostenfrei zum Preis von 39,95 €. Einfach bei der Email-Bestellung an info@one-year-of-bicycles.com Stichwort „HISTOFA“ angeben. Eine telefonische Bestellung ist unter 040-6572323 möglich.

TERMINE 2018

9. - 11. Februar: Wintertreffen in Bad Hersfeld
24. - 25. Febr.: Oldtimer-Teilemarkt Hamm, Zentralhallen; Info: www.zentralhallen.de
12. - 16. April: 38. IVCA-Treffen Bali, Indonesien; Info: www.ivca2018.com/de/
08. - 10. Juni: 37. Bockhorner Oldtimer-Markt, Bockhorn Friesland; Info: www.bockhorner-oldtimermarkt.de
07. Juli: Sommerfest Deutsches Fahrradmuseum Bad Brückenau mit Teilemarkt und Ausfahrt

Zu guter Letzt...



17. - 19. August: 21. Velocipedade in Essen, Kulturzentrum Zeche Carl

VERKAUFE

Sommer HR 28“, schwarz, Köln; **Preston DR** 28“, schwarz; **Erle** HR 28“, orange; **Görcke** **Steckrad**, grau; **Bismarck** HR 28“, braun (ohne Laufräder); **Dunilo Klapprad**, Italien, grün-beige; **NSU** HR 28“, schwarz; Peter Raskob, Tel.: 02443-904 88 29

SUCHE

Das Buch **The 'classic' Moulton** von Paul Grogan aus 2009 sowie Werbung aller Art; Peter Hinrichsen, Tel: 0176-52 54 83 82, hphinrichsen@versanet.de

Jegliche Informationen zur Fahrradmarke **RIEDRAD** aus Bürstadt in Hessen; Carsten Ritter, ritter-c@gmx.net



Sattel für Wanderer-Rad Bj. 1904, Pedro Jorge Costa; pedrojsc@hotmail.com

Eure Kleinanzeigen bitte immer schicken an: anzeige@knochenschuetzler.de



Der Home-Trainer

„Dieser Apparat bietet Velocipedisten Gelegenheit, ihre Uebung während ungünstigen Wetters zu Hause fortzusetzen. Nur eine kurze Beschreibung ist nöthig, das Bild zu erklären. Die hohle eiserne Säule enthält den Mechanismus, wodurch der Zeiger in Thätigkeit gesetzt, und wird am Fußboden festgemacht. Das kleine Treibrad wiegt 100 Pfund, um den nöthigen Schwung zu geben. Der Sattel und der Griff können nach Belieben gestellt werden, ein Bicycle von 46 - 58 Zoll Größe vorzustellen. Genügende Widerstandskraft wird durch eine Lederriemenbremse geliefert und durch den drehbaren Griff angebracht und kann der Griff resp. die Bremse durch eine Mutter festgestellt werden. Der Zeiger, vorn angebracht, kann vom Sattel aus gesehen werden, zeigt 100, 200, 300 Yards, 1/4, 1/2, 3/4 und 1 engl. Meile und ist nach einem 52zölligen Bicycle berechnet. Die Hand bewegt sich zu 1 Meile einmal herum, worauf eine Glocke tönt. Der Apparat bietet während der Winterzeit eine vorzügliche Leibesübung und kann durch dessen Gebrauch eine riesige Fertigkeit im Schnelltreten erreicht werden.“
(Das Velociped, Nr. 11 vom 20. Mai 1882)

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: SLZODE22XXX
 IBAN: DE04280501000091055335

Redaktion

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

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

Fachartikel/Literatur/Post aus
 Toni Theilmeier (tt)
 Hans-Holbein-Str. 6, 49191 Belm
 Fon 05406-3826

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

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

Termine/Anzeigen
 Maxi Kutschera (mk)
 Könizbergstr. 5, CH-3097 Bern-Liebelfeld
kontakt@maxime-verlag.de
termine@knochenschuetzler.de
anzeige@knochenschuetzler.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 82 53 · Fax 93 82 54

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

FLORIAN FREUND

VELOEVOLUTION

FAHRRADGESCHICHTE
ENTWICKLUNG · DESIGN · HINTERGRÜNDE

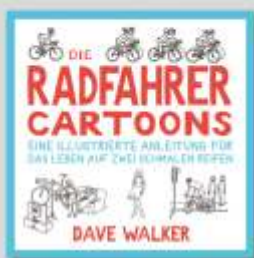


JETZT BESTELLEN BEI
FAHRRADBUCH.DE € 24,⁹⁵

INFO@FAHRRADBUCH.DE TEL: 0341-392 80600

MAXIME
Grafik und Medien

AKTUELLE BÜCHER RUND UMS RAD



Dave Walker

DIE RADFAHRER CARTOONS

*Eine illustrierte Anleitung für das
Leben auf zwei schmalen Reifen*

ISBN 978-3-95726-026-0
144 Seiten, Broschur · EUR 12,80 [D]

»Dave Walkers präzise beobach-
tete Zeichnungen halten unserem
Spleen fürs Radfahren perfekt
den Spiegel vor.« (Ride vélo)

Eine irrsinnige Solo-Expedition:
9.000 Kilometer von der
Barentssee ans Schwarze Meer –
mit einem DDR-Klapprad.



Tim Moore

MIT DEM KLAPPKAD IN DIE KÄLTE

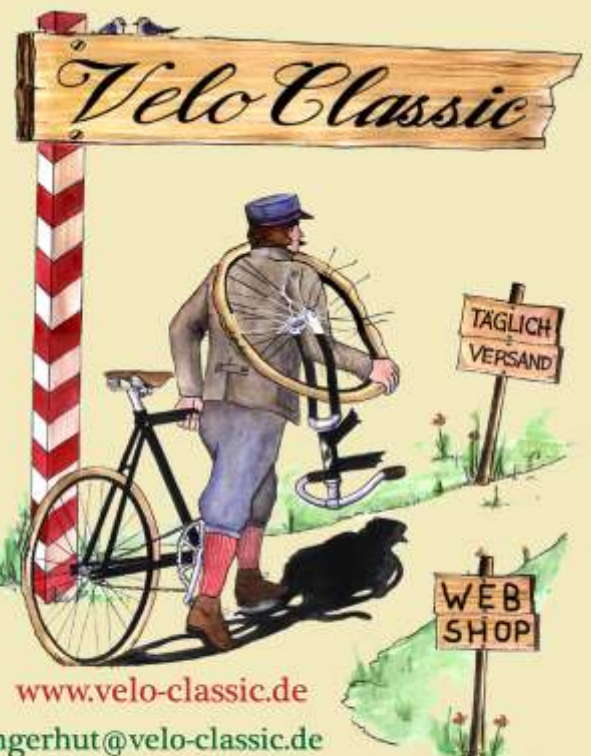
*Abenteuer auf dem
Iron Curtain Trail*

ISBN 978-3-95726-017-8
384 Seiten, Broschur · 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



Frischauf-Fahrräder

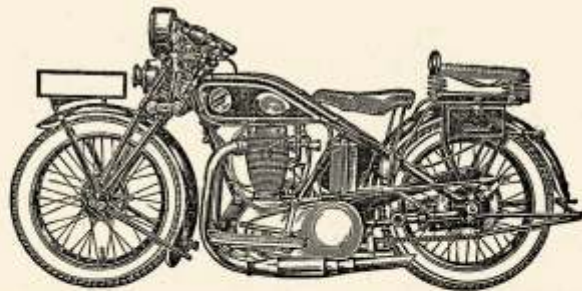
In vielen Modellen für jeden Geschmack von . Rmk. 85.00 an

Die Garanzzeit für die Haltbarkeit der Rahmen u. Gabeln beträgt bei sämtlichen Fahrrädern drei Jahre

Frischauf-Kinderräder für Knaben und Mädchen in allen Größen von Rmk. 58.50 an

Frischauf-Kunst- u. Saalräder für alle Arten des Sports v. Rmk. 52.50 an

Lieferung auf Wunsch auch auf Teilzahlung zu den bekannten Bedingungen / Stets grosses Lager in Zubehör und sämtlichen Ersatzteilen in anerkannt bester Qualität zu billigsten Preisen



Frischauf-Motorräder

In drei Modellen

Frischauf-Motorrad 500 ccm

Die Maschine für höchste Beanspruchung. Einschraff, vollständiger Ausläufer Rmk. 1350.00

Frischauf-Motorrad 200 ccm V. T.

Die elegante Gebrauchsmaschine mit Viertaktmotor Rmk. 825.00

Frischauf-Motorrad 200 ccm Z. T.

mit Zweitaktmotor. Unser Schläger 1800. In Qualität, Ausstattung und Preiswirdigkeit nicht zu überbieten Rmk. 720.00

Diese Maschine mit Lichtmaschine Rmk. 825.00

Kauft Weihnachtsgeschenke in Eurem Bundesgeschäft!

Kinder-Fahrräder

komplett mit Freilauf-Bahnkrang für Mädchen und Knaben

Stück 75.- Mark

Sprechmaschinen Schallplatten

Auf Wunsch

Preislisten

über alle Waren

Nähmaschinen

für Hand- und Fussbetrieb

Langschiff-, Schwingschiff- und Rundschiff-Maschinen

Mit Kästen, verlenkbar und in Möbel-Ausstattung Auch mit Holzunterstell lieferbar

Prima Material — Erstklassige Arbeit — Volle Garantie —

Radfahrer-Pelerinen

aus modischem, wasserdicht gummierten Stoff

100 cm lang M. 17.50

110 cm lang M. 19.50

120 cm lang M. 12.50

Pelerinen in anderen Längen müssen stets besonders angefertigt werden, was eine Vierzelt von drei Wochen bedingt.

Bundesmützen

No. 7162 Deckmütze, web mit geschweiftem Rand

M. 2.50

No. 7165 Deckmütze, achtteilig, mit geschweiftem Rand

M. 2.50

Sportgürtel

mit dem Bundesabzeichen in schwarzer Wummigurt, 45 cm breit, Schloß und Schnallen hoch, verstellbar. Preis pro Stück M. 1.50

Laternen aller Art für elektrisch Licht, Karbid, Del, Petroleum und Kerzen von 2.25 M. an

Fahrradhaus Frischauf Offenbach am Main

Berlin-Moabit
Wehlstraße 19

Breslau
Nicolaisstraße 42

Dresden
Königsplatz 17

Frankfurt a. M.
Hörsingstraße 19

Kiel
Geyersplatz 12

Leipzig
Königsplatz 1

München
Glockengasse 40a

Offenbach a. M.
Gr. Marktstraße 22

Magdeburg-Mitte
Johannisplatz 14

Magdeburg-Buckau
Schönebergstraße 110

Magdeburg-Sudenburg
Hallerstraße 88

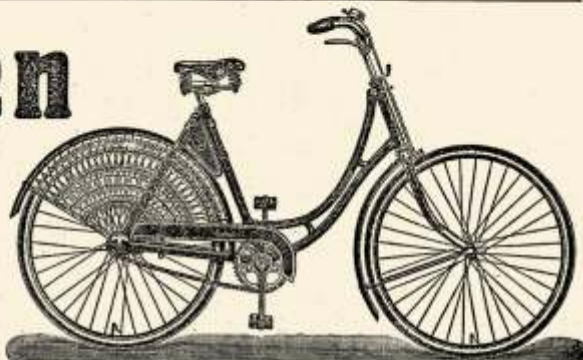
Burg bei Magdeburg
Weinbergstraße 1

Stuttgart
Hohenbergstraße 5

Stendal
Post 12/14



Allen



Mitgliedern des Bundes Solidarität

solte es längst in Fleisch und Blut übergegangen sein, ihren Bedarf an Fahrrädern im eigenen Geschäft zu bedenken. Gerade jetzt

im Frühjahr ein neues Fahrrad

zu beschaffen. Wir bieten hierzu durch unser Teilzahlungssystem die beste Gelegenheit. Unseren Katalog sandten wir voriges Jahr an die Bundesgenossen

ist es doch der heftigste Wunsch fast aller Radler

völlig unentgeltlich.

Dieser gilt noch in allen Teilen. Alle unsere Fahrräder für Damen, Herren und Kinder von 65 bis 170 Mark sind darin abgebildet.

Jeder Bundesgenosse findet darin das Passende. Wer frühzeitig bestellt, wird sofort beliefert.

Fahrradhaus Frischauf, Offenbach am Main

Filialen

Berlin-Moabit, Wehlstraße 19. — Breslau, Nicolaisstraße 42. — Burg b. Magdeburg, Wehlstraße 19. — Dresden, Königsplatz 17. — Frankfurt a. M., Hörsingstraße 19. — Kiel, Geyersplatz 12. — Leipzig, Königsplatz 1. — Magdeburg-Mitte, Johannisplatz 14. — Magdeburg-Buckau, Schönebergstraße 110. — Magdeburg-Sudenburg, Hallerstraße 88. — München, Glockengasse 40a. — Offenburg, Gr. Marktstraße 22. — Stendal, Post 12/14. — Stuttgart, Hohenbergstraße 5.

Magdeburg-Mitte, Johannisplatz 14. — Magdeburg-Buckau, Schönebergstraße 110. — Magdeburg-Sudenburg, Hallerstraße 88. — München, Glockengasse 40a. — Offenburg, Gr. Marktstraße 22. — Stendal, Post 12/14. — Stuttgart, Hohenbergstraße 5.

Filialen