

KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

65



Der lustige Ottokar

Nürnberger Fahrradindustrie

Kugellager im Fahrrad

In dieser Ausgabe:



Werbeaufsteller um 1935 aus der Sammlung Helmut Engel, digital bearbeitet von Pau Medrano-Bigas

Nürnberg galt Jahrzehnte als eine der deutschen Fahrradhochburgen.

Einige Markennamen aus der Hochzeit der dortigen Fahrradbranche erlangten Kultstatus. Peter Ullein geht zurück zu ihren Wurzeln und verhilft zu einem erweiterten Blick auf die bayerische Fahrradindustrie von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg.



Foto: Sven Dewitz

Ein Vagabund nach englischem Vorbild mit einem französischen Vater wirbt für deutsche Qualitätsreifen.

Wie das zusammenpasst ermittelte Sven Schepp mit seiner Spürnase für außergewöhnliche Fälle. Dabei herausgekommen ist eine tiefgründige Geschichte, die man hinter einer lustigen Werbefigur nicht vermutet hätte.



Werbeplakat von 1901 aus dem Plakatkalender 2017 „Fahrräder“, Ströer Media Deutschland GmbH

Konus, Nasenscheibe, Kontermutter!

Unser Uli Feick, von Freunden auch „Meister ELDI“ genannt, hat wieder mal zur Feder gegriffen und Sven Dewitz zum Fotoapparat. Das Ergebnis ist ein Werkstattbericht zum Thema Kugellager im Fahrrad.

Liebe Leserinnen und Leser,

wieder liegt ein KS-Heft vor Euch, das reich an verschiedenen Themen ist. Offenbar gehen den Autoren die Themen nicht aus. Die einen Artikel kommen wie aus dem Nichts in die Redaktion, andere erfordern ein gewisses Zutun der Redakteure, manche Autoren kommen mit ihren Texten gar nicht in die Gänge. So ist es immer wieder ein spannender Prozess bis das Heft – mit Sorgfalt gepackt wie ein CARE-Paket – vollständig gefüllt ist.

Vor ein paar Wochen kam bei mir eine freundliche Email an. Der Absender wünschte sich mal wieder Werkstattberichte, die Redaktion möchte bitte auch an die denken, die bei ihrer Beschäftigung mit alten Fahrrädern erst am Anfang stehen. Das Gute an der Bitte war, dass der Mangel an technischen Beiträgen dem Redaktionsteam schon im vergangenen Jahr aufgefallen und somit Ullis Werkstattbericht in Arbeit war. So konnte dieser Leserwunsch schnell erfüllt werden. Weitere Berichte aus der Spandauer Werkstatt werden hoffentlich folgen.

Mehr zufällig entstand der Beitrag über das Göricke Rad. Sein Besitzer hatte mich als Referent für die Bielefelder Fahrradindustrie nach Informationen zu seinem gerade erstendenden Stahlross gefragt. Als ich die Fotos von der Rostlaube sah, konnte ich mir kaum vorstellen, dass da noch was zu retten wäre. Aber die Fotos nach der Reinigung und Konservierung überraschten mich doch. Sofort wurde gemeinsam beschlossen, aus der Gegenüberstellung von Vorher-Nachher-Fotos einen kleinen KS-Bericht zu erstellen.

Die umfangreichen Hauptartikel, die eine KS-Ausgabe prägen, sind immer etwas Besonderes. Es sind aber oft auch die kleineren Beiträge, die ein KS-Heft besonders strahlen lassen. Die Herbstfahrt von 1948 mit ihren authentischen Kleinbildfotografien gehört zum Beispiel zu

meinen Favoriten und auch die vergangene Rennbahn im Stadtgarten Karlsruhe steht ganz oben auf meiner Liste. Die Hitliste wird aber bei jeder Leserin und jedem Leser anders ausfallen, je nach individuellem Interesse und spezieller Vorliebe – was ja auch gut ist. Deswegen ist der Themenmix immer ein ganz wichtiger Gesichtspunkt bei der inhaltlichen Zusammenstellung eines KS-Heftes.



Foto: Gabriela Mertins

Damit die Themen in Zukunft so breit gefächert bleiben, sind alle Mitglieder aufgefordert, sich an der inhaltlichen Ausgestaltung des KS zu beteiligen. Dieses Heft ist ein schönes Beispiel, von welchen verschiedenen Seiten und Zeiten die Fahrradhistorie betrachtet werden kann. Schreibt Euch von der Seele, was Ihr schon immer mal schreiben wolltet, am besten an die Emailadresse redaktion@knochenschuettler.de. Euren Texten und Fotos sehen meine Redaktionskollegen und ich erwartungsfroh entgegen. Bei größer angelegten Projekten ist es sinnvoll, sich vorher mit mir telefonisch über Umfang und Termine abzusprechen. Also ran an die Tastaturen und Kameras!

Nun richten wir noch einen Blick nach vorne auf die kommende Velocipediade im „Pott“. Alle sind gespannt, was das diesjährige Jahrestreffen uns bringen wird. Kohle, Stahl und Abraumhalden sind im Ruhrpott passé – Multikulti, Stadtgrün und Radwege auf stillgelegten Zeichenbahnen sind nun in der Kulturhauptstadt des Ruhrgebiets angesagt. Einziger Wermutstropfen: Wegen der Einführung der Körperschaftssteuer müssen die Teilnahmegebühren deutlich erhöht werden, Vater Staat will leider auch an unserem Verein verdienen.

Wir sehen uns in Essen!

Fuer Michael

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Sven Schepp: Der lustige Ottokar – Auf den Spuren einer historischen Werbefigur	4
- Peter Ullein: Die Nürnberger Fahrradindustrie – Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg	10
- Uli Feick und Sven Dewitz: Kugellager im Fahrrad	15
Post aus England	20
Literatur	
- Lesetipps	23
Autorenforum	
- Ein Leben nach dem Rost	27
- Mein Hochrad mit geschnürtem Sattel	30
- Nassformen einer Lederdecke	31
- Unsere Herbstfahrt 1948	33
- Die Entdeckung des Zweiradprinzips – dem Freiherrn von Drais auf der Spur	35
Ausstellungen	
- Balanceakte – 200 Jahre Radfahren	36
Veranstaltungen	
- Velo Classico 2017	38
- 2. Internationale Hochrad-Show	38
- Wintertreffen in Bad Hersfeld	39
Vereinsnachrichten	
- Vorstellung des neuen Auktionators	41
Glosse	
- Another Cup of Tea	41
Historische Orte	
- Die Radrennbahn im Karlsruher Stadtgarten	43
Historisches Dokument	
- „Derby der Pedale“	46
Mein Rad	48
Die Feder / Termine	49
Termine / Kleinanzeigen /	
Zu guter Letzt	50
Impressum	50

Titelbild: Werbeblatt „So ist's richtig! Continental Fahrrad-Ballon-Reifen“; mit freundlicher Genehmigung aus der Collection von Pau Medrano-Bigas, Barcelona

Ottokar, der lustige Radfahrer

Auf den Spuren einer historischen Werbefigur



von Sven Schepp, Wiesbaden

Mit diesem Artikel lüftet unser Sven Schepp ein kleines Geheimnis, denn in fahrrad-historischen Kreisen sind sowohl die Entstehung als auch der Werdegang dieser allseits vertrauten Werbefigur der Firma Continental unbekannt. Bei seinen Nachforschungen halfen dem Autor Kontakte zu deutschen und ausländischen Comicforschern, die sich schon intensiv mit der skurrilen Figur des Ottokars und mit dem Schaffen seines Zeichners beschäftigt hatten. In Svens Ausführungen wird auch deutlich, wie stark der Reifenhersteller in den 1930er Jahren auf die Aussagekraft dieser prägenden Werbefigur setzte.

In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg begann in Deutschland trotz der Lasten der hohen Reparationszahlungen ein wirtschaftlicher Aufschwung, der auch das Luxusgut Automobil umfasste. Vom zunehmenden Absatz der Kraftfahrzeuge profitierten auch die Zulieferer, die ihrerseits ihre Produkte bewarben. Zu diesen Produkten gehörten zweifellos auch die Reifen der Firma Continental Caoutchouc-Compagnie GmbH aus Hannover /1/, im folgenden Text gekürzt Continental bezeichnet. Das Unternehmen hatte neben Plakaten und Anzeigen bereits ab 1913 auch auf seine Kundenzeitschrift ECHO-CONTINENTAL gesetzt, um durch Berichte aus der Welt des Fahrrades, der Autos, des Tennis- und Fußballsportes seine Produktfelder auch durch anspruchsvolle Grafiken namhafter Illustratoren darzustellen /2/. Die Auflagen in den 1920er und 1930er Jahren stiegen auf „häufig weit mehr als 100 000 Exemplare pro Ausgabe.“ /3/

Blicken wir in die Redaktion des

ECHO-CONTINENTAL: Um 1925 gelangte der Grafiker Otto Schendel dazu und wurde in den Folgejahren der „Hauptzeichner für die Continental-Werbung“ /4/. Der Literaturhistoriker Eckart Sackmann recherchierte zur leider nur noch rudimentär nachzuvollziehenden Biografie und zum Schaffenswerk des Grafikers, von dem heute nicht einmal mehr ein Foto überliefert ist. /5/ Otto Schendel wurde am 2. September 1888 in Hannover als Sohn eines Musikers geboren und könnte, so Sackmann, die Kunstgewerbeschule Hannover besucht haben /6/.

Schendels erste Werke

Schendels vermutlich erste Bildergeschichte taucht in einer Ausgabe des HANNOVERSCHEN ANZEIGERS aus dem Jahre 1908 auf, wobei der Zeichner in den Folgejahren auch für andere Zeitungen arbeitete. Die Werke jener Phase orientierten sich stark am Vorbild des für Zeichner von Bilder Geschichten

dieser Zeit allgegenwärtigen Wilhelm Busch (1832 - 1908), freilich ohne dessen Klasse zu erreichen. Seine Zeichnungen unterlagen gängigen Schemata jener Zeit und waren „Dutzendware ohne eigenen Ausdruck“ /7/. In Bezug auf erste eigene kreative Arbeiten sind allerdings Publikationen für das Witzblatt DER LUSTIGE SACHSE (Verlag A. Bergmann, Leipzig), für das Schendel ab 1910 über Jahrzehnte tätig war, zu nennen.

Wie schon erwähnt, gelangte Schendel Mitte der 1920er Jahre zu Continental und prägte in der Folgezeit die Werbung des Unternehmens. Trotz dieser umfangreichen Tätigkeit für den Reifenhersteller sind auch Werke Schendels für andere Firmen, wie z.B. für Dapol-Heizöfen (Anfang der 1930er Jahre) und die Dr. August Oetker KG, bekannt. /8/ Letzte derzeit bekannte Publikation ist das im Sinne der nationalsozialistischen Propaganda entstandene Werk „Die heilige Plutokrazia“ (1941 erschienen beim Dunker Verlag, Weimar), welches eine satirische Darstellung der deutschen Kriegsgegner aufweist und in seiner Gesamtgestaltung wiederum sehr stark an Wilhelm Buschs Schaffen erinnert. Otto Schendel, der zuletzt mit seiner Ehefrau in Gehrden bei Hannover lebte, verstarb am 14. Dezember 1943 in einem hannoverschen Krankenhaus an einem Nierenleiden.

Schendel bei Continental

Zu Beginn seiner Tätigkeit für Continental schuf Schendel das Pärchen „Kau und Tschuk“, die in Einzelbildwitzen als wiederkehrende männliche Ulkfiguren im ECHO-CONTINENTAL auftauchten. Ab 1927 entwarf Schendel die innovative Figur des „Herrn Conti“. Es handelte sich hierbei um einen personifizierten Autoreifen mit Gesicht, Händen und Füßen. Mit einer Zigarre im Mund und einem Hut ihm Arm wirkt die Figur keck und sympathisch. (Abb. 1)

Offenbar setzte Continental in dieser Zeit darauf, ein breiteres Publikum, darunter auch Kinder, für seine Produkte zu begeistern. In diesem Zusammenhang ging die Entwicklung auch von Einzelbildwitzen hin zu längeren Bildgeschichten. Die Figur des „Herrn Conti“ eignete sich nun bestens dafür, Abenteuer erleben zu lassen, die in kleinen Werbeheftchen Verbreitung fanden und in denen die Qualität und Haltbarkeit des Reifens im Vordergrund standen. So entwarf Schendel die Heftchen „Conti in Köln“ (1927) und „Conti, der Unverletzliche“ (1928). Schon dabei entdeckt man bei genauem Hinsehen das Talent Schendels, Gegenständen, Tieren oder Pflanzen menschliche Züge zu verleihen – das macht seine Bildchen besonders liebenswert. (siehe Abb. 1) Nebenbei sei festgestellt, der Zeichner war auch ein begnadeter Schreiber von gereimten Versen.

Wenn man nun schon mit Bildgeschichten für Produkte bei Kindern und



Abb. 1 Hier streift Herr Conti durch Afrika – man beachte die Kakteen am Wegesrand

Jugendlichen warb, warum dann nicht auch ein Erzeugnis darstellen, mit dem diese Zielgruppe häufig in Kontakt trat, mag man sich bei Continental gedacht haben. Und so könnte die Idee entstanden sein, gezielt bei dieser Kundengruppe für Fahrradbereifung zu werben.

Ottokars erster Auftritt

Die Schaffung von Bildergeschichten rund um eine zentrale Figur, die sich als interessantes Maskottchen eignete und ein verbindendes Element mit dem Produkt „Fahrradreifen“ darstellen konnte, war eine gelungene Strategie. Und so trat wohl Anfang der 1930er Jahre die Figur des „Ottokar“, so der Name des eingangs beschriebenen Einradfahrers, auf den Plan. Von Otto Schendel auf diesen Namen getauft, warb die Figur zielgruppenorientiert in Werbeheftchen (Abb. 2),

Die Vorgeschichte zum Artikel

Meine Besuche bei Michael Mertins, unserem Chefredakteur, sind immer ein besonderes Erlebnis. Wir sitzen gemütlich auf einer Couch im Arbeitszimmer, unterhalten uns über Gott und die Fahrradwelt und ich lasse bei einer Tasse Kaffee meine Blicke im Raum schweifen. An den Wänden und in den Regalen gibt es viel zu entdecken, z. B. einen Görücke-Fahrradrahmen oder alte Blechdosen der Anker-Werke.

Doch diesmal richtet sich mein Blick auf ein gelbes Papiertütchen in Postkartengröße, welches zufällig auf einer alten Holzkiste vor mir liegt. „Das ist eine Wundertüte des Reifenherstellers Continental“, höre ich Michael sagen. „Die waren Mitte der 1930er Jahre bei Kindern sehr beliebt, weil sie einen Taschenspiegel enthielten.“



Das gelbe Tütchen zieht mich in seinen Bann und ich sehe genauer hin: Auf ihm prangt eine männliche Gestalt, eine Art Clown mit geröteter Nase, verbeultem Zylinder, abgetragenen Frack, geflickten Hosen und zwei verschiedenen Schuhen. Das Bild erinnert mich an einen Vagabunden. Die Person radelt auf einem kuriosen Einrad, bei dem ein Regenschirm als Lenkstange dient, daran hängend ein Glöckchen und eine Kerzenlampe. Zwischen die Beine hat sie sich einen Reisigbesen geklemmt, an dessen Ende ein kleiner Hund angebunden ist.

Im Gegensatz zu der abgerissenen Gesamterscheinung der Figur wirkt der bei dem Einrad verwendete Ballonreifen, natürlich von Continental und mit dessen typischer Profilaufschrift versehen, qualitativ hochwertig, robust und neu.

Was hatte es mit dieser Figur auf sich? Wer zeichnete sie so lebendig? Und wieso bewarb die Firma Continental ihre Fahrradreifen ausgerechnet mit einer solchen skurrilen Gestalt? Mit diesen Fragen kehrte ich nach Hause zurück und war gespannt, was meine Recherchen ans Licht bringen würden.



Abb. 2 Im Werbeheftchen werden alle Vorzüge der Continental-Drahtreifen hervorgehoben

Ottokars Welt



Die Abbildungen zeigen eine Auswahl von Werbemitteln der Continental-Werke: kleine Broschüren, ein Löschblatt und die legendäre Wundertüte. Die Inhalte der Schriften reichen von lustig bis aufklärend, von belehrend bis spannend – je nach Zielgruppe. Besonders die Löschblattserien, meistens sechsteilig, stellten das richtige Verhalten im Straßenverkehr und die Verkehrssicherheit des Fahrrads in den Mittelpunkt.

auf bedruckten Löschblättern, Postkarten, Wundertüten, Pappschildern und in Bildergeschichten des ECHO-CONTINENTAL. Die exakte chronologische Einordnung der vielfältigen Produkte bedarf noch der Erforschung. Einen kleinen Überblick über diese Werbemittel zeigt die Seite 6.

Die zu den Bildern gestellten Texte in Gedicht- und Sprechblasenform decken dabei in humoristischer Form die Bandbreite von Reiseerzählungen, Verkehrstipps bis hin zu seriösen technischen Erläuterungen wie dem Aufziehen von Fahrradreifen ab. Aus heutiger Sicht weisen die Zeichnungen im Hinblick auf die Mode der Menschen, die „Typen von Radfahrern“ oder aber auch technische Details eine gelungene Tiefe auf. Besonders bemerkenswert ist, dass Schendel Karikaturen seiner selbst in mindestens zwei Geschichten von Ottokar einbaute. /9/ Dies mag belegen, wie verbunden er sich mit seiner Figur gefühlt hat. Vor dem Hintergrund, dass keine Fotografie von Otto Schendel überliefert ist, bieten seine Selbstkarikaturen heute die einzige Möglichkeit, sich ein Bild vom Aussehen des Grafikers zu machen. (Abb. 3 und Hefrückseite)



Abb. 3 Ein Selbstporträt Otto Schendels

Zusammenfassend ist festzustellen, dass Schendel während seiner Zeit bei Continental eine künstlerische Wandlung vom klassischen Strip nach Wilhelm Busch'scher Prägung hin zu einem modernen und innovativen Grafikstil, der auch das Textmittel der Sprechblase verwandte, vollzog. Seine lebendigen Figuren rund um die Hauptfigur Ottokar, sein Wortwitz und die liebevollen Details seiner Darstellungen erfreuen noch heute viele Oldtimerfreunde. Seine Reise Geschichten über Afrika zeigen allerdings zeitgenössische chauvinistische Ansätze.

Der französische Ursprung

Stattete Schendel Ottokar mit einem Namen und einem in zahlreichen Bildgeschichten dargestellten Charakter aus, so war es jedoch der französische Grafiker Michel „Mich“ Liebeaux, der die Figur erfunden hatte. (Abb. 4) „Mich“ wurde am 3. Juli 1881 in Périgueux geboren und

heiratete 1913 Marie-Anne de Messey, das Paar hatte mehrere Kinder. Der Grafiker verstarb bereits 1923 in Maine-et-Loire.



Abb. 4 Michel Liebeaux

In Zusammenhang mit Michel Liebeaux' Werk konnte ich mit Prof. Dr. Pau Medrano-Bigas von der Universität Barcelona einen Fachmann für historische Reifenwerbung aufspüren, der den KS-Lesern exklusive Auskünfte zu diesem fast vergessenen Grafiker und Karikaturist geben kann: „Mich' war ein begnadeter Künstler und trotz seines jungen Alters hatte er bereits vor dem Ersten Weltkrieg Plakate für zahlreiche renommierte Firmen gefertigt. Ich kann ihm Plakate zu folgenden Fahrrad- oder Motorradfirmen nachweisen: Alcyon, Aquila, Automoto, Bianchi, Boyaux Soly, Champeyrache, Clément, Dollar, Elith, Esper, Gladiator, Gurtner, Jean Louvet & Cie., La Cyclette, La Française-Diamant, La Liberator, Omnium, Petit-Breton, Peugeot, Rollington, Royal-Fabric, Sanchoc und Wonder. Einzig für Michelin arbeitete Mich' nicht, denn viele seiner Arbeitgeber standen in direkter Konkurrenz zu dieser Firma. Ich bin der Überzeugung, dass sein früher Tod verhinderte, dass er zum größten französischen Grafiker seiner Zeit avancierte.“ /10/

Eine neue Witzfigur entsteht

Pau Medrano-Bigas klärte mich auf, dass in Zusammenhang mit der Schaffung von Werbeplakaten der Reifenfirma Hutchinson Mich erstmals die Thematik „Clown“ aufgriff und um 1910/11 den messerschleifenden Clown Sam mit seinem Hund schuf. 1912 arbeitete er für den französischen Arm der Firma Continental und ersann auf Grundlage von Sam den „Clown Anglais“, den englischen Clown, wie er seine namenlose Figur nannte. „In den allgemein zugänglichen Internetquellen wird immer berichtet, dass diese Figur 1907 entstanden sein soll. Meine Forschung allerdings belegt, dass Mich' die Figur erst 1912 zeichnete“, so der Fachmann aus Barcelona.

Die Figur des Englischen Clowns geht zurück auf die Wanderarbeiter, die sogenannten „Tramps“, des anglizistischen Sprachraumes und hat ihre sozialen Ursprünge in den 1840er Hungerjahren Irlands sowie in den in jenen Jahren ein-

gewanderten Gelegenheitsarbeitern Nordamerikas. Zunehmend romantisch verklärt, wurde die Sozialfigur in der Kunst gerne als Freigeist und Träumer fernab gesellschaftlicher Konventionen und Zwängen dargestellt. So war die Figur um 1900 gerade im französischen Variété sehr populär und fand von dort aus Einzug in die Werbung.

„Die Anlegung der Werbebotschaft beim ‚Clown Anglais‘ ist sehr durchdacht“ /11/, erläuterte mir der spanische Werbefachmann die grafische Komposition. „Die Figur an sich war damals sehr auffällig, populär und aufgrund ihres Äußeren sprach sie alle gesellschaftlichen Schichten an. Sie war somit auch im gewissen Sinne eine bewusste Antwort auf die Konkurrenz des ‚Michelin-Manns‘ /12/. Dieser wurde 1894 entworfen und sprach ursprünglich aufgrund seiner Brille mit Kette und einer Zigarre gehobene bürgerlich-aristokratischen Gesellschaftsschichten an, die sich zu diesem Zeitpunkt ein Automobil und damit auch die Reifen von Michelin leisten konnten.“

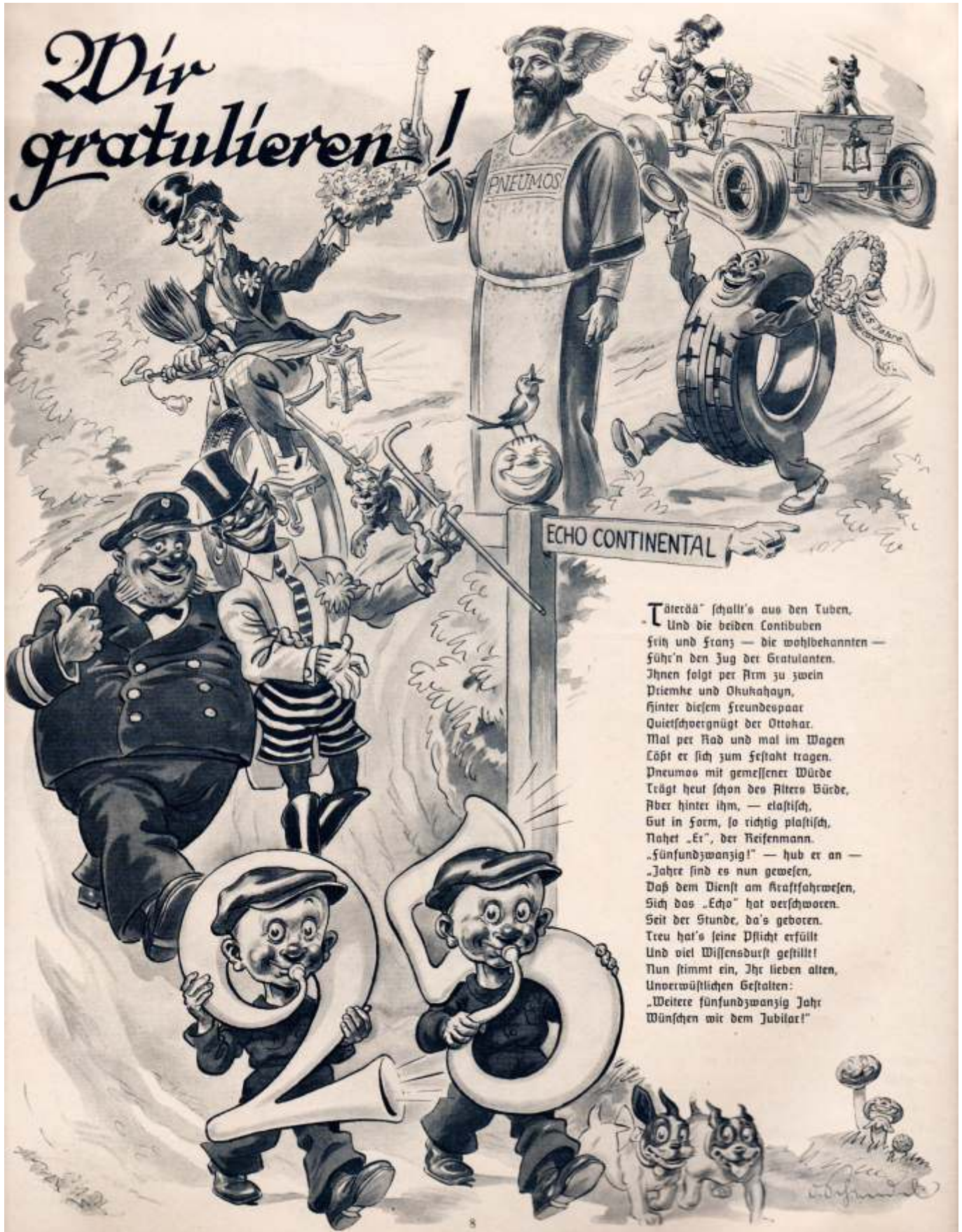
Eine durchdachte Werbestrategie

Pau Medrano-Bigas konnte mir auch interessante Hintergründe zur Werbefigur geben: „Der ‚Clown Anglais‘ wartet mit interessanten Werbebotschaften auf. Als ‚Tramp‘ kommt die Figur weit umher und führt nur wichtige und nützliche Dinge mit sich. Grundlage seiner Wanderschaft ist sein Einrad, welches er natürlich mit dem besten Reifen ausstattet. Ferner ist



Abb. 5 Ein Vagabund auf der Walz – Liebeaux entwickelte die neue Werbefigur

der Regenschirm in der Darstellung verschnürt und wird als Lenker zweckfremd verwendet. Dies soll suggerieren, dass der Clown selbst bei Regen keinen Schirm benötigt, da der Reifen auch bei schlech-



Täterää" schallt's aus den Tuben,
 Und die beiden Contibuben
 Fritz und Franz — die wohlbekannten —
 füh'n den Zug der Gratulanten.
 Ihnen folgt per Arm zu zwein
 Priemke und Okukahayn,
 hinter diesem Freundeppaar
 Quetschweignügt der Ottokar.
 Mal per Rad und mal im Wagen
 löst er sich zum Festakt tragen.
 Pneumos mit gemessener Würde
 trägt heut schon des Alters Bürde,
 Aber hinter ihm, — elastisch,
 Gut in Form, so richtig plastisch,
 Naht „Er“, der Reifenmann.
 „Fünfundzwanzig!“ — hub er an —
 „Jahre sind es nun gewesen,
 Daß dem Dienst am Kraftfahrwesen,
 Sich das „Echo“ hat verschworen.
 Seit der Stunde, da's geboren.
 Treu hat's seine Pflicht erfüllt
 Und viel Wissensdurst gestillt!
 Nun stimmt ein, Ihr lieben alten,
 Unerwüßlichen Gestalten:
 „Weitere fünfundzwanzig Jahr
 Wünschen wir dem Jubilart!“

„Wir gratulieren!“ 25 Jahre ECHO CONTINENTAL – eine Parade von Figuren verschiedener Urheber, hier aber alle für den Anlass von Otto Schendel gezeichnet. Unter anderem sind die von Erich Maria Remarque erfundenen Conti-Buben Fritz und Franz mit ihren Hunden Flock und Karo dabei sowie der erste Tramp von Liebeaux oben rechts im Bild. Die anderen Figuren sind Kapitän Priemke und der melanesische Häuptling Okukahayn.



Abb. 6 Ottokar erreichte schnell Kultstatus – wie das Produkt, für das er wirbt

tem Wetter seinen Dienst leistet. Der in der Grafik verwendete Hund ist das Symbol für den treuesten Freund des Menschen. Mit ihm ist die Botschaft verbunden, dass auch der Reifen treu und zuverlässig an der Seite des Radlers steht.“ /13/ Vom „Clown Anglais“ sind aus dieser Zeit auch Plakate bekannt, die ihn für Autoreifen und Schuhsohlen aus dem Hause Continental werben lassen. (Abb. 5)

Innerhalb des Hauses Continental war es offenbar gängige Praxis, dass Werbefiguren von späteren Zeichnern übernommen werden konnten. Für ‚Mich‘ war es ohnehin nicht mehr möglich, während und nach dem Ersten Weltkrieg für die in Deutschland beheimatete Firma Continental zu arbeiten. Zudem starb er ja bereits 1923. Ob er seine Bildrechte explizit abtrat oder diese von Anfang an bei Continental lagen, bedarf noch der Forschung. Und so nahm sich Otto Schendel Jahre später der Figur des „Clown Anglais“ an, um sie im Sinne der Continental-Werbung zu „Ottokar, dem lustigen Radfahrer“ weiterzuentwickeln. (Abb. 6)

Offenbar erreichte Ottokar gegen Ende der 1930er Jahre den Höhepunkt seiner Popularität. In jener Zeit tauchen im ECHO-CONTINENTAL sogar Fotos auf, die belegen, dass ein Jugendlicher die Figur auf dem Einrad auf der Straße nachstellte bzw. ein als Ottokar verkleideter Mann anlässlich eines Profi-Radrennens als Maskottchen auftauchte. /14/ Hierbei handelte es sich um einen Werbegag des Sponsors Continental anlässlich der Grodeutschlandfahrt 1939, die von den Nationalsozialisten mit über 5000 km Länge zum längsten Straßenrennen der Welt gepusht wurde. (Abb. 7)

Bevor Ottokar endgültig von der Werbebhne entschwand, fühlen wir uns

beim Anblick der zeitlich später entstandenen Continental-Figur „Radolar“ noch ein letztes Mal an „Ottokar, den lustigen Radfahrer“ erinnert: Die Gesichtszüge unseres lustigen Radlers wurden für diese neuerliche Figur komplett übernommen. Unverkennbar aber der andere Duktus der Zeichnung der 1950er Jahre: Die Figuren von F. Schirmeister sind nicht so detailliert ausgearbeitet, sie erreichen nicht mehr die liebenswerte Aussagekraft ihrer Vorgänger.



Abb. 7 Hier wird der Drkopp-Profi Paul Langhoff von Ottokar ins Einradfahren eingewiesen

Mein herzlicher Dank geht an Dr. Pau Medrano-Bigas, Professor of Graphic Design at University of Barcelona and member of GRACMON-Research Group in Contemporary Art and Design History. Das Interview wurde per Facetime-Anruf geführt. Danken möchte ich auch Dr. Eckart Sackmann (Deutsche Comicforschung), Helmut Engel (Hannover), Dieter Mahler (Heimatverein Gehrden) sowie Heinz Fingerhut (Velo-Classic) und Michael Mertins für ihre Hinweise und Erläuterungen.

Auf unserer Homepage wird in der Rubrik KS-Online eine komplette Lschblattserie präsentiert.

Anmerkungen

- /1/ Bis zur Fusion mit anderen bedeutenden Betrieben der deutschen Kautschukindustrie zur Continental Gummi-Werke AG (1929) lautete die Firmenbezeichnung Continental-Caoutchouc- & Gutta-Percha Compagnie.
- /2/ Darunter der Zeichner Hermann Schtz, der die Geschichten der Conti-Buben von Erich Maria Remarque (1898 - 1970) illustrierte.
- /3/ Fred Bergmann: Im Westen was Neues, in: <http://www.spiegel.de/einestages/frueherwerbung-a-948416.html>
- /4/ Eckart Sackmann: Otto Schendel, in: Deutsche Comicforschung 2012, Seite 43
- /5/ Siehe hierzu: Dr. Eckart Sackmann: Otto Schendel, in: Deutsche Comicforschung 2012
- /6/ Dokumente der Schule zählen zu den Kriegsverlusten, so dass der Nachweis für diese Vermutung nicht zu führen ist.
- /7/ Sackmann, S. 41
- /8/ Für die Dr. Oetker KG (Bielefeld) sind die Werbebchlein „Kater Witt“ (1937) und „Der Fund im Walde“ (1939) bekannt.
- /9/ Es sind dies: „Gasthaus ‚Zum Lustigen Ottokar‘“, in: Echo-Continental 1936, Nr. 237, Ausgabe A, und „Ob das wohl stimmt?“, in: Echo-Continental 1938, Nr. 236, Ausgabe A
- /10/ Pau Medrano-Bigas, Interview vom 10.07.2017
- /11/ Ebda.
- /12/ Im Original „Bibendum“ oder kurz „Bib“ bezeichnet. Dieser Name entstand aufgrund des ersten Plakates der Figur, auf dem der Reifenmann eine mit Glassplittern und Nägeln gefllte Schale hochhebt und über der Inschrift: „Nunc est bibendum!  votre santé! Le pneu Michelin boit l'obstacle!“ – auf Deutsch: „Jetzt lasst uns trinken! Auf Ihr Wohl! Der Michelin-Reifen schluckt das Hindernis!“ steht.
- /13/ Pau Medrano-Bigas, wie /10/
- /14/ Vgl. Echo-Continental 1937, Nr. 236 A bzw. 1939, Nr. 239 B

Abbildungsnachweis

- Abb. S. 4 Werbebeft „Was Ottokar erlebte!“ Die Fahrten des fröhlichen Radlers geschildert und bebildert von O. Schendel, S. 5; Slg Michael Mertins
- Abb. 1 aus „Conti, der Unverletzliche“ (1928), S. 4; aus dem Bestand des Deutschen Historischen Museums Berlin via Subito; Signatur R 95/796, Mediennummer 00220628.
- Abb. 2 Werbebeft „Ottokar bekehrt den Zweifler!“ In Vers und Bild wiedergegeben von Otto Schendel, S.1; Slg. Michael Mertins
- Abbildungen S. 6 oben links: Archiv Pau Medrano-Bigas; oben rechts und Mitte: Slg. Michael Mertins; unten: Slg. Sven Schepp
- Abb. 3 aus ECHO CONTINENTAL 1938 Nr. 236 A (Ausschnitt); Slg. Carsten Ritter
- Abb. 4 Portrait Michel Liebeaux, Archiv Pau Medrano-Bigas
- Abb. 5 Werbeanzeige „ber Berg und Tal mit Continental“; Archiv Pau Medrano-Bigas
- Abb. S. 8 aus ECHO CONTINENTAL 1937 Nr. 234 B, S. 8; Slg. Carsten Ritter
- Abb. 6 aus „Was Ottokar erlebte!“, S. 10; Slg. Michael Mertins
- Abb. 7 aus ECHO CONTINENTAL 1939 Nr. 239 B; Slg. Carsten Ritter



Die Nürnberger Fahrradindustrie – Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg

von Peter Ullein, Nürnberg

Unser Autor Peter Ullein, seit Jahresbeginn Vereinsmitglied, recherchiert schon etliche Jahre zu den Anfängen der bayerischen Fahrradindustrie. Auf dem Wintertreffen 2017 stellte er einen Teil seiner Forschungsergebnisse erstmals vor. Der umtriebige Fahrradhistoriker, der beständig neue Publikationen veröffentlicht, beschreibt hier für die KS-Leser nun die Anfangszeit der Radproduktion in Nürnberg. Dass diese Stadt im 20. Jahrhundert zu den führenden deutschen Fahrrad-Industriezentren gehörte, ist kein Geheimnis, aber dass die Wurzeln der allseits bekannten Marken bis in die Pionierzeit der Branche zurück reichen, überrascht.

Die Gründerjahre ab 1882

Als erster Hersteller von Velocipeds in Nürnberg ist der Mechaniker Eduard Pirzer überliefert, der 1882 auf der 1. Bayerischen Landesausstellung in Nürnberg zwei aus englischen Komponenten gefertigte Hochräder präsentierte und dafür mit einer Bronzemedaille ausgezeichnet wurde. /1/ Anfang 1884 taten sich Pirzer und die Gebrüder Goldschmidt, die in Neumarkt/Oberpfalz eine Eisenwarenhandlung und Ofenfabrik betrieben, zusammen und gründeten die „Velocipedfabrik Goldschmidt & Pirzer“. /2/ Der Initiator dieser Verbindung war ein junger Mann namens Carl Marschütz,

Sohn eines jüdischen Lehrers in Burghaslach/Mittelfranken, der in den 1870er Jahren eine Kaufmannslehre bei den Goldschmidts absolvierte. Er brachte den Techniker Pirzer und die Goldschmidts, jüdische Kaufleute, die über die erforderlichen Finanzen verfügten und bereit waren, in eine Velocipedfabrik zu investieren, zusammen. Marschütz und Pirzer waren Fahrradenthusiasten, die auch selbst Rennen fuhren. Die Einzelteile für die Velozipede von „Goldschmidt & Pirzer“ wurden anfangs aus England importiert, das damals im europäischen Velocipedbau führend war. Auch für den Aufbau der Fertigung und für die Montage brauchte man zunächst noch englische Fachkräfte.

Doch die Oberpfälzer lernten schnell und hatten bald genügend Wissen aufgebaut, um sowohl bei



der Komponentenfertigung als auch bei der Montage auf eigenen Füßen zu stehen. Marschütz war als Mitarbeiter voll in den Aufbau der Fahrradfabrik involviert und sammelte dabei Erfahrungen, die ihm später bei der Gründung seines eigenen Betriebs sicher sehr hilfreich waren. Danach leitete er die Verkaufsniederlassung und Reparaturwerkstätte von „Goldschmidt & Pirzer“ in Nürnberg. Die Firma „Goldschmidt & Pirzer“ bestand nur drei Jahre. Anfang 1887 ging Eduard Pirzer mit seinem Bruder Franz Xaver nach München und errichtete dort die „Monachia-Fahrradwerke“. Der Betrieb in Neumarkt/Opf. führte die Produktion zunächst unter dem Namen



„Velociped-Fabrik Neumarkt Gebrüder Goldschmidt“, ab 1897 als „Express-Fahrradwerke AG“ weiter. 1886 machte sich Carl Marschütz im Alter von 23 Jahren selbständig, betrieb zunächst für ca. sechs Monate eine Fahrradhandlung in Nürnberg und gründete dann mit seinem Schwager Aaron Ullmann als Companion die „Nürnberger Velocipedfabrik Carl Marschütz & Co.“ /3/ Im folgenden Jahr



1887 legte sich das Unternehmen einen neuen Namen zu und firmierte nun als „Nürnberger Velocipedfabrik Hercules, vorm. Carl Marschütz u. Co.“ /4/

Etwa um die gleiche Zeit eröffnete ein anderer fahrradbegeisterter junger Mann, Max Ottenstein, Sohn eines jüdischen Hopfenhändlers in Nürnberg, eine Fahrradwerkstatt im vor den Toren Nürnbergs gelegenen Dorf Gleishammer. Er hatte zu diesem Zweck einen Mitarbeiter aus der Velocipedfabrik von Johann Walch in München abgeworben und in England Material eingekauft. Da Ottenstein in den Nürnberger Radsportkreisen gut vernetzt war und die Werkstatt regen Zuspruch erfuhr, kam er bald auf die Idee, in die Velociped-Fabrikation einzusteigen. /5/ Zusammen mit dem Kaufmann Max Frankenburger gründete er 1887 die „Velocipedfabrik Frankenburger & Ottenstein“, die dann ab 1895 als



„Victoria-Fahrradwerke“ firmierte. /6/ Wie bei Marschütz wurden auch bei Frankenburger & Ottenstein anfangs Hoch- und Dreiräder nach englischen Vorbildern gebaut, aber bald wurde das Programm auf die immer mehr in Mode kommenden Niederräder (engl. Safeties) umgestellt. Während Ottenstein im Nürnberger Velociped-Club als Radsportler aktiv war, betätigte sich Frankenburger im Vorstand des „Vereins deutscher Fahrradfabrikanten“.



1888 gründete die Firma „Hillman, Herbert & Cooper“ aus der englischen Fahrradhochburg Coventry eine Niederlassung in Doos bei Nürnberg. /7/ Interessant ist, dass sich „Hillman, Herbert & Cooper“ bereits ein Jahr vorher, 1887, durch die Übernahme des Nürnberger Velociped-Depots ein Standbein in Nürnberg schufen. Ab 1891 firmierte „Hillman, Herbert & Cooper“ als „The Premier Cycle Co. Ltd.“ und betrieb außer dem Stammsitz in Coventry und der Fabrik in Nürnberg ab 1892 ein weiteres Werk in Eger, von wo aus der österreichisch-



ungarische Markt beliefert wurde. Eine technische Besonderheit bei Premier war das so genannte Helical-Rohr, das aus Stahlblechstreifen in Form einer zylindrischen Spirale gewickelt und anschließend verlötet wurde. Für dieses Verfahren bekam Willi-

am Hillman, einer der Gründer von Premier, 1897 ein deutsches Reichspatent. /8/



Anfang des Jahres 1894 begann ein weiteres Unternehmen in Nürnberg mit der Produktion von Fahrrädern: Die bereits seit 1873 bestehende „Amerikanische Ofenfabrik Nürnberg, Paul Reissmann“ aus Doos teilte der zuständigen Gemeindeverwaltung mit, dass sie mit der Herstellung von Fahrrädern begonnen und schon 58 Monteure eingestellt habe. /9/ Für das Unternehmen bot das Fahrradgeschäft neben dem Einstieg in einen lukrativen Wachstumsmarkt auch eine interessante saisonale Komponente:

Im Sommer konnte man Öfen für die Wintersaison und im Winter Fahrräder für die Sommersaison produzieren. Die Tatsache, dass die „Mars-Fahrradwerke Paul Reissmann“ schon 1896 anlässlich der 2. Bayerischen Landesausstellung in Nürnberg mit einer Goldmedaille aus-

gezeichnet wurden, bestätigt den Erfolg der Fahrrad-Abteilung.



Im Jahr 1896 errichtete Siegfried Bettmann, ein gebürtiger Nürnberger, der als 20-Jähriger nach England ausgewandert war und dort 1886 in Coventry die „Triumph Cycle Company“ gegründet hatte, in Muggenhof bei Nürnberg eine Tochtergesellschaft, die „Deutsche Triumph-Fahrradwerke AG“. /10/ Damit waren die „big five“ der Nürnberger Fahrradindustrie komplett: Hercules, Victoria, Premier, Mars und Triumph.



Einige Zahlen belegen die rasante Entwicklung der Nürnberger Fahrradindustrie /11/ in den Jahren bis 1898:

Das florierende Geschäft mit Fahrrädern in den 1890er Jahren führte zu einer raschen Ausweitung der Produktion, was mit erheblichen Investitionen verbunden war. Das dafür erforderliche Kapital wurde durch Gründung von Aktiengesellschaften beschafft. So wurde 1895 aus der Firma „Victoria-Fahrradwerke vorm. Frankfurter & Ottenstein“ eine Aktiengesellschaft

Paul Reißmann“ firmierten. Hier lag das Aktienkapital bei 1,1 Million Mark, wurde aber im Geschäftsjahr 1898/99 auf 1 Million reduziert, um einen im Vorjahr eingefahrenen Verlust von 83.000 Mark auszugleichen. Die meisten Unternehmen verdienten damals recht gut: 1898 zahlte Hercules 16% Dividende, Victoria und Triumph je 10%. Mars machte, wie bereits erwähnt, 83.000 Mark Verlust. Von Premier, das vom Stammsitz in Coventry aus gesteuert wurde, liegen keine Zahlen vor.

Anzahl der Beschäftigten					
Firma	Gründung	1890	1894	1898	% von Gesamt
Hercules	1886	85	170	260	12%
Victoria	1887	231	315	395	19%
Premier	1888	100	350	940	44%
Mars	1894	-	140	236	11%
Triumph	1896	-	-	300	14%
Gesamt		416	975	2.131	100%
Veränderung zum Vorjahr			134%	119%	
Veränderung zu 1890				412%	

schaft mit einem Stammkapital von 1,25 Millionen Mark. Die „Deutschen Triumph-Fahrrad-Werke“ begannen ihre Geschäftstätigkeit 1896 bereits als AG mit einem Kapital von 500.000 Mark, das schon ein Jahr später auf 1 Million aufgestockt wurde. 1897 erhöhte die englische Muttergesellschaft von Premier ihr Geschäftskapital von 100.000 auf 600.000 engl. Pfund. Im gleichen Jahr wandelte Carl Marschütz sein Unternehmen in

Die boomende Nachfrage veranlasste einige der Nürnberger Fahrradfabriken dazu, größere Fertigungsstätten zu errichten. So zog Hercules 1888 aus gemieteten Räumen in der Bleichstraße 10 zuerst in ein eigenes Werksgebäude an der Fürther Str. 61 und 1894 schließlich in die Fürther Str. 191-193. 1890 gab auch die „Velocipedfabrik Frankfurter & Ottenstein“ ihren gemieteten Standort in Gleishammer auf und bezog in Nürnberg ihren Fabrikneubau an der Ludwig-Feuerbach-Straße 53. Ein wichtiger Faktor für die Standortwahl war eine gute Anbindung an das Eisenbahnnetz, da die Fahrräder überwiegend mit der Bahn an die Kunden versandt wurden. Folgerichtig lag die Victoria-Fabrik in der Nähe des Nürnberger Ostbahnhofs, die anderen Fabriken im Umfeld der Fürther Straße in der Nähe der Bahnstation Doos im Nürnberger Westen.

Die Krisenjahre um 1900

Das Jahr 1899 brachte für die bis dahin erfolgsverwöhnte deutsche Fahrradindustrie eine jähe Wende. So brach auch bei den Nürnberger Betrieben die Nachfrage massiv ein. Als Reaktion wurde die Produktion um durchschnittlich 20 % heruntergefahren und fiel damit deutlich unter die Fertigungsmenge von 1897. Außerdem wurden massiv Arbeitsplätze abgebaut, die Beschäftigung ging auf den Stand von 1896 zurück. Nur Hercules

Produktionsmengen					
Firma	Gründung	1890	1894	1898	% von Gesamt
Hercules	1886	1.100	4.700	7.200	13%
Victoria	1887	950	4.200	10.600	19%
Premier	1888	1.500	8.500	28.800	51%
Mars	1894	-	900	4.400	8%
Triumph	1896	-	-	5.900	10%
Gesamt		3.550	18.300	56.900	100%
Veränderung zum Vorjahr			415%	211%	
Veränderung zu 1890				1503%	

Premier war also mit Abstand die größte Fahrradfabrik am Ort, die 1898 so viele Räder herstellte wie die anderen vier Betriebe zusammen. Bei der Anzahl der Beschäftigten lag Premier 1898 zwar auch vorne, der Anteil betrug aber nur 44% der Beschäftigten. (siehe Tabelle oben rechts)

eine Aktiengesellschaft mit dem Namen „Nürnberger Velocipedfabrik Hercules AG vorm. Carl Marschütz & Co.“ um, das Grundkapital betrug 1 Million Mark. Den gleichen Schritt taten 1897 auch die „Mars-Fahrradwerke und Ofenfabrik Paul Reißmann“, die nun als „Mars-Fahrradwerke und Ofenfabrik AG vorm.

zahlte 1899 noch eine Dividende, die anderen Hersteller schrieben rote Zahlen.

Was war der Grund für dieses Desaster? Wie so oft war es das Zusammenspiel mehrerer Faktoren: Die Fahrradindustrie hatte die Bedarfsentwicklung falsch eingeschätzt. Paller /12/ berichtete für die fünf großen Nürnberger Hersteller plus Express in Neumarkt/Oberpfalz folgenden Produktionszahlen:

	1894	1895	1896	1897	1898	1899
Gefertigte Fahrräder	20.320	25.500	38.200	54.000	61.600	48.500
Veränderung zum Vorjahr		5.180	12.700	15.900	7.600	-13.100
Veränderung in %		25,5%	49,8%	41,4%	14,1%	-21,3%

Hatten sich die Hersteller von den enormen Zuwächsen in den Jahren bis 1897 blenden lassen und die deutlich geringere Steigerung 1898 nur für ein vorübergehendes Schwächeln gehalten? Zu Beginn der Saison 1899 wurden wegen schlechten Wetters deutlich weniger Räder verkauft als geplant. Die Lager waren voll, die Überkapazitäten drückten die Preise. Kleinere, weniger kapitalstarke Unternehmen gingen in Konkurs, ihre Räder wurden verramscht und verstärkten den Abwärtstrend. Außerdem beklagte die deutsche Fahrradindustrie lautstark Billigimporte aus Amerika, die durch niedrige Zollsätze begünstigt wurden. In der bereits erwähnten Dissertation von Seyfert /13/ finden sich zu den Amerika-Importen die folgenden Gewichtsangaben in dz [Doppelzentner], die restlichen Zahlen wurden vom Verfasser dieser Arbeit ergänzt:

Import von Fahrrädern aus Nordamerika nach Deutschland									
	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Gewicht in dz *	2.236	4.622	1.898	1.219	849	1.016	903	850	749
Gewicht in kg	223.600	462.200	189.800	121.900	84.900	101.600	90.300	85.000	74.900
Fahrräder **	14.907	30.813	12.653	8.127	5.660	6.773	6.020	5.667	4.993
Inlandsproduktion	350.000	Für diese Jahre liegen zur Inlandsproduktion keine Informationen vor							
Importanteil	4,3%								

* 1 dz = 100 kg ** bei 15 kg / Fahrrad

4,3 % US-Importe im Jahr 1897 waren absolut gesehen vielleicht kein besonders hoher Anteil, aber die Signalwirkung der billigen Räder, die nach Seyfert im Dezember 1898 für 150 - 125 Mark und im Frühjahr 1899 sogar für nur 90 - 80 Mark angeboten wurden, sorgten am Markt für erhebliche Unruhe. /14/ Mit Botschaften wie der folgenden versuchte die deutsche Fahrradindustrie gegenzusteuern: „Es ist zwar bekannt, daß die amerikanischen Fahrräder sehr billig sind, aber ebenso bekannt ist auch die Tatsache, daß sie meist ein äußerst minderwertiges Fabrikat darstellen. Der Besitzer einer solchen Maschine riskiert bei jeder Tourenfahrt

Leib und Leben. Das ist ein hartes Wort, aber es ist nicht zu viel gesagt. Man vergebens wärtige sich nur stets, daß für ein Spottgeld niemals beste Ware geliefert werden kann, auch nicht von Amerikanern. Das trifft nicht allein in der Fahrradindustrie zu, sondern in allen Zweigen des Geschäftslebens.“ /15/ Während damals viele deutsche Fahrradproduzenten rote Zahlen schrieben oder das Geschäft sogar ganz aufgeben mussten, freute sich so

mancher Fahrradinteressent, weil er sich nun wegen der niedrigeren Preise ein Rad leisten konnte.

In dieser Situation suchten die Unternehmen intensiv nach Lösungen, um aus dem Dilemma herauszukommen. Preisreduzierungen allein konnten es nicht sein, obwohl der ein oder andere Hersteller sicher zeitweise auch unter Herstellungskosten verkaufte, um den Markt

Produktionsmengen							
Firma	Gründung	1898	1900	1902	1904	1906	1908
Hercules	1886	7.200	6.300	7.200	8.100	12.000	13.000
Victoria	1887	10.600	5.400	4.800	13.800	23.300	28.000
Premier	1888	28.800	22.800	27.000	38.000	47.800	44.500
Mars	1894	4.400	4.500	12.200	18.600	20.100	23.000
Triumph	1896	5.900	5.000	6.750	17.000	21.000	20.500
Gesamt		56.900	43.800	57.950	93.500	124.200	127.000
Veränderung zum Vorjahr			-23%	32%	61%	33%	2%
Veränderung zu 1898			-23%	2%	64%	118%	123%

Anwendungen an und brachte Ambulanz-, Gepäck- und Droschken-Fahrräder auf den Markt. Daneben wurde Elektroinstallationsmaterial ins Programm aufgenommen. Victoria versuchte es mit Buchdruckpressen, hatte aber trotz erheblicher Investitionen nicht den erhofften Erfolg und gab den Geschäftszweig 1905 wieder auf. Premier ergänzte sein Portfolio um Zentrifugen für die Entrahmung von Milch und bekam für diese Produkte sogar verschiedene Auszeichnungen. Mars begann 1901 mit der Herstellung von „Centrator“-Schleifmaschinen und -Ventilatoren sowie von „Marsiana“-Sirenen. Bei Triumph fertigte man 1899 ein Motorrad für die Fa. Blum & Bauer in München. /16/ Später nahm man eiserner Bettgestelle und Patentstahlmatratzen ins Programm, was sich letztlich aber auch als Flop herausstellte.

Die Jahre bis zum Ersten Weltkrieg

Ab 1902 ging es wieder aufwärts. Die Gesamtproduktion stieg von 1898 (dem letzten Jahr vor der Krise) bis 1908 um satte 123%. /17/

Ganz anders entwickelten sich die Beschäftigtenzahlen. Sie sanken im gleichen Zeitraum um 21 %, was sicher auf vermehrten Maschineneinsatz und gesteigerte Produktivität zurückzuführen war (s.Tab.S.14 oben).

Ein Blick auf die Erträge zeigt enorme Unterschiede (siehe Tabelle S. 14). Hercules schaffte es als einziges Nürnberger Unternehmen ohne Verluste durch die Krise zu kommen und lag 1906 mit 12 % Dividende an der Spitze. Victoria, Mars und Triumph rutschten tief in die roten Zahlen, und Mars musste zur Deckung der Verluste sogar sein Aktienkapital von 1 Mill. auf 500.000 Mark herabsetzen. Die Ergebniszahlen von Premier liefen im Headquarter in Coventry zusammen, wie die Nürnberger Fabrik abschnitt, ist nicht bekannt.

So bot Hercules eine breite Palette von Transportfahrrädern für gewerbliche

Anzahl der Beschäftigten

Firma	Gründung	1898	1900	1902	1904	1906	1908
Hercules	1886	260	190	200	220	270	220
Victoria	1887	385	224	201	288	331	390
Premier	1888	940	700	580	540	510	485
Mars	1894	296	240	310	354	330	275
Triumph	1896	300	150	175	275	350	305
Gesamt		2.131	1.504	1.466	1.677	1.791	1.675
Veränderung zum Vorjahr			-29%	-3%	14%	7%	-6%
Veränderung zu 1898			-29%	-31%	-21%	-16%	-21%

Über die weitere Geschäftsentwicklung bis 1914 gibt es keine durchgängige Berichterstattung. Überliefert ist aber, dass sich deutsche Fahrradhersteller 1907 zu einer Konvention zusammenschlossen, die das Ziel verfolgte, durch gemeinsam festgelegte Mindestpreise und Produktionskontingente einen ruinösen Preiswettbewerb wie in der Krise um 1900 zu verhindern. Von Dauer waren diese Absprachen jedoch nicht, die Interessen einzelner Hersteller führten dazu, dass sich die Konvention bereits 1909 wieder auflöste.

prämiiert wurde. Über eine Fertigung von Einzelstücken kam man aber nicht hinaus. Ein Exemplar dieses Motorwagens aus dem Jahr 1902 ist im Museum Industriekultur in Nürnberg ausgestellt. 1905 unternahm Victoria einen neuen Anlauf im Automobilbau, aber ein dauerhafter Erfolg stellte sich auch dieses Mal nicht ein und so wurde die Sparte 1912 endgültig aufgegeben.

Auch Mars baute zwischen 1903 und 1909 Automobile. Die Tatsache, dass ein Mars-Motorwagen, der ebenfalls im

Dividenden

Firma	AG seit	1898	1900	1902	1904	1906	1908
Victoria	1895	10%	0%	0%	0%	8%	6%
Triumph	1896	10%	0%	0%	0%	10%	10%
Hercules	1897	16%	8%	4%	8%	12%	10%
Mars	1897	0%	0%	0%	0%	6%	9%
Premier	Premier war keine deutsche AG, deshalb liegen keine Informationen vor						

Ein anderer Trend zeichnete sich aber bereits um 1900 deutlich ab und zwar der zur Motorisierung sowohl auf zwei, als auch auf vier Rädern: Ab 1903 brachten die Nürnberger Fahrradfirmen die ersten Motor(fahr)räder auf den Markt, Räder mit verstärkten Rahmen und zugekauften Motoren, die anfangs maximal 2 PS leisteten. Ein durchschlagender Erfolg blieb dieser frühen Motorradgeneration jedoch versagt. Einerseits war die Technik für einen Serienbetrieb noch nicht ausgereift genug und andererseits waren die Preise viel zu hoch um eine breite Käuferschicht anzusprechen. Das hatte zur Folge, dass die Nürnberger Hersteller ihre Motorradproduktion meist nach wenigen Jahren wieder aufgaben.

Nachdem Hercules bereits 1898 einen viersitzigen, elektrisch betriebenen Personenwagen herausgebracht hatte, wurde Ende 1902 der erste Hercules-Lastwagen zugelassen. Bemerkenswert ist, dass die frühen Hercules-Lastwagen ebenfalls elektrisch angetrieben wurden und Benzinmotoren erst ab 1904 zum Einsatz kamen.^{18/} Victoria präsentierte im Juni 1900 auf einer Motorwagen-Ausstellung in Nürnberg einen Personenwagen mit Benzinmotor, der mit einer Goldmedaille

Nürnberger Museum Industriekultur präsentiert wird, die Fahrgestellnummer M 06 trägt, kann als Indiz dafür gelten, dass auch hier nur ganz geringe Stückzahlen produziert wurden. Triumph schlug einen anderen Weg ein, übernahm 1909 die Norica-Schreibmaschinenwerke Kührt & Riegelmann und engagierte sich nun verstärkt in dieser Branche. Als Konsequenz wurde der Firmenname 1911 von „Deutsche Triumph-Fahrradwerke“ in „Triumph Werke Nürnberg“ geändert. Das Unternehmen wurde in den darauf folgenden Jahren immer wieder erweitert, 1913, ein Jahr vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs, trennte sich das Unternehmen von der Muttergesellschaft in England. Premier schloss 1913 sein Nürnberger Werk und konzentrierte seine Fertigung für den kontinentaleuropäischen Markt im tschechischen Eger.

Während des Ersten Weltkriegs musste sich die gesamte Industrie an die herrschenden Gegebenheiten anpassen: Die Männer waren an der Front und das erforderliche Material war größtenteils nicht mehr verfügbar. So blieb auch den Nürnberger Fahrradfabriken keine andere Wahl, als die zivile Produktion herunterzufahren und Kriegsgüter herzustellen.

Anmerkungen

- /1/ Katalog zur 1. Bayerischen Landesausstellung in Nürnberg 1882, Gruppe XIV - XVII, S. 40
- /2/ Gründungsanzeige Goldschmidt & Pirzer in „Das Velociped“, Nr. 7, 4. Jg., vom 1.1.1884, S. 115
- /3/ Stadtarchiv Nürnberg (StadtAN), Gewerberegister C22/II, Nr. 18, Registereintrag 543
- /4/ aus: Erinnerungen von Carl Marschütz an seinen weiteren Werdegang in Neumarkt und Nürnberg (3) in Fleischmann, Johann: Carl Marschütz aus Burghaslach, Gründer der Nürnberger Hercules-Werke, S. 62
- /5/ aus: Ottenstein, Max: Erinnerungen aus einem abwechslungsreichen Leben, 1943, Schaan/ Liechtenstein
- /6/ StadtAN, C22/IV, Nr. 34, 1867, lfd. Nr. 15
- /7/ StadtAN, C22/IV, Nr. 40, Eintrag vom 17.4.1888
- /8/ Kaiserliches Patent Nr. 98652 vom Dezember 1897 für William Hillman in Coventry für ein „Verfahren zur Herstellung von Doppelrohren aus Metallblech“ aus DEPATISnet, elektronisches Dokumentenarchiv des Deutschen Patent- und Markenamts
- /9/ StadtAN, C22/IV, Nr. 40, Eintrag vom 2.1.1894
- /10/ Fränkischer Kurier (F.K.) vom 22.5.1896, Nr. 261, S. 3
- /11/ Produktionsmengen und Anzahl der Beschäftigten nach Paller, Rupert von: Die bayrische Fahrrad-Industrie, Nürnberg 1908, S. 12, 20, 23, 28 u. 32
- /12/ Ebd.
- /13/ siehe Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, Dissertation, Heidelberg 1912, S. 90
- /14/ Ebd., S. 47
- /15/ F.K. vom 10.6.1899, Nr. 292, S. 9, Sportzeitung
- /16/ Dingler's Polytechnisches Journal 1899, Bd. 311, S. 139
- /17/ Angaben zu Produktionsmengen, Anzahl der Beschäftigten und Dividenden siehe Paller Wie /11/
- /18/ Reinwald, Thomas, Daum, Norbert: Hercules Motorräder, Verlag Johann Kleine Vennekate, Lemgo, S. 10

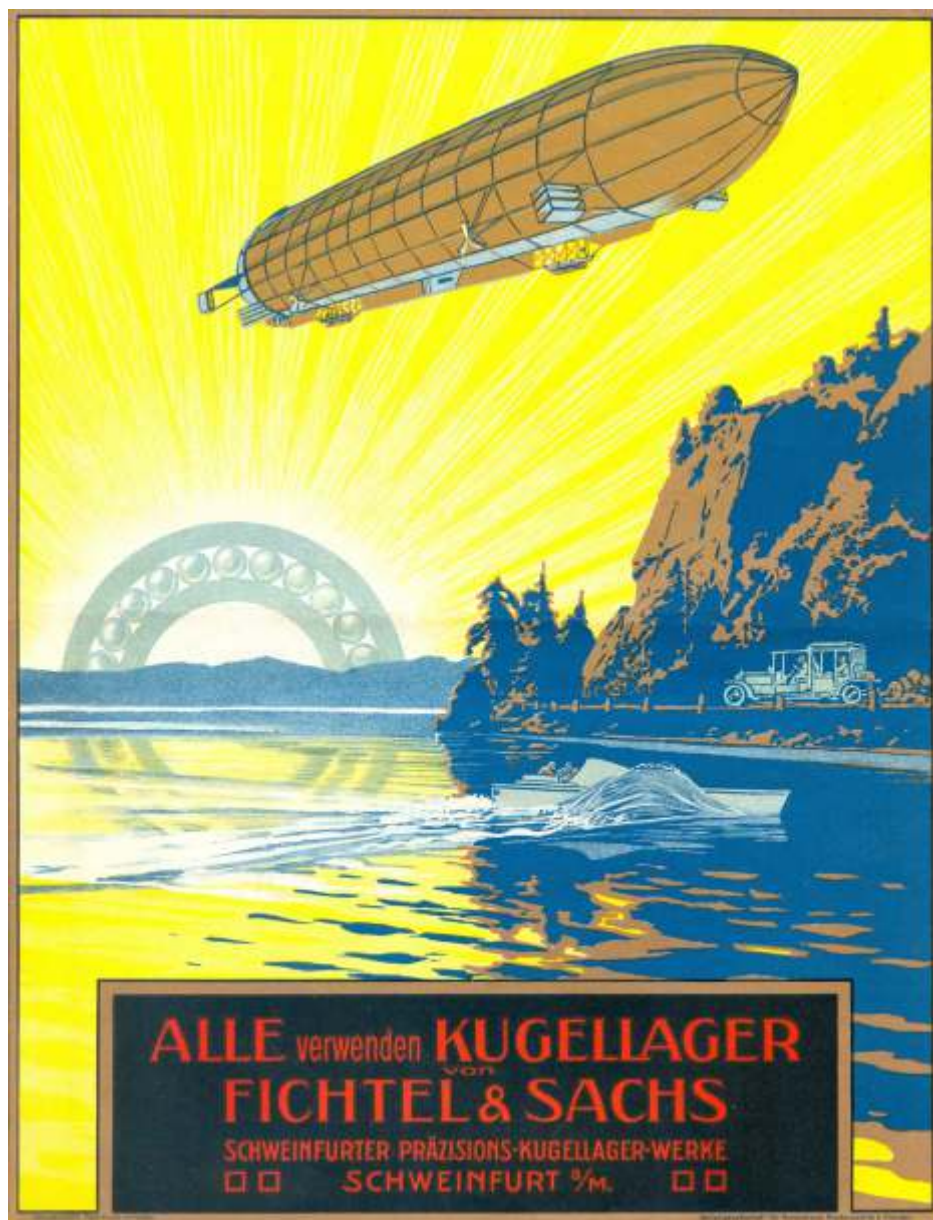
Abbildungsnachweis

- Abb. Seite 10 oben:
Radmarkt 1910, Nr. 987; Sammlung Michael Mertins
- Abb. S. 10 unten:
Das Velociped, Nr. 7 vom Januar 1884 (4. Jg.)
- Abb. S. 11 linke Spalte mitte:
Fränkischer Kurier vom 11.3.1887, Nr. 129
- Alle weiteren Werbeanzeigen S. 11 und 12 aus der Sammlung von Frank Guthmann, Nürnberg.

Die von Peter Ullein verfassten und herausgegebenen Nürnberger Fahrradgeschichte(n) umfassen inzwischen drei Hefte:

- Die Anfänge der Fahrradindustrie in Bayern bis ca. 1905
- Eduard Pirzer – Auf den Spuren eines bayerischen Fahrradpioniers
- Nürnberger Fahrradhändler – Von den Anfängen bis 1905

Wer Interesse hat, ein Heft zu erwerben, wendet sich per Email an peter.ullein@t-online.de



Kugellager im Fahrrad

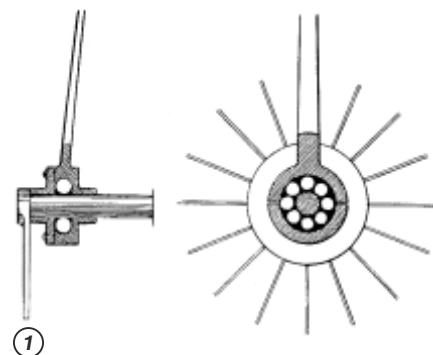
von Uli Feick, Spandau

Bevor wir uns die Lagerungen im Fahrrad anschauen, ein kurzer geschichtlicher Rückblick zur Entwicklung der Kugellager sowie Grundlegendes zur Benennung. Fachlich richtig müsste man eigentlich Wälzlager und nicht Kugellager sagen. Denn im Gegensatz zum Gleitlager, bei dem die beweglichen Teile direkt aneinander reiben, können beim Wälzlager nicht nur Kugeln, sondern auch Zylinder oder Kegelrollen zum Einsatz kommen, je nach Verwendungszweck. Im Fahrradbereich kommen aber hauptsächlich Kugellager zum Einsatz, lediglich im Lenkkopflager sind mir auch Kegelrollenlager bekannt sowie Rillenkugellager in den Naben, dazu später mehr.

Der Sinn der Lager ist natürlich, den Reibwiderstand so gering wie möglich zu halten, um einen möglichst leichten Lauf zu erzielen. Gleichzeitig wird damit auch die Lebensdauer gegenüber einer Gleitlagerung erhöht. Zusätzlich muss ein Lager mit einer geeigneten Schmierung versehen sein, um eine weitere Reduzierung der Reibung zu erzielen. Auch eine geeignete Abdichtung gegen das Eindringen von Schmutz und Wasser sollte nicht fehlen. Für all dieses ist eine präzise Fertigung der Kugeln, Konen und Lagerschalen notwendig. Die bekannteste Firma, die sich auf die Herstellung von Kugellagern spezialisiert hat, ist in Deutschland ohne Zweifel Fichtel & Sachs.

Schweinfurt und Ernst Sachs

Ein erstes Patent zum Einsatz von Kugellagern im Fahrrad (Abb. 1) fand ich beim Franzosen Jules Suriray 1869. /1/



Weitere entscheidende Entwicklungen führen uns nach Schweinfurt, der Heimat von Fichtel & Sachs und FAG Kugelfischer. Der uns allen bekannte Ernst Sachs, Mitbegründer der F&S, war in jungen Jahren ein begeisterter Hochradfahrer. /2/ Er war ebenfalls Mitglied im noblen Frankfurter Velocipedclub, in dem auch die Opels verkehrten. Ein Sturz mit einer schweren Beinverletzung zwang ihn zu einer Kur nach Bad Kissingen, das nur knapp 30 km von Schweinfurt entfernt liegt – der Stadt, die sein Leben prägen sollte. Schweinfurt ist auch die Heimat von Philipp Moritz Fischer, dem wohl fälschlicher Weise die Erfindung der Tretkurbel nachgesagt wird. Dessen Sohn, Friedrich Fischer, konstruierte 1883 eine Kugelschleifmaschine, mit der die Produktion hoch präziser Kugeln in großer Stückzahl möglich wurde. Das war der Grundstein der späteren FAG Kugelfischer.

Doch bleiben wir bei Ernst Sachs. Er arbeitete im Fahrradgeschäft eines Freundes. Nach Feierabend konstruierte er seine erste Fahrradnabe (Abb. 2), für



die er 1894 ein kaiserliches Patent erhielt. /3/ Auch verkehrte er im Hause des Schweinfurter Kugelfabrikanten Wilhelm Höpflinger, was sein Leben in zweifacher Hinsicht beeinflusste. Zum einen lernte er dort Karl Fichtel kennen, mit dem zusammen er 1895 die Firma Fichtel & Sachs gründete. Zum anderen ehelichte er die Tochter von Wilhelm Höpflinger. Mit dem kaufmännisch

erfahrenen, vier Jahre älteren, Karl Fichtel, der auch das nötige Gründungskapital besaß sowie dem genialen Erfinder Ernst Sachs, war der Grundstein für die Entstehung der Weltfirma F & S gelegt, deren Produkte uns das Radfahren bis heute erleichtern. Viele Innovationen, die das Automobil erst ermöglichten, hatten ihren Ursprung im Fahrrad.

Der Aufbau der Lager

Wenden wir uns nun den Kugellagern im Fahrradbau zu. Überwiegend sind sämtliche Lager im Fahrrad so genannte Kugel-Konus-Lager (Abb. 3). Egal ob im



Tretlager, im Vorder- oder Hinterrad, der Steuerung oder den Pedalen, die Lager basieren auf derselben Bauart. Im Gegensatz zu Rillenkugellagern oder Kegelrollenlagern (Abb. 4), welche auch



vereinzelt vorkommen, lassen sich Kugel-Konus-Lager komplett zerlegen und reinigen, sowie in Einzelteilen reparieren. Bei Schäden muss nicht immer das ganze Lager gewechselt werden, sondern nur die beschädigten Komponenten. Der Aufbau besteht immer aus einer Lagerschale, einem Konus sowie den dazwischen laufenden Kugeln. Im Fahrrad kommen sämtliche Lager immer paarweise vor. Mittels eines Gewindes lässt sich solch ein Lager einstellen. Es darf nicht zu stramm laufen, und es darf kein Spiel haben (wackeln). Beides setzt die Lebensdauer entscheidend herab. Natürlich spielen auch die Güte der Materialien, die Genauigkeit der Fertigung in der Oberflächenbeschaffenheit sowie die Dichtung des Lagers, welche das Eindringen von Dreck und Feuchtigkeit verhin-

dern soll, eine wichtige Rolle. Das Abdichten wird in der Regel mit Staubdeckeln (Abb. 5) erreicht. Die einfachste



Art ist die sogenannte Spaltdichtung, wo zwischen Konus und Staubdeckel ein möglichst geringer Spalt vorhanden sein soll, damit kein Schmutz eindringen kann. In älteren Naben ist zusätzlich ein Filzring eingelegt, der den Spalt verschließt und am Konus schleift. Oder es kommt, wie aus der Torpedo-Rücktrittnabe bekannt, eine Labyrinth-Abdichtung zum Einsatz (Abb. 6). In ihr muss der



Schmutz um mehrere Ecken kriechen, ehe er ans Lager kommt. Das schon erwähnte Gewinde zur Einstellung des Lagers kann sich auf der Achse oder auch auf der Lagerschale befinden.

Das Tretlager

Im Bereich des Tretlagers können zwei unterschiedliche Bauarten vorkommen: Eingepresste oder eingeschraubte Lagerschalen. Das eingepresste Lager wird als Thompson-Lager (Abb. 7) bezeichnet.



Genau wie bei den uns allen bekannten Glockenlagern werden Schalen in den

Rahmen eingepresst. Auf der Tretlagerwelle befindet sich ein Gewinde, auf dem der Konus aufgeschraubt wird. Der rechte Konus (an der Kettenradseite) ist ein sogenannter Festkonus, der gegen einen Anschlag auf der Welle geschraubt wird. Durch Verstellen des linken Konus kann das Lagerspiel eingestellt werden. Zur dauerhaften Einstellung wird der Konus mit einer Kontermutter fixiert (gekontert). Das heißt also, Konus und flache Kontermutter werden gegeneinander geschraubt. Zwischen beiden sitzt die sogenannte Nasenscheibe. Da man beim Kontern keinen Zugriff mehr mit einem Werkzeug auf den Konus hat, verhindert die Nasenscheibe, dessen Nase in die gefräste Nut auf der Welle greift, das Mitdrehen des Konus. Ob nun Thompson-



Lager mit Keilbefestigung oder Glockenlager mit Vierkantwelle, der Lageraufbau sowie die Einstellung des Lagers sind identisch. Die andere Bauart ist das sogenannte BSA-Lager (Abb. 8). Gegenüber dem eben vorgestellten Lager befindet sich hier das Gewinde im Tretlagergehäuse. Die Lagerschalen werden eingeschraubt, nicht eingepresst, und ebenso mittels eines Konterringes fixiert. Das weltweit gebräuchlichste Gewinde ist das englische BSA-Gewinde. Wie nahezu alle Gewinde am Fahrrad ist es ein Zollgewinde.

Tabelle 1.

<i>BSA-Englisches Gewinde</i>	<i>1 3/8" x 24 feine Steigung Rechts-Links-Links-Gewinde Rechts-Links-Links-Gewinde</i>
<i>Französisches Gewinde</i>	<i>35 x 1 Metrisch Beide Schalen Rechtsgewinde</i>
<i>Italienisches Gewinde</i>	<i>36 x 24 Metrisch Steigung zu Tell. Beide Schalen Rechtsgewinde</i>

Es gab und gibt jedoch auch andere Gewinde (Tabelle 1). Zur Bestimmung jeglicher Gewinde ist eine Gewindelehre (Abb. 9) hilfreich. Zu eingepressten Lagerschalen muss noch erwähnt wer-



den, dass es auch dort die unterschiedlichsten Maße gibt. Ich selber habe Schalen von 30 bis 46 mm Durchmesser im Bestand. Auch können Gehäusebreiten von 68 bis 80 mm vorkommen, was unterschiedliche Tretlagerwellen bedingt. Je älter ein Rad, umso exotischer sind mitunter die Maße. Am häufigsten anzutreffen ist jedoch ein Schalendurchmesser von 40 mm und eine Gehäusebreite von 68 bis 70 mm. Die hier vorgestellten Ausführungen decken einen Großteil der vorkommenden Lagerungen ab, aber es gibt immer Exoten, die hier oder da etwas vom Aufbau oder der Montage abweichen.

Die Naben

Schauen wir uns nun einmal die Naben an. Sie sind genau wie ein Thompson-Lager aufgebaut: Eingepresste Lagerschalen, Gewinde auf der Achse, Konus, Nasenscheibe und Kontermutter zum Einstellen (Abb. 10). In der Frühzeit gab



es jedoch auch Naben mit eingeschraubten Lagerschalen, wie beim BSA-Lager. Konen und Kugeln bei Verschleiß zu wechseln, stellt auch heute kein Problem

Tabelle 2 Kugelgrößen

$1/8"$	= 3,18 mm
$5/32"$	= 3,97 mm
$3/16"$	= 4,76 mm
$7/32"$	= 5,56 mm
$1/4"$	= 6,35 mm
$9/32"$	= 7,14 mm
$5/16"$	= 7,94 mm

dar. Früher konnte man jedoch auch die Lagerschalen austauschen. Auch dort gab es die verschiedensten Durchmesser. Grundsätzlich ist der Verschleiß auf dem Konus immer größer als auf der Lagerschale. Denn die Bahn, auf der die Kugeln laufen, ist auf der Schale größer als auf dem Konus. Das heißt, die Kugeln wälzen sich auf dem Konus viel öfter ab als auf der Schale, also ist dort auch mehr Verschleiß. Wenn ein Konus eingelaufen ist und Riefen aufweist, muss er ausgewechselt werden. Zwingend mit zu Wechslen sind dann auch die Kugeln. Gängige Kugelgrößen sind in der Tabelle aufgeführt. (Tabelle 2). Auf Rücktrittbremsnaben oder Nabenschaltungen werde ich hier nicht eingehen, das kann in späteren KS-Ausgaben näher betrachtet werden. Pedale sind im Aufbau genau wie eine Nabe: Lagerschalen im Pedalkörper, Gewinde auf der Achse, verstellbarer Konus, Nasenscheibe und Kontermutter (Abb. 11).



Das Lenkkopflager

Bleibt zu guter Letzt noch das Lenkkopflager oder Steuerlager, unter Radlern auch Steuersatz genannt. Der Aufbau entspricht dem bisher Dargestellten. Zwei Lagerschalen, welche im Steuerrohr des Rahmens eingepresst sind, ein Gabelkonus, der auf dem Gabelschaft aufgespritzt ist, sowie eine Nasenscheibe mit Kontermutter (Abb. 12). Ein ent-



scheidender Unterschied besteht jedoch gegenüber allen anderen Lagern, nämlich in der Umdrehungszahl. Während sich Tretlager und Pedale bei zum Beispiel 80 Umdrehungen pro Minute 80-mal drehen, oder sich ein 28" Laufrad, bei einem angenommenem Umfang von zwei

Metern und einer Geschwindigkeit von 30 km/h 250-mal pro Minute dreht, steht ein Lenkkopflager fast immer an der gleichen Stelle. Die Verdrehung von Lagerschale und Konus beträgt nur wenige Grad. Das bedeutet, die Kugeln sitzen fast immer an der gleichen Stelle. Das hat zur Folge, dass das untere Lager, welches die Fahrbahnstöße aufnehmen muss, mit der Zeit Punktvertiefungen bekommt, in welche die Kugeln einrasten (Abb. 13).



Aus diesem Grunde gibt es für die Steuerung auch so genannte Kegelrollenlager (siehe Abb. 4). Da die Rolle eine größere Auflagefläche hat als eine Kugel, welche nur einen Punkt berührt, sind solche Lager belastbarer und langlebiger. Allerdings setzten solche Lager auch sehr präzise Lagersitze voraus. In einem normalen Kugellager können die Kugeln in der Lauffläche auf der Rundung etwas ausweichen. Im Idealfall müssen zwei Lager, aus denen ja jede Lagerung besteht, exakt parallel zu einander stehen. Sitzt ein Lager etwas gekippt zum anderen, verschleßen die Lager ungleichmäßig und die Lebensdauer sinkt. Das passiert auch, wenn die Lager Spiel haben. Dann kippelt die Achse oder der Gabelschaft in den Schalen, was zum schnelleren Verschleiß führt. Die Parallelität ist also, neben der Qualität der Komponenten, ganz wichtig.

Die Lagersitze

Was eben schon beim Lenkkopflager erwähnt wurde, die Parallelität der Lager, betrifft sämtliche Lager. Pedale bilden eine Einheit für sich. Bei allen anderen Lagern müssen die Lagersitze am Rah-



men oder die Ausfallenden entsprechend bearbeitet werden. Das beste Lager hält nicht lange, wenn dies nicht stimmt. Für Tretlager und Lenkkopflager stehen spezielle Schneid- und Fräswerkzeuge zur Verfügung. Auch die Ausfallenden müssen exakt parallel stehen, weil es sonst Achsverbiegungen gibt. Ebenso muss der Abstand der Ausfallenden zueinander der Breite der eingesetzten Nabe entsprechen. Dafür gibt es Richteißen (Abb.14).

Wie wird repariert?

Geeignete Werkzeuge sind Voraussetzung für eine erfolgreiche Reparatur. Neben den schon aufgeführten Spezialwerkzeugen, welche wohl die Wenigsten besitzen, im Folgenden eine Auflistung der Grundausstattung, die benötigt wird. Neben den Standardwerkzeugen wie Maulschlüssel von 6 - 32 mm, diversen Schraubendrehern, Zangen, Feilen und dergleichen, benötigen wir Folgendes wie in der Abb.15 gezeigt:

- 1-3 Campagnolo Schlüsselsatz für Tretlager, Steuerlager und Pedal.
- 4 ELDI Pedalschlüssel
- 5 Aluminium-Backen für Schraubstock
- 6 Konusschlüssel
- 7-9 Hakenschlüssel mit verschiedenen Durchmessern
- 10 ELDI Konterringzange
- 11 Verstellbarer Stiftschlüssel



Auf sämtliche Reparaturen im Detail einzugehen, würde den Platz hier sprengen. Der Ausbau eines Glockenlagers wurde ja bereits im KS 42 besprochen. In



späteren KS-Ausgaben werde ich auf die verschiedenen Reparaturen unterschiedlicher Lager genauer eingehen. Heute möchte ich anhand einer Vorderradnabe die Vorgehensweise darlegen.

Die Achse wird mit Alu-Backen im Schraubstock eingespannt. Mit Konusschlüssel und Maulschlüssel wird die Konterung gelöst (Abb. 16). Nun kann man die Kontermutter, die Nasenscheibe



liche Teile säubern. Bei Kellerfunden, die Jahrzehnte nicht gewartet wurden, ist meist kein Fett mehr vorhanden, sondern nur noch harte Krusten, die man kaum ausgewischt bekommt. Hier muss man aus den Lagerschalen erst einmal mit einem Schraubendreher die Krusten kratzen oder diesen auch mit Stahlwolle zu Leibe rücken.

Achse und Kone kann man mit einer Draht- oder Messingbürste sauber putzen. Nun können sämtliche Teile begutachtet und auf Schäden untersucht werden. Staubkappen von innen zu reinigen nicht vergessen. Sind Kone und Schalen sauber, können auch die Kugeln gereinigt werden. Wenn nicht, können wir uns das sparen, denn mit neuen Kone sind auch neue Kugeln fällig. Kone sind häufig verschlissen, mitunter auch die Lagerschalen. Bei älteren Naben lassen sich diese auswechseln. Dazu geht man mit einem am Ende leicht umgebogenen Schraubendreher durch die Nabenhülse hinter die Lagerschale und klopft sie heraus (Abb. 18). Wenn die Schalen Riefen haben, aber noch nicht völlig kaputt sind und kein passender Ersatz zur Verfügung steht, muss man sie erst mal belas-

sen. Trotzdem Konen und Kugeln wechseln. Das Lager lässt sich dann nicht mehr so exakt einstellen und wird etwas rau laufen, aber es ist benutzbar. Da wir mit

Nachdem nun alles gereinigt, bei Bedarf überholt oder erneuert wurde, geht es an den Zusammenbau. Logischerweise in umgekehrter Reihenfolge der

pro Seite. Wenn man denkt, da ist noch Platz für eine 11. Kugel - bitte nicht reinquetschen, etwas Platz muss sein.

Nun können die Staubdeckel wieder montiert werden. Mit einem kleinen Hammer einschlagen, dazu die Nabe auf die Werkbank auflegen, sonst fallen beim Hämmern die Kugel auf der Unterseite wieder heraus. Beim Zusammenbau auf saubere Werkzeuge und Lappen achten, damit nicht gleich wieder Dreck ins überholte Lager gelangt. Nun die Achse einstecken und Konus, Nasenscheibe und Kontermutter montieren. Jetzt das Ganze einstellen und kontern. Im Idealfall absolut spielfrei und leicht drehend. Bei Lagern, die nicht mehr ganz taufisch sind, muss eine Einstellung dazwischen gefunden werden. Bei einer Stellung gibt es eventuell minimales Spiel, an einer anderen leichtes Rubbeln - da muss man ausprobieren, und jeder muss sich seine eigenen Erfahrungswerte erarbeiten. Ein Tipp noch zum Schluss: Die Achsenden sollten auf beiden Seiten gleich weit von der Kontermutter überstehen. Ist jedoch auf einer Seite ein Tachoantrieb montiert, muss der Achsüberstand auf dieser Seite größer sein, damit auf beiden Seiten gleich viele und vor allem genügend Gewindengänge vorhanden sind, um das Vorderrad zuverlässig zu verschrauben.

Soweit erst einmal für heute. In Absprache mit der KS-Redaktion werden wir diese Werkstattberichte fortführen. Bis dahin,

viele sonnige Kilometer in diesem Jahr.

Auf der Homepage des Vereins ist unter KS-Online das erste Patent von Ernst Sachs als PDF einzusehen.

Anmerkungen

- /1/ Rauck, Volke und Paturi: Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte, S. 129 (Abb. 1)
- /2/ Sachs Journal zum 100-jährigen Jubiläum, Schweinfurt 1995 (Abb. 2)
- /3/ Ernst Sachs: Fahrrad-Kugellager mit verschiebbarer Kugellauffläche, Patentnr. 84193 vom 23. November 1894

Fichtel & Sachs-Werbung S. 15 um 1910, aus der Sammlung von Sven Dewitz

Alle Fotos: Sven Dewitz



unseren Schätzchen aber eher wenig fahren, kann man mitunter diesen Kompromiss eingehen.

Konen kann man für einen Großteil der Naben noch bekommen. Falls nicht, kann man sie auf einer Drehbank etwas überschleifen. In Ermangelung einer Drehbank kann man sich mit einer Bohrmaschine behelfen. Dazu den Konus auf der Achse kontern und diese in der Bohrmaschine einspannen. Jetzt sucht man sich eine passende Rundfeile oder Runddraht. Diese wird mit Schmirgelpapier umwickelt und gegen den drehenden Konus gedrückt. Das Werkzeug dabei wie beim Feilen am Konus entlang führen. Dabei darauf achten, dass die Rundung des Werkzeugs in etwa der Rundung des Konus entspricht oder etwas kleiner ist. Mit grober Körnung anfangen (60er oder 80er) und sich dann zu feinerer Körnung vorarbeiten. Je feiner, umso besser die Oberfläche. Grobe, tiefe Rillen kann man so aber nicht beseitigen. Theoretisch zwar schon, aber ein Konus ist an der Oberfläche gehärtet und wird, je tiefer man kommt, immer weicher, was dann auch nicht mehr lange hält. Bei ganz alten oder seltenen Teilen bleibt dann nur noch die Anfertigung neuer Teile oder das Auftragschweißen und Überdrehen. Danach muss das Teil neu gehärtet werden.

Demontage. Geeignetes Kugellagerfett in die Lagerschale einbringen, zum Beispiel mit einer Fettpresse (Abb. 19), und die Kugeln mit einer Pinzette einlegen



(Abb. 20). Im Vorderrad kommen häufig 3/16" Kugeln (4,8 mm) vor, zehn Stück



Post aus England

Gern versuche ich, Toni Theilmeiers Rubrik fortzuführen. Naja, zumindest in dieser Ausgabe.



Was meint Ihr, was der Boneshaker (Nr. 203) zum 200-jährigen 2-Rad-Jubiläum auf seinem Titelbild zeigt? Richtig – ein Portrait des Karl Freiherr von Drais. Ergänzt wird das Bild durch die Zeichnung einer Draisine, deren wichtigste Bauteile (auf Deutsch!) benannt werden. Auch in seinem Editorial geht Herausgeber Nigel Land noch kurz auf „the Laufmaschine“ sowie auf die Aktivitäten in Mannheim und Karlsruhe zum runden Geburtstag ein, ohne das Thema im Heft jedoch weiter aufzugreifen.

Aufmacher der Ausgabe ist ein umfangreicher Artikel von Roger Bugg über die britische Niederlassung der amerikanischen Mead Cycle Company (Chicago) um 1902. Hintergrund der Expansion war damals u.a., dass auf der Insel interessierte Käufer zunehmend Wert auf hochwertige Fahrräder und Komponenten aus britischer Produktion legten. Also bediente Mead im Direktvertrieb den britischen Markt mit Rahmen und Bauteilen heimischer Lieferanten, z.B. von Premier Cycle Company, The Swift Cycle Company, Singer and Company und Curry's. Zunächst von Liverpool aus, später auch von Coventry und Birmingham. Dabei gelang den Amerikanern oft das Kunststück, mit ihren zugekauften Rädern deutlich unter dem Preis der eigentlichen Hersteller zu bleiben, die die gleichen Modelle über Einzelhändler weiter unter ihrem Namen vertrieben. Um 1930 war dann Schluss mit den Mead-Aktivitäten in Großbritannien.

Über die Markteinführung (der Autor nennt es „Taufe“) des Bicycleette handelt der Beitrag von Nick Clayton. Nachdem Harry John Lawson 1879 sein Safety Bicycleette (ein Fahrrad mit großem Vorderrad und Kreuzrahmen sowie Kettenantrieb auf das Hinterrad) vorgestellt hatte, haben sich weitere Namen wie Woodcock, Rudge und Whitworth um die Bezeichnung „bicycleette“ und die Verbreitung dieser Rahmenkonstruktion verdient gemacht. Übrigens: Die französische Presse verwendete den Begriff für diese Rahmenform erst Jahre später.

Mit ansprechenden Detailfotos stellte Glynn Stockdale ein wunderschön gearbeitetes Hochrad vor: The Hall Machine. Das Rad hat wohl im Verlauf der letzten 140 Jahren zahlreiche Vorbesitzer getra-



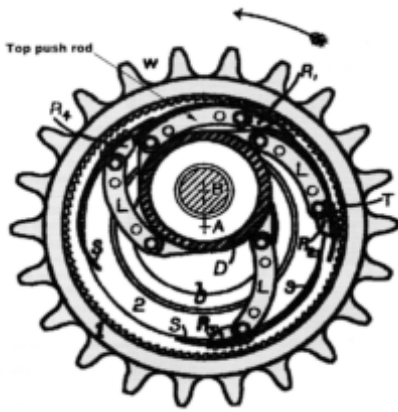
gen und vielleicht auch ertragen. Zuletzt verkaufte es 1976 ein Buchhändler an eine junge fahrradbegeisterte Familie, die es später an die Radford Collection (Manchester) veräußerte. Die am Hochrad angebrachte Plakette „J.Hall Maker 20 Whitehart St. Kennington Park“ nennt zwar Hersteller und Produktionsort. Aber mit beiden Angaben können die britischen Experten nichts anfangen. Auch in der einschlägi-



gen Literatur ist „J. Hall“ völlig unbekannt. Um an Hand von eingestanzten Zahlen bzw. Buchstaben und mit Einordnung der verwendeten Materialien bei einzelnen Bauteilen Rückschlüsse auf Alter und Herkunft ziehen zu können, zerlegte der Autor im Auftrag der Radford-Sammlung „The Hall Machine“ mit aller Vorsicht. Um das Ergebnis auf den Punkt zu bringen: Das Baujahr des 65 lb (29.25 kg) schweren Boneshakers mit Raddurchmesser 51 inch (130 cm) vorn und 23 5/8 inch (60 cm) hinten grenzt Glynn Stockdale auf 1873/74 ein. Vom optischen Eindruck her vermutet er, dass es von französischem Design beeinflusst wurde. Ein Leckerbissen seien die Pedalen aus Hartholz. Und die Handgriffe aus Ebenholz mit Abschlussdeckeln aus Messing seien regelrechte Kunstwerke. Angefertigt worden sei „The Hall Machine“ vermutlich nicht in einem Industriebetrieb, sondern bei einem begnadeten Händler.

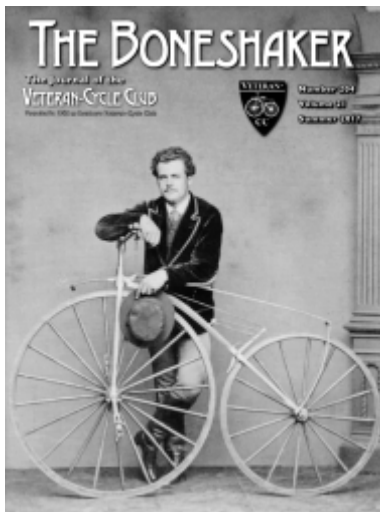
Im Beitrag von Paul Buckley wird sich vermutlich der ein oder andere unserer sammelnden Fahrradhistoriker wiederfinden. Ausgangspunkt ist ein Tandemrahmen inklusive Gabel, den der Autor spontan erwirbt, weil er mit dem Hersteller Buckley Brothers den Familiennamen teilt. Mit der Baujahrbestimmung (im Raum stehen 1928, 1938 und 1948) beginnen umfangreiche Recherchen. Alte Kataloge und Zeitschriften, verblichene Anzeigen und abgelaufene Patente geben schließlich Auskunft über den Zulieferer der verstärkten Gabel und der verlöteten Muffen. Doch das Baujahr kann Buckley immer noch nicht eindeutig bestimmen. Der engagierte Restaurator Buckley, der sein Tandem mit zeitgemäßen Komponenten wie Naben (mit oder ohne integrierte Bremsen?), Felgen, Tretlager, Kettenblätter, Lenker, Sattelstützen etc. ausstatten möchte, merkt irgendwann, dass er sich im Kreis dreht. Nach intensivem Austausch mit andern Fahrradhistorikern steht sein Entschluss fest: Lieber wird er seinen Oldtimer mit modernen – also nicht zeitgemäßen – Komponenten aufbauen, anstatt das vermutete Alter des Tandems mit historischen aussehenden Bauteilen vorzutauschen.

Gegen Ende des Hefts erklären Tony Hadland (richtig: **der** Tony) und Jim Papadopoulos (Mitautor der 3. Auflage des Buchs „Bicycling Science“ von David Gordon Wilson) die Funktionsweise der stufenlos arbeitenden Nabenschaltung von Archibald Sharp. Vorlage ist offensichtlich eine Patentzeichnung und der schwer verständliche Text einer Patentanmeldung. Tony Hadland: „Es ist faszinierend zu überlegen, dass – falls es Sharp



... gelungen wäre, eine zuverlässige Funktionsweise der Schaltung zu erreichen – sie womöglich so weit verbreitet wäre wie die Sturmey Archer Nabenschaltung, die sie verdrängte.“

Insgesamt 17 Leserbriefe veröffentlicht der Boneshaker in dieser Ausgabe – beachtlich! Ein Thema wird gleich von mehreren Mitgliedern aufgegriffen, nämlich die Qualität von Tretkurbeln. Explizit die Kurbelgarnituren von Stronglight aus den 1950er und 1960er Jahren und von Campagnolo aus den 1970er werden angesprochen. Die Erfahrungen sind gemischt.



Auch im Vorwort der Boneshaker-Ausgabe Nr. 204 (Sommer 2017) streift Herausgeber Nigel Land die IVCA Rally in Karlsruhe und die ICH-Konferenz in Mannheim. Beide Veranstaltungen bleiben ihm aufgrund der vorbildlichen Organisation und des gelungenen Austragungsorts in bester Erinnerung. Da das nächste ICH-Treffen in London stattfinden wird, erwartet Nigel Land 2018 eine starke Beteiligung der Mitglieder des Veteran-Cycle Club, also der Leser „seiner“ Bonshakers.

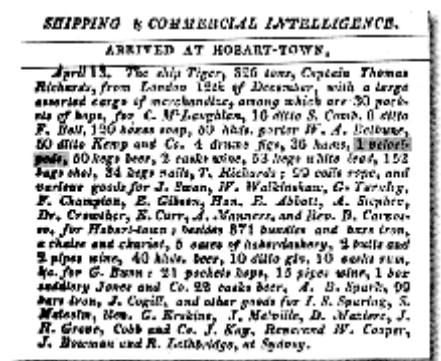
So wie der Chefredakteur des KS, ist auch Nigel immer wieder auf der Suche nach aussagekräftigen Motiven für das Boneshaker-Titelbild. Für die Ausgabe 204 wurde er bei einer Ebay-Auktion fündig. Über den Anbieter kam Nigel Land mit dem Käufer des historischen Fotos in Kontakt, der ihm bereitwillig einen hochauflösenden Scan der Abbildung zuschickte. Das Motiv – es zeigt einen Gentleman mit seinem Michaux-Hochrad – war Nigel und einigen anderen hardcore Fahrradhistorikern wie Nick Clayton, David Herlihy und Keizo Kobayashi offensichtlich bekannt. Sie konnten es in der einschlägigen Literatur bis ins Jahr 1892 zurückverfolgen. Dort wird der Fahrer wiederholt als Ernest Michaux bezeichnet. Dass dies ein Irrtum ist wird ihnen klar, als sie die Rückseite des Fotos betrachten: Dort bedankt sich Edmont Moret (laut Nick Clayton in den 1860er Jahren ein Weltklasse-Radfahrer) mit einer handschriftlichen Widmung beim Fotografen John Mayall (London). Bestätigt wurde diese Annahme nach einem Blick in Charles Spencers Buch „Bicycles & Tricycles“ von 1883. Dort zeige die Abbildung die gleiche Person, dieses Mal auf dem Hochrad sitzend. Und auch der Untertitel lasse keine Zweifel zu: „... Moret ... from a photograph taken by Mr. John Mayall, 1869 ...“ Übrigens: Wie sich herausstellte war der Gewinner der Ebay-Auktion und großzügige „Spender“ des Scans ein ehemaliges Mitglied des VCC. Jetzt hat er wieder um Aufnahme in den Verein gebeten...

Auf fünf Seiten mit relativ wenig Text, dafür mit anschaulichen großen Fotos und Skizzen zeichnet Autor Maarten Bokslag die Anfänge der „einzigenartigen Gummifederung“ nach. Eingeführt wurde die neuartige Sattelfederung vom Hersteller Coventry Machinists' Co Ltd (CMC), der ab 1878 sein Modell „Club“ damit austattete.



Der Beitrag von Rosemary Sharples ist ein Beispiel dafür, wie mühsam Recherchen zu historischen (Fahrrad-) Themen ausarten können. Ihr Thema sind die „dandy horses“ – also Laufmaschinen – in Australien, genauer gesagt

auf Van Diemen's Land, dem heutigen Tasmanien. Von unschätzbarem Wert für ihre Arbeit ist TROVE, eine australische Suchmaschine und Online-Bibliothek. Diese Datenbank hat offensichtlich alles digital erfasst, was jemals an schriftlichen Aufzeichnungen in Down Under registriert wurde. Vor allem Zeitungsartikel und Anzeigen, in denen sogar detailliert die Frachtpapiere von an- und abgelegenen Lastenseglern gelistet wurden. Zum Beispiel in der „Hobart Town Gazette“ vom 13. April 1827. Demnach befand sich an Bord der „Tiger“ das offensichtlich erste Velocipede der britischen Strafkolonie, eingekleimt zwischen 36 Schinken und 50 Fässern Bier. Als Empfänger des Laufrads wird T. Richards genannt, vermutlich der gleiche Thomas Richards, der als Kapitän der „Tiger“ fünf Monate zuvor in London ablegte und dank seiner Position ein kostenloses Frachtkontingent besaß. Am Zielort angekommen, konnte er dann auf eigene Rechnung den einen oder anderen Deal einfädeln. Was damals, so Rosemary Sharples, nicht ungewöhnlich war.



Nur – den Zollpapieren des Hafens von Hobart zufolge, wurde das Velociped in Tasmanien gar nicht an Land gebracht. Auch in der Lokalpresse fand dieses eigentümliche Gerät in den Wochen nach Ankunft des Seglers keinerlei Erwähnung (und es wäre doch sicher eine Schlagzeile wert gewesen!). Dennoch vermutet Rosemary Sharples, dass der Käpt'n letztendlich einen Käufer für sein Laufrad fand. Denn in einer Zeitungsanzeige in Hobart Town von 1836 werde die Reitmaschine erwähnt. – Bis hierhin kann der Rezensent der Autorin folgen, danach scheinen die Zusammenhänge ziemlich konstruiert. – Ms. Sharples entwickelt zwei Theorien und fährt fort: Die erste Erwähnung eines „dandy horse“ auf dem australischen Festland sei für das Jahr 1831 gesichert. Und dieses Laufrad müsse ja irgendwie dorthin gekommen sein. Und es könne von dort nach Van Diemen's Land (Tasmanien) geliefert worden sein. Oder aber Kapitän Richards

habe 1827 die Laufmaschine bei seinem Aufenthalt in Hobart zunächst nicht verkaufen können und sie stattdessen bis zum nächst anzusteuernenden Hafen mitgenommen. Dort, in Sydney, habe Richards dann endlich einen Käufer gefunden...

Es folgen Hintergrund-Informationen über die Besiedlung Australiens und darüber, dass ab Mitte des 19. Jahrhunderts so mancher der Kolonisten von der Existenz der Laufmaschinen gewusst haben musste, aus Großbritannien und den USA importierte Zeitungen hätten darüber berichtet.

Dann kommt die Autorin auf die typischen Kunden der „dandy horses“ zu sprechen: die Dandies! Dabei habe es sich überwiegend um modebewusste junge Männer gehandelt, die leicht anhand ihrer Kleidung und ihres Benehmens zu erkennen und finanziell abgesichert gewesen seien. Der Geldadel auf Van Diemen's Land habe vor allem aus Großgrundbesitzern und Mitgliedern der Kolonialverwaltung bestanden. Rosemary Sharples bereitet es offensichtlich größtes Vergnügen, in ihrer Abhandlung einen zeitgenössischen Zeitungsartikel wiederzugeben, der die degenerierte Generation der „besseren Gesellschaft“ beschreibt. Die Rede ist von selbstverliebten Welpen, die besser an die Schürzen ihrer Pflegerin angebunden werden sollten. Weiter: Man wolle hier keine unnützen Müßiggänger, die ihre Bedeutung nach der Breite ihres Mantelkragens bemessen oder an der Position ihrer Haarlocke ablesen... Und damit wollen wir die Zusammenfassung dieses Artikels beenden.

Bob Cordon Champ geht in seinem kurzen Beitrag auf die Militär-Falträder des Herstellers Gérard ein. Ausgangsmaterial sind Postkarten, geschrieben im Feldlager von französischen Soldaten an ihre Familien daheim. Die Kartenmotive lassen so manches Detail der zwischen 1898 und 1918 produzierten Räder (zunächst mit Einrohr-, später mit Parallelrohr-Rahmen) erkennen.

Das Autorenduo Scotland Lawrence / Claude Reynaud geht der Frage nach dem ersten auf einem Foto festgehaltenen Radfahrer und dem Datum der Aufnahme auf den Grund. Dabei warnen sie davor, ir-

gendwelche Jahresangaben – geschrieben auf Fotografien oder deren Rückseite – als Beweis für das tatsächliche Aufnahmedatum gelten zulassen. Und sie nennen Beispiele dieser falsch gelegten Fahrten.

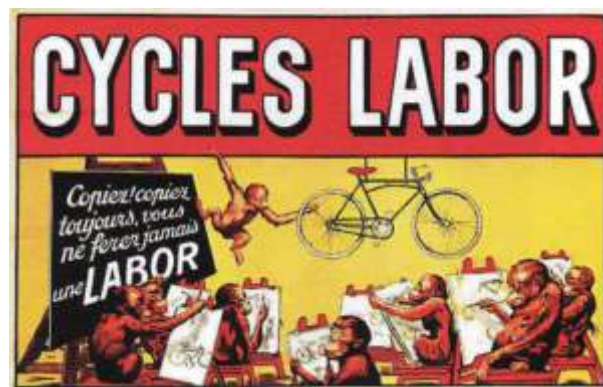
Tony Pickering bringt den Lesern des Boneshakers die Truss-Rahmenkonstruktion von Iver Johnson näher. Ausgangspunkt ist ein Patent von Ende 1901. Was am Truss-Rahmen sofort auffiel, war das zusätzliche, leicht gebogene Rohr unterhalb des Oberrohrs, das sich hinten am Sitzrohr und vorn am Treffpunkt von Unterrohr und Steuerrohr abstützte. Da außerdem an der Vorderradgabel (ähnlich der heutigen Lefty-Gabel bei Cannondale) auf die rechte Gabelhälfte und beim Hinterbau auf das linke Ausfallende verzichtet wurde, war der Truss-Rahmen kaum schwerer als übliche Diamantrahmen. So ganz traute man dem Leichtbau aber



offensichtlich nicht, denn zwischen Sitzstrebe und Kettenstrebe war noch eine dritte Strebe verbaut... Inwieweit Steifigkeit und Spurtreue von diesem eigenwilli-



gen Design beeinflusst wurden, ist in dem Beitrag nicht erwähnt. Auf jeden Fall war es ein Hingucker! Klar, dass die Konstruktion bald auch von anderen Herstellern kopiert wurde, so von Maurice de Clèves für seine Firma Labor (Neuilly-sur-Seine bei Paris). Da eine erfolgreiche Verteidigung vor allem im Angriff besteht, trat Maurice de Clèves eine Anzeigenkampagne los, in der er sich über die Plagiate



seiner „Spezial Labor“-Rahmen mokierte. Als unabhängige Firma existierte Labor bis 1924, dann übernahm der Auto- und Motorradhersteller Alcyon die Produktion von Maurice de Clèves.

In einem ausführlichen Beitrag zeichnet Robert (Bob) Morris die Unternehmensgeschichte von Armstrong Cycles nach. Der in diesem Heft veröffentlichte zweite Teil geht auf das Marketing und die Modellpolitik ein. Behandelt wird der Zeitraum nach dem Ersten Weltkrieg bis Ende der 1950er Jahre. Der Verfasser kommt

abschließend zu der Einschätzung, dass Armstrong Cycles beispielhaft steht für den Niedergang der britischen Fahrradindustrie aufgrund rückläufiger Nachfrage im In- und Ausland.

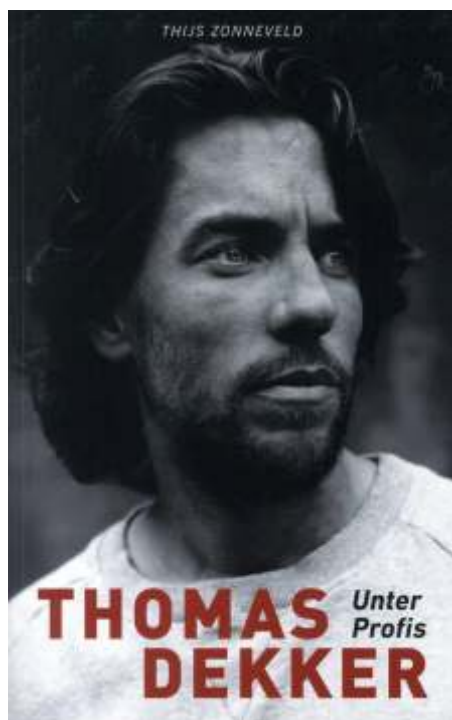
Interessant auch in dieser Ausgabe sind die Leserbriefe. Erneut beschäftigen sie sich in Heft 204 u.a. mit Stronglight-Tretkurbeln, vornehmlich mit Typ 49A (Stahl) und 49D (Alu) aus den 1960er Jahren. Nicht besonders gute Erfahrungen wurden auf der Insel offensichtlich mit der Alu-Ausführung gemacht. Mehrere VCC-Mitglieder berichten über ausgebrochene Gewinde für die Pedalaufnahme und in Folge über schwere Stürze.

Das wär's für heute. Haltbare Tretgarnituren und schöne Touren in der kommenden Saison – wünscht der Jürgen

Lesetipps

Thomas Dekker

Es ist ungewöhnlich, dass die Autobiographie eines Radsportlers so interessant und spannend ist, dass man sie in einem Rutsch bis morgens früh liest: Thomas Dekker hat dieses Kunststück in Zusammenarbeit mit dem Journalisten Thijs Zonneveld hinbekommen.



Mitte der 2000er Jahre noch galt der 1984 geborene Dekker in den Niederlanden als „Jahrhunderttalent“. Innerhalb weniger Jahre jedoch verlor er den Boden unter den Füßen, wurde angeberisch und eitel. Seine Dopingsünden sind allgemein bekannt, weniger wusste man bisher von Saufgelagen in Trainingslagern und Prostituierten vor Rennen. Doch wie Dekker in diesem Buch selbst mit sich ins Gericht geht, ist ungewöhnlich selbstkritisch und offenherzig. Beeindruckender als seine Geständnisse zu Doping, Selbstverliebtheit und seinen wachsenden Zweifeln sind indes die Passagen, die das eigentliche Dilemma eines hoffnungsvollen Radsportlers beschreiben: Dass er im Alter von 26 Jahren nicht einmal ein Ei haben habe kochen können, höchstens fünfmal in einem Leben in einem Supermarkt gewesen sei und noch nie seine Wäsche selbst gewaschen gehabt habe. Diese einfachen Tatsachen illustrieren die Pascha-Blase, in der sich Elite-

Radsportler befinden, was sie anfällig macht für die Versuchungen des Lebens: Doping, Alkohol, Frauen, da sie von der Realität abgekoppelt zu sein scheinen.

Mitautor Thijs Zonneveld, selbst ehemaliger Radrennfahrer und ein in den Niederlanden renommierter Autor von Radsportbüchern, hat den prallen Stoff des noch kurzen Lebens von Thomas Dekker in eine Form gebracht, die mehr an einen Krimi denn an eine Radsport-Biographie erinnert. Der Protagonist zeigt sich reuig, besonders gegenüber seiner Familie und seinen Freunden, und am Schluss des Buches ist man sehr geneigt, ihm für sein weiteres Leben nur das Beste zu wünschen.

(Renate Franz, Köln)

Thomas Dekker/Thijs Zonneveld: Thomas Dekker. Unter Profis; Covadonga Bielefeld 2017; 224 Seiten, Format 21 x 13,6 cm; ISBN 978-3957260246, Preis: 14,80 €

Ohne Motor – Das Fahrrad im alten Berlin

Wieder so ein Allerwelts-Fotobuch, war mein erster Gedanke, als ich diesen Bildband vom Verlag erhielt. Aber weit gefehlt, denn hier serviert der Herausgeber der fahrradhistorischen Szene ein Glanzstück. Gut 130 Fotos aus der Zeitspanne von 1881 bis 1992 geben einen wunderbaren Überblick über den vielfältigen Einsatz des Fahrrades von A wie Alltag bis Z wie Zeitungsfahrerrennen.



Aber nun erstmal der Reihe nach. Nach den üblichen Lobpreisungen des Fahrrades im Vorwort von Christina Stehr folgt ein kurzer Abriss der Fahrrad-historie durch den Herausgeber Boris von Brauchitsch. Immerhin wird das „Leonardo-Rad“ nicht mehr dem Erfindergenie aus der Toscana zugeschrieben

und die Tambora-Hypothese nur dezent angedeutet – damit sind die größten Klippen ohne Havarie umschifft. In diese Entwicklungsgeschichte werden ein paar Berliner Spezialitäten eingestreut. Auf den folgenden 100 Seiten wird ein unglaubliches Bildmaterial ausgebreitet, das sich der ambitionierte Fahrradhistoriker schon lange gewünscht hat. Wie ist so etwas möglich? Von Brauchitsch konnte aus dem Vollen schöpfen: dem Bildarchiv Preußischer Kulturbesitz, heute Bildagentur für Kunst, Kultur und Geschichte, kurz bpk-Bildagentur genannt. Dahinter verbirgt sich eine Einrichtung der Stiftung Preußischer Kulturbesitz, die u. a. 12 Millionen Fotos, Karikaturen und Zeichnungen besitzt und verwaltet.

Der größte Teil der SW-Fotos stammt von Pressefotografen, die mit ihrem geübten Auge urbane Alltagsituationen und Radsportgeschehen eingefangen haben. Auf diese Weise ist die ungeschminkte Zweirad-Wirklichkeit im Bild festgehalten und für die Nachwelt konserviert. Nur das ein oder andere Motiv wie zum Beispiel das Titelbild ist durch Postkarten des Deutschen Historischen Museum bereits veröffentlicht. Der Löwenanteil der professionellen Bilder stammt aus den Jahren 1910 bis 1970. Fast alle Fotos sind mit einer Textzeile, auf jeden Fall aber mit einer Jahreszahl versehen – was die das Buch besonders wertvoll macht. Das Auge des Betrachters kann über jedes Foto wandern und sich technische Details des Fahrrads erschließen oder darüber hinaus Kleidung, Mimik und Gestus der abgelichteten Personen wahrnehmen. Die chronologische Ordnung der Fotos erleichtert eine Einordnung ins Zeitgeschehen und die Ableitung von Entwicklungen. Fazit: Ohne Motor – ein Bildband für alle, die authentisches Bildmaterial suchen, um sich ein zutreffendes Bild von der Vergangenheit des Fahrrads zu machen und nebenher Interesse an seiner Sozialgeschichte haben.

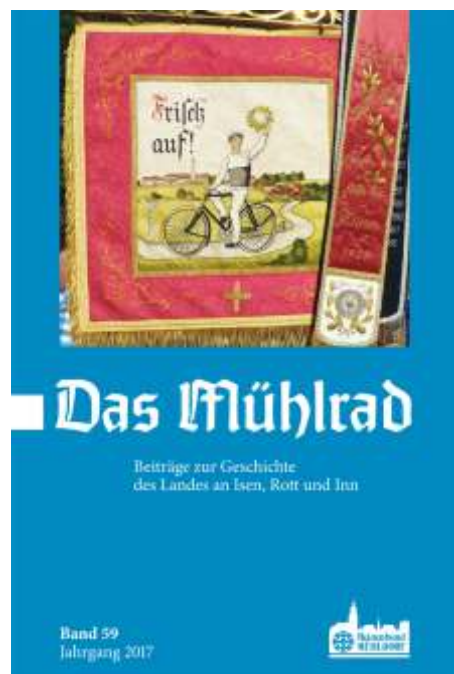
(mm)

Boris von Brauchitsch (Hrsg.): Ohne Motor - Das Fahrrad im alten Berlin; Edition Braus Berlin GmbH 2017; 128 Seiten, Format 24 x 21 cm; 135 einfarbige Abbildungen, Hardcover; ISBN 978-3-86228-160-2, Preis: 24,95 €

Das Mührlad

Den runden Geburtstag des Zweirades hat auch der Heimatbund Mühldorf zum Anlass genommen, drei fahrradhistorische Beiträge in seinen 59. Band der „Beiträge zur Geschichte des Landes an

Isen, Rott und Inn“ aufzunehmen. Die drei fahrradbezogenen Themen (dargestellt auf 53 Seiten mit 64 Abbildungen) sind die Fahrradgeschichte von Neumarkt-St. Veith, Umzüge mit geschmückten Rädern und der 1882 gegründete örtliche Velociped-Club.



Durch die akribisch forschenden Autoren Norbert Stellner und Walter Jani sind Dinge zusammengetragen worden, die gerade wegen ihres lokalen Bezugs für KS-Leser interessant sein können. Zum Beispiel die Beschreibung eines frisch gebackenen Abiturienten über seine erste Velocipedfahrt 1869: Sie endete in einem Tümpel - der Fahrer von Brennesseln entsetzt, die Maschine defekt und dazu ein überaus teilnahmsvolles Publikum. In Bild und Text ist auch die Standardweihe des Neumarkter RV „Frisch auf“ ein spannendes Thema - deutlich wird dabei die Feierlichkeit dieses Festakts, der 1926 stattfand. Der Bericht über die Korsotradition spannt sich von den 1930er Jahren bis in die Gegenwart und verdeutlicht die Änderungen in dieser Festkultur. Der dritte Aufsatz gilt dem Betrieb der Mühldorfer Rennbahn und zeigt, wie der Motorradsport den Pferde- und Radsport überflügelt. Alle Beiträge geben Hinweise zu den schriftlichen Quellen und zur Herkunft der Bilder.

(mm)

Das Mührlrad (Bd. 59, Jg. 2017), Geschichtsverein Heimatbund Muehldorf (Hrsg.); 215 Seiten, Format 21 x 13,7 cm; reich illustriert, Softcover; zu beziehen über: heimatkundmuehldorf@gmx.de, Preis 12 €

Gregers Nissen

Zunächst wollte ich diese Rezension nicht schreiben – zu befangen zu sein, das war meine Befürchtung. Hatte ich mich doch vor mehreren Jahren selbst mit dem umtriebigen Fahrradpionier Gregers Nissen in einem KS-Artikel beschäftigt (KS 51, S. 4 – 10). Als ich aber sah, dass mir im Buch ein grober Fehler nachgewiesen wurde (zu Recht) und ich auch ein wenig Lob bekam (natürlich ebenfalls zu Recht), dachte ich, damit sei meine Neutralität genügend garantiert.



Das Buch heißt zwar schlicht „Gregers Nissen – Fahrradpionier und Reiseschriftsteller“, aber den Autoren Lars Amenda und Oliver Leibbrand ist es gelungen, ihren Protagonisten zum Anlass zu nehmen, die Geschichte des Fahrradfahrens und der Fahrradverbände, vor allem in Norddeutschland, ausführlich darzustellen und zugleich für den Laien die Geschichte des Fahrrades generell, insbesondere seine neuartige Nutzung im Alltag. Dafür wurden umfangreich zahlreiche Quellen ausgewertet, eine nicht zu unterschätzende Leistung anhand der Materialfülle.

Nissen (1867-1942), in Nordfriesland geboren, war Lehrer in Altona, Vater von acht Söhnen und leidenschaftlicher Befürworter des Fahrrads. Nationalkonservativ und kaisertreu, war er jedoch, was das Fahrrad betraf, ein weitblickender Visionär. In zahlreichen Ämtern warb er vom Ende des 19. bis

weit in das 20. Jahrhundert hinein für Breitensport und „sanften Tourismus“, er schrieb Bücher und hielt Vorträge. Schon 1915 propagierte er die Schaffung von Radwanderwegen – eine weitblickende Idee, die sich letztlich erst in den letzten Jahrzehnten in Deutschland durchgesetzt hat.

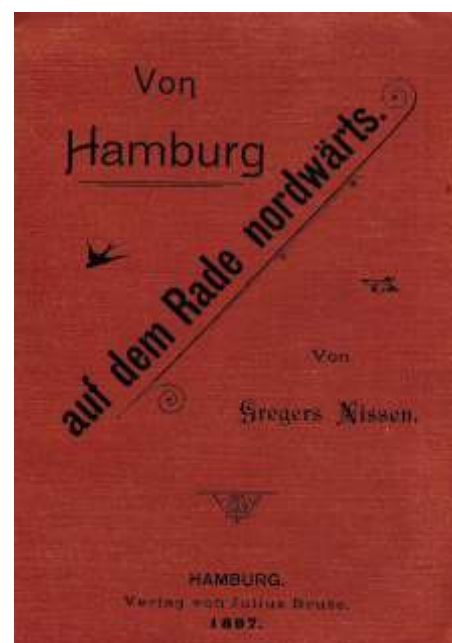
Mit dem Buch von Amenda und Leibbrand wird dem zuletzt fast vergessenen Gregers Nissen ein würdiges Denkmal gesetzt und sein Wirken für das Fahrradfahren zu Recht in Erinnerung gebracht, so dass er seinen wohlverdienten Platz in der Fahrradgeschichte einnehmen kann. Die besondere Leistung der beiden Autoren besteht auch darin, die Aktivitäten Nissens und seine Person nicht singulär zu betrachten, sondern sie in das jeweilige soziologische und zeitgeschichtliche Umfeld einzubetten, und das mit einem Text, der nicht nur interessant, sondern durchweg unterhaltsam zu lesen und durch zahlreiche historische Fotos ergänzt ist.

(Renate Franz, Köln)

Lars Amenda und Oliver Leibbrand: Gregers Nissen. Fahrradpionier und Reiseschriftsteller (= Nordfriesische Lebensläufe, Band 12); Nordfrisk Instituut, Bräist/Bredstedt 2017; 143 Seiten, Format 24,5 x 17,5 cm, 56 einfarbige und 2 farbige Abbildungen, Hardcover; ISBN 978-3-88007-414-9, Preis: 19,80 € im Buchhandel oder bei fahrradbuch.de

Von Hamburg auf dem Rade nordwärts

Wer sich einmal anschauen will, wie der Radtourist vor gut 120 Jahren durch die Lande geführt wurde, ist mit dem



kleinen Reprint gut bedient. Beschrieben werden darin zwei längere Touren: an der Küste entlang nach Dagebüll mit Besuch von Sylt, Amrum und Föhr (290 km) und nach Kopenhagen über Ratzeburg, Lübeck und Flensburg (643 km). Aufschlussreich sind Nissens Beschreibungen, in Westerland zum Beispiel glaubt er sich „in einen türkischen Bazar versetzt“. Neben Landschaftsbeschreibungen gibt der Radwanderpapst auch viele kulturelle Hinweise.

(mm)

Lars Amenda und Oliver Leibbrand (Hrsg.): Von Hamburg auf dem Rade nordwärts von Gregers Nissen (1897); Altonaer Bicycle-Club 2017; 50 Seiten, Format 14,5 x 10,5 cm, 6 Werbeanzeigen, Softcover; Vertrieb über die Herausgeber (oliver.leibbrand@gmx.de), Preis: 5,00 € plus Versandkosten

Balanceakte – 200 Jahre Radfahren

Zur gleichnamigen Ausstellung (Berechtigt siehe S. 36f) ist ein umfangreiches Begleitbuch erschienen – großformatig und ansprechend gestaltet. Neben Grußwort und Einleitung finden sich darin vier Essays, die verschiedenste Aspekte des Radfahrens erörtern. Interessant dabei der Aufsatz von Markus Popplow „Karl Drais - Der Erfinder als Minimalist“, bei dem die technische Innovation der Laufmaschine aus der Sicht der seinerzeit angesagten „Ökonomischen Aufklärung“ und des gesellschaftlichen Nutzens betrachtet wird. Des Weiteren für fahradhistorisch Interessierte lesenswert der Beitrag von Anne-Katrin Ebert, die die



Entwicklung der Fahrradkulturen von Dänemark und den Niederlanden kenntnisreich beschreibt.

Der deutlich umfangreichere Teil des Buches spiegelt die vier Themensegmente der Ausstellung wider: Drais und seine Zeit, Technik und Wirtschaft, Kultur und Sport sowie Mobilität und Verkehr. Jedem Bereich werden typische Räder zugeordnet und ihr Einsatz beschrieben. Wie bei einem Begleitbuch nicht anders zu erwarten, fehlt diesem Teil die Tiefgründigkeit – okay! Unverzeihlich aber sind solche Patzer wie in der Beschreibung eines Miele-Damenrades: „Die Miele-Werke produzierten nicht nur den Rahmen, die Gabeln und Laufräder, sondern auch die elektrische Beleuchtung mit Dynamo und den Sattel.“ So eine Fertigungstiefe gab es dort nicht – nur weil „Miele“ drauf steht, ist noch lange kein „Miele“ drin. Alles in Allem jedoch ist der Herausgeberin mit ihrem Autorenteam ein abwechslungsreiches Buch gelungen, in dem das Radfahren bis in die Gegenwart aus vielen Blickwinkeln betrachtet wird.

(mm)

Bettina Gundler (Hrsg.): Balanceakte – 200 Jahre Radfahren, Deutsches Museum München 2017; 168 Seiten, Format 29,7 x 22,5 cm; reich illustriert, Softcover; ISBN 978-3-940396-61-7, Preis: 15 € im Museum, 20 € im Buchhandel oder bei fahrradbuch.de

Karl von Drais

Das Jubiläumsjahr 2017 hat zu einer ganzen Welle von Veröffentlichungen zur Fahrradgeschichte geführt. Vielen davon merkt man den Zeitdruck an, unter denen sie verfasst wurden, oft wäre eine ausführlichere Recherche wünschenswert gewesen. In so manchem Ausstellungskatalog merkt man das an den Beschreibungen der Exponate. In anderen Büchern werden, statt wirklich Neues zu erzählen, wieder etliche Legenden der Fahrradgeschichte aufgewärmt. So zum Beispiel in „Das Fahrrad - Eine Kulturgeschichte“ von Hans-Erhard Lessing oder in „Fahrradfahren“ von Johann-Günther König. Unter den vielen Neuerscheinungen von 2017 ist Christine Beil's Buch über Karl von Drais fast untergegangen. Gerade bei diesem Werk handelt es sich um alles andere als einen Schnellschuss.

Eine Biographie über Drais zu schreiben, ist eine nervenaufreibende Tätigkeit. Obwohl es viele zeitgenössische Zeitungsberichte gibt, sind von ihm bisher

kaum persönliche Aufzeichnungen bekannt. Abgesehen mal von seiner Korrespondenz mit der Obrigkeit und seinen Briefen an den Vater, die er während seines Brasilienaufenthaltes verfasste.

Der Mensch Karl von Drais, mit seinen Idealen, Beweggründen, Sorgen, Freuden und Nöten verbirgt sich weitgehend hinter einem Nebel. Außer der epochalen Doktorarbeit von Michael Rauck aus dem Jahr 1883, versuchen alle bisherigen Biografien über Drais trotzdem eine fiktive Persönlichkeit zu entwerfen. Außerdem bauen sie auf der mühsamen Quellenforschung Raucks auf, ohne ihn in den Quellengaben zu würdigen.



Als Historikerin ist sich Christine Beil dieser Problematik bewusst und enthält sich dem Konstrukt der fiktiven Persönlichkeit – sie schreibt sachlich, aber nicht langweilig.

Bereits in ihrer Einleitung steht: „Bis heute liegen viele Lebensjahre des Karl von Drais im Dunkeln, da es an Quellen fehlt. Die bis heute nicht oder nur unbefriedigend beantwortete Frage lautet deshalb: Wer war nun dieser Karl von Drais? Ein verrückter Tüftler, ein Sonderling, ein verkanntes Genie, ein politisches Opfer?“

Eine Frage, die man wohl nie abschließend beantworten kann und so lässt sich auch Christine Beil dazu gar nicht verleiten. Im Gegenteil: Viele bisher als eindeutig erzählte Zusammenhänge werden von Christine Beil in ein völlig anderes Licht gestellt. An etlichen Stellen zeigt sie verschiedene Interpretationsmöglichkeiten auf. Daneben lohnt sich ein Blick in die Quellenangaben – mit höchstmöglicher wissenschaftlicher Präzision zeigt sie, wer welche Originaldokumente ursprünglich erschlossen hat.

Beil untersucht das, was faktisch belegbar ist und spekuliert nicht wild darauf

los. Und gerade weil sie kein „Drais-Fan“ ist, wird sie ihm gerecht, geht behutsam mit ihm um. Keine Fanliteratur also, sondern eine, die die Grenze zwischen Fakten und Fiktion nicht überschreitet.

Ich persönlich kann dieses Buch nur empfehlen und auch nachfühlen, was es für ein Kraftakt gewesen sein muss, es zu verfassen. Hat man nämlich erst einmal die bisherigen Biografien gelesen, ist es unheimlich schwer, sich einen objektiven Blick zu bewahren. Beil interpretiert Drais nicht, sie beschreibt ihn soweit es eben möglich ist. Als Historikerin kennt sich Christine Beil hervorragend mit der Geschichte des 19. Jahrhunderts aus. Sie kann ihr enormes Hintergrundwissen zum Beispiel über die Konventionen und Gebräuchen des höfischen Lebens einfließen lassen und eröffnet dem Leser damit einen völlig neuen Blickwinkel, auf den sicher nicht immer besonders angepassten Karl von Drais.

Es handelt sich nicht um eine Arbeit, die sich primär an Fahrradfans richtet, sondern um eine allgemeine Biografie, daher wird die Erfindung der Laufmaschine zwar in würdigem Umfang beschrieben, sie ist aber nicht der Schwerpunkt der durch Ausgewogenheit glänzenden Veröffentlichung.

Ich persönlich kann vor dieser Mammutaufgabe trotzdem nur den Hut ziehen – Beil hat ein Buch nach den gängigen Maßstäben der Wissenschaft geschrieben, ohne dass ein langatmiger schwer verständlicher Wälzer herausgekommen ist, sondern ein schlankes, wundervolles, lesenswertes und modernes Buch zu einem überaus moderaten Preis.

(Florian Freund, München)

Christine Beil: Karl von Drais (Schriftenreihe des Karlsruher Stadtarchivs - Karlsruher Köpfe Bd. 4); Info Verlag 2017; 112 Seiten, Format 21,2 x 20,6 cm; 60 Abbildungen, Softcover; ISBN 978-3-88190-961-7, Preis: 12,80 € im Buchhandel oder bei fahrradbuch.de

Nürnberger Fahrradhändler

Ein Wälzer mit mehr als 400 Seiten über die Nürnberger Fahrradhändler von den Anfängen bis zum Jahr 1905 - was soll man davon halten? Es ist schon eine ungewöhnliche Publikation, die Peter Ullein aus Nürnberg im Selbstverlag herausbringt. Viel Arbeit hat der Autor sich ganz offensichtlich gemacht, akribisch recherchiert. Das Ergebnis ist kein flüssig zu lesender Text, sondern eine Dokumenta-

tion, in der rund 150 Betriebe oder Einzelpersonen aufgeführt sind, die in der Anfangszeit des Fahrrades in Nürnberg das Gewerbe eines Fahrradhändlers ausübten oder eine Fahrradwerkstatt betrieben.



Was nach reichlich trockener Materie klingt, erhält durch mehr als 600 Abbildungen, meist Werbeanzeigen aus der lokalen Tagespresse, eine erstaunliche Lebendigkeit. Hier erfährt der Leser, dass der deutsche Markt anfangs von englischen Firmen wie Rudge, Singer, Hillman, Herbert & Cooper, etc. bedient wurde, später die ersten deutschen Hersteller wie Kleyer in Frankfurt, Goldschmidt & Pirzer in Neumarkt oder Marschütz in Nürnberg ihre Fahrräder über den Handel vertrieben. Die Nürnberger Fahrradhändler boten insgesamt fast 70 Fabrikate und Marken an.

Bemerkenswert ist, dass fast 40 Prozent der Nürnberger Fahrradhändler ihr Geschäft als Nebenerwerb ausübten und viele bald wieder von der Bildfläche verschwanden. Der Verfasser listet aber auch penibel auf, welche Leistungen die „Vollsortimenter“ anboten, welche Händler welche Marken im Programm führten, oder wie sich das Angebotsspektrum durch den technischen Wandel im Lauf der Jahre veränderte. Und wenn man sich erst einmal an die Form der Darstellung gewöhnt hat, macht es regelrecht Spaß, auf Erkundungstour zu gehen und die Entwicklung der einzelnen Betriebe zu verfolgen.

Mein Fazit: Ein außergewöhnliches Buch über ein sehr spezielles Thema. Für

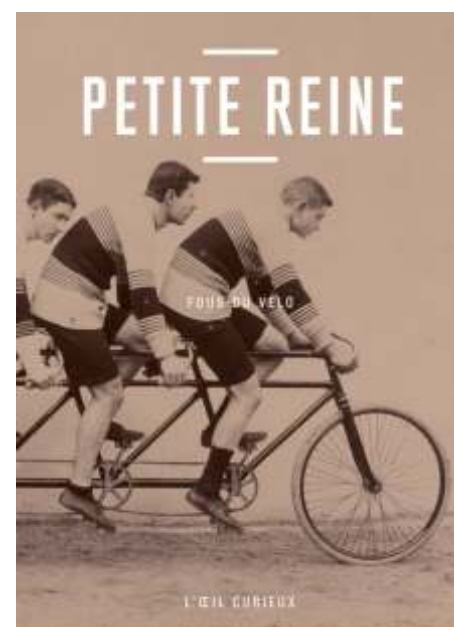
jeden, der sich intensiv mit Fahrradgeschichte beschäftigt, durchweg interessant und lesenswert.

(Frank Guthmann, Nürnberg)

Peter Ullein: Nürnberger Fahrradhändler - Von den Anfängen bis 1905; Selbstverlag Nürnberg 2018; 428 Seiten, Format DIN A4, mehr als 600 Abbildungen, Softcover; Preis 42 € + Versandkosten, Bestelladresse: peter.ullein@t-online.de

Leserbrief zum Fotografen Jules Beau

Jan Konold schrieb der KS-Redaktion: Als Franzose kannte ich schon einige Fotos von Jules Beau, die Bildersammlung auf commons.wikimedia kannte ich allerdings nicht, die ist ja fantastisch! Es gibt auch ein kleines Büchelchen mit Fotos von Jules Beau im Taschenbuchformat mit dem Titel „Petite Reine“ – „Kleine Königin“, so der Kosenamen der Franzosen für das Fahrrad. Das Werk wurde 2016 von der Bibliothèque Nationale de France herausgegeben. Darin finden sich 35 sehr schöne Fahrradfotos von Beau in wunderbarer Bildqualität. Der Verkaufspreis in französischen Buchhandlungen ist 6,90 €, das lohnt sich. Der Amazon-Versandpreis liegt allerdings



bei 18 €. Ich biete an, das kleine Buch an Mitglieder als Büchersendung (Schneckenpost!) innerhalb Europas bei Vorkasse von 10 € zu versenden. Bestellungen bitte an: konold@aliceadsl.fr

Ein Leben nach dem Rost

Auf meinem Freitags-Rundgang bei der Veterama 2017 wurde ich auf ein GÖRICKE-Rad aufmerksam, das gerade ausgeladen wurde. Ich fand es auf den ersten Blick interessant, weil es mir recht alt und unverbastelt vorkam. Die Bielefelder Marke ist beileibe nicht mein Sammelgebiet, aber wegen des günstigen Preises habe ich nicht lange überlegt – konnte ich auch nicht, denn hinter mir klopfte bereits ein weiterer Interessent an.

Meine anschließenden Recherchen ergaben, dass sich mein erster Eindruck bestätigte. Durch Nachschlagen im „Papieritz“ bekam ich erste Informationen zu meinem Zufallsfund. Weitere Details ergaben sich im Forum altesrad.net durch einen Beitrag von Florian Freund und eine Befragung von Michael Mertins via Email. Zusammengefasst entstand folgendes Bild: Bei dem Rad handelt es sich um ein „Göricke Nero“ in der Damenausführung, gebaut um 1906. Mit dieser Marke reagierte der Bielefelder Hersteller seit 1905 auf den zunehmenden Preisdruck in der Branche, er schuf damit eine preiswerte Produktlinie zu seinem gut eingeführten „Westfalen-Rad“. Zur weiteren Bestimmung der ursprünglichen Ausstattung konnte eine Abbildung aus dem Katalog von 1909 (siehe unten) hinzugezogen werden.

Die Rahmennummer 120 920 passt gut zu der Tatsache, dass GÖRICKE erst 1897 in Zusammenhang mit seinem Fabrikneubau vom Konfektionär zum Fabrikanten wechselte – mit diesem Zeitpunkt dürfte die Nummerierung begonnen haben. Im RADMARKT von 1907 wird werksseitig

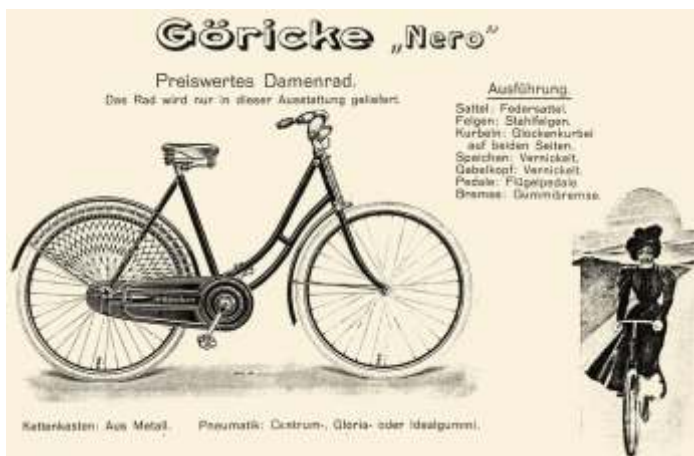


Ersetzt bzw. hinzugefügt wurden Kettenschutz, Griffe und Rocknetz aus Altbestand. Die Reifen mussten ausgetauscht werden, weil der hintere so hart und verformt war, dass er im Rahmen stecken blieb.

die Jahresproduktion mit 40 000 Rädern angegeben. Die „Neros“ wurden zusammen mit den qualitativ besseren „Westfalen-Rädern“ im gleichen Katalog angeboten, deshalb vertritt Michael die Auffassung, dass diese Räder keine eigene Zählung hatten. Flo konnte ein Bild eines GÖRICKE-Rades von 1907 beisteuern, das tatsächlich den einseitigen Feststellknebel am Oberrohr aufweist.



Der Knebel drückt – anders als bei Bandfeststellern – beim Feststellen mit einem kleinen Schuh auf das Gabelrohr. Der Kettenkasten ist nicht original, beim preiswerteren Nero wurde auf Zelluloidfenster verzichtet.



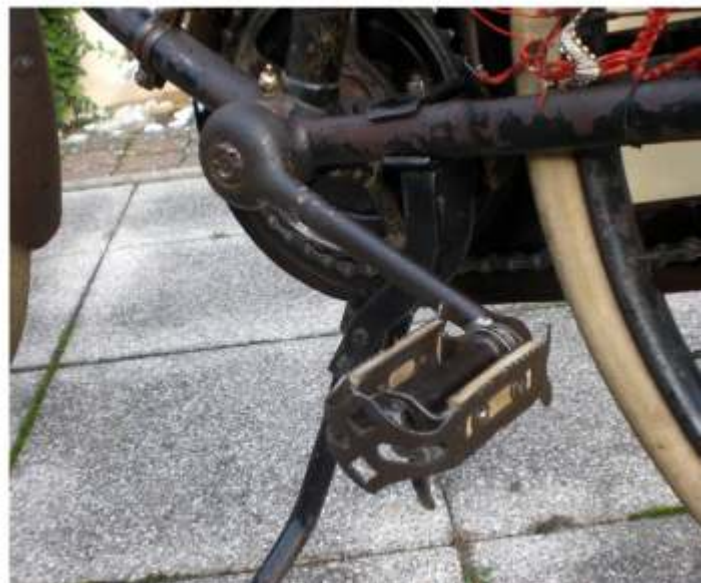
Der dicke Steg zwischen den Rohren ist ein typisches Baumerkmal der GÖRICKE-Räder jener Zeit.

Nachdem mir klar war, dass ich ein 110 Jahre altes, weitgehend originales Rad erworben hatte, ging ich bei seiner Aufbereitung besonders behutsam vor, um Patina und Ausstrahlung des





Fahrzeugs zu erhalten. Zuerst habe ich alle Teile heiß mit Schmierseifenlauge abgewaschen, um zu sehen, ob noch Reste von Linien oder Schriften vorhanden sind – leider war das nicht der Fall. Dann wurden alle Teile mit in WD 40 getränkter ganz feiner Stahlwolle abgerieben und mit einem Baumwolllappen nachpoliert. Im Anschluss folgte das Abreiben mit lösemittelfreiem Weißöl, das die Rostbildung für einige Zeit unterbindet. Diese Behandlung sollte von Zeit zu Zeit wiederholt werden. Eine andere Möglichkeit der Konservierung ist der von Uli Feick empfohlene Scandicare Kunststoff- und Alu-Auffrischer, der auch Chrom-, Stahl- und Buntmetalloberflächen versiegelt (Scandicare Voss-Chemie GmbH, Heerstraße 330 in 13593 Berlin). Er wird ganz dünn aufgetragen, dringt porentief ein und härtet



nach ein paar Tagen mit mattem Glanz aus. Der Auffrischer hat den Vorteil, nicht zu verdunsten wie z. B. Öle. Rostumwandler wurde bei der Behandlung der Lackteile nicht von mir eingesetzt. Für das völlig verhärtete Leder habe ich „Lederöl hell“ von B & E (Bense & Eicke GmbH & Co. KG, 37574 Einbeck) eingesetzt. Das bekomme ich beim Händler für Pferde-Zubehör, der es zur Pflege des Zaum- und Sattelzeugs anbietet. Es ist preiswert und erhältlich in 1 Liter-Flaschen, so dass man zur Not auch mal eine Satteldecke „einlegen“ kann.

Auch wenn das Rad in diesem Zustand nicht mehr fahrbar ist, hat sich der Aufwand doch gelohnt, denn es lässt sich gut ausstellen und zeigt authentisch, wie ein Damenrad kurz nach 1900 ausgesehen hat.

(Michael Mehlinger, Hochheim + mm)



- ① Das typische dreigeteilte Markenschild der Westfalen- und Nero-Räder vor 1912, es wurde nur behutsam poliert.
- ② Besonders schön: der geschwungene Bremshebel, der die Form des Lenkers aufnimmt. Der Lenker weist nur noch ganz spärliche Nickelreste auf.
- ③ Auffällig ist die große Kurbelglocke, die das Lager umschließt und abdichtet.
- ④ Die von Göricke produzierte Vorderradnabe mit Helmöler
- ⑤ Ungeklärt ist, ob die Mundus-Nabe originale Ausstattung oder aus Schönebeck zugekauft ist.
- ⑥ Die zerstörten Pedalgummis wurden durch historisches Material ersetzt.
- ⑦ Mit Hilfe des Lederöls wurde der Sattel wieder weich und die Flanken mit Hilfe eines gespannten Riemens halbwegs in Form gebracht.

Alle Fotos: Michael Mehlinger



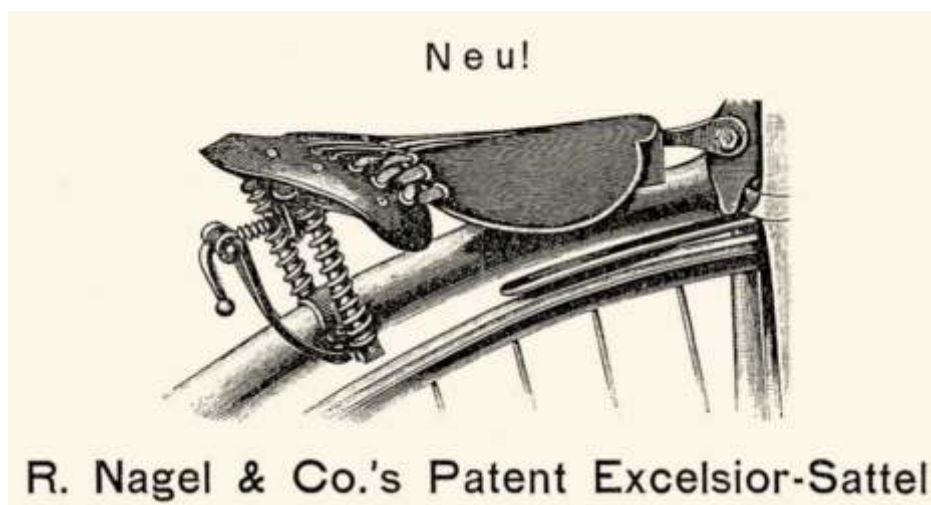
Mein Hochrad mit geschnürtem Sattel

Vor rund 15 Jahren war ich auf der Suche nach einem Hochrad. Wichtig war mir dabei, dass es sich um ein Exemplar mit möglichst 100 Prozent Originalteilen und -substanz handelt. Diese Anforderung und eine angeborene Sparsamkeit haben dazu geführt, dass sich die Suche über lange Zeit hinzog. Bei der Rückfahrt von einer Geschäftsreise konnte ich mir bei einem Vereinskollegen ein Hochrad anschauen, das im ersten Augenblick nicht meine Vorstellungen erfüllte, aber trotzdem spannend erschien. Das gesamte Hochrad war mit grüner, extrem gut haftender Rostschutzfarbe überstrichen.

Recherche. Wegen der Bauart des geschnürten Sattels kam mir sofort der patentierte Schnursattel von R. Nagel & Co. in den Sinn, den ich bisher aber nur als Safety-Sattel kannte. Also nahm ich mit unserem Nagel-Kenner Michael Mertins Kontakt auf, der gerade an seinem Buch über diese Sattelfabrik schrieb. Er versorgte mich glücklicherweise mit der Information, dass es sich bei diesem Sattel um ein seltenes Exemplar des Modells „Excelsior“ von 1887 handelt (siehe Werbeanzeige aus dem RADMARKT). Interessant war nicht nur die Schnürung, sondern auch die Mechanik zum Spannen



schwach zu erkennenden Firmenprägung noch vorhanden und nicht zerstört war. Jedoch war das Leder aufgrund des Alters und der fehlenden Pflege sehr empfindlich und es würde eine zukünftige Benutzung sicherlich nicht überstehen. (Abb. 1) Also musste eine Ersatz-Satteldecke her, die das Fahren des Hochrades zulässt. Dadurch würde es mir mög-



Dadurch war nicht auf den ersten Blick festzustellen, ob noch Originallack vorhanden ist. Jedoch waren alle Teile bis auf den Bremshebel vorhanden. Und sehr interessant erschien mir der geschnürte Sattel, den ich auf einem Hochrad noch nie in dieser Ausführung gesehen hatte. Die Herkunft und der Hersteller des Hochrades sowie des Sattels waren mir zu diesem Zeitpunkt unbekannt. Deshalb und wegen Abweichungen zu meiner Budgetvorgabe kam es nicht zu einem Kauf.

Das Gesehene lies mich jedoch nicht los, und als der Verkäufer einige Zeit später nochmals auf mich zukam, konnten wir uns auf einen preislichen Kompromiss verständigen. Zur IVCA-Rallye 2005 in Bad Brückenau ging das Hochrad dann in meinen Besitz über. Als erstes stand das Entfernen der Rostschutzfarbe auf dem Plan. Das war so ähnlich wie Geschenke auspacken in Kindertagen, dauerte aber erheblich länger. Umso größer war die Überraschung als etwa 70 Prozent erhaltener Originallack mit Linierung auf Rücken und Gabel zum Vorschein kam. Dann begann meine

der Satteldecke mittels einer Gewindekurbel. Zusätzlich verfügt der Sattel über eine Geradwegfederung an der Sattelbrücke.

Mittlerweile hatte ich auch den Hersteller des Hochrades herausgefunden. Dies ist die englische Firma Coventry Machinists' Company. Natürlich stellte sich für mich sofort die Frage, wie kommt ein deutscher Sattel auf ein englisches Hochrad? Der Lackzustand am Hochradrücken im Bereich des Sattels lässt die Vermutung zu, dass der Schnursattel von Anfang an verbaut war. Der Sattel war in England gut bekannt, weil R. Nagel & Co. zu dieser Zeit ein Verkaufsbüro in London unterhielt. Nachweislich wurden Exportmodelle für den deutschen Markt mit Schnursätteln ausgeliefert. Damit war klar, dass der Nagel-Sattel zur originalen Ausstattung des Hochrades gehören könnte.

Mit der Restaurierung des Hochrades lasse ich mir weiter sehr viel Zeit, um möglichst keine Restaurierungsfehler zu machen, die ich später bereuen könnte. Der Sattel war mir dabei ein besonderes Anliegen, da die Satteldecke mit einer



lich sein, die Original-Satteldecke zu erhalten. Die Original-Satteldecke wurde so konserviert, dass ich diese hoffentlich noch einige Jahre aufbewahren kann. (Abb. 2 und 3)



Wichtig war mir dabei, dass die neue Satteldecke dem Original sehr nahe kommt, aber ohne Einbußen im Bereich der Sicherheit im Fahrbetrieb zu machen. Nach einigen Jahren des Überlegens und Reifens setze ich mich mit der Vereinskollegin Stephanie Rothmund in Verbindung. Durch Gespräche und Beschäftigung mit dem anspruchsvollen Thema der Sattelrestaurierung wurde mir klar,



dass ich nur durch professionelle Hilfe mein gewünschtes Ergebnis erreichen kann. In der Phase der Umsetzung waren Stephanie und ich regelmäßig im Austausch. Das war wichtig, da zum Beispiel das benötigte Material in der notwendigen Qualität und Beschaffenheit nicht einfach zu beschaffen war. Wie die Lederfachfrau bei der Herstellung der Ersatzdecke handwerklich vorgegangen ist, kann auf den folgenden Seiten nachgelesen werden. Mit dem Ergebnis bin ich sehr zufrieden. (Abb. 4) Ein weiteres Ziel ist mittelfristig ein Repro der Sattelbrücke anzufertigen, um schnell zwischen Original- und Repro-Satteldecke wechseln zu können. Aber schauen wir mal, ob ich dies in den kommenden 15 Jahren hinbekomme.

(Text und Fotos: Andreas Karcher, Meckenbeuren)

Nassformen einer Lederdecke

Das Nassformen ist eine traditionelle Bearbeitungstechnik für pflanzlich gegerbtes Leder. Das Leder wird damit dauerhaft in eine bestimmte Form gebracht. Durch die Struktur und Beschaffenheit der Lederhaut ist es zwar möglich, sie dauerhaft umzuformen, es gibt aber technische Grenzen. Scharfe Ecken und kleinteilige Formen lassen sich in dieser Technik nicht verwirklichen. Auch strebt das Leder bei entsprechenden, schlechten Umweltbedingungen wie hoher Luftfeuchtigkeit im Lauf der Zeit wieder in seine ursprüngliche Form zurück.

In alten Zeiten, bevor Kunststoff überall für alles im großen Stil verarbeitet wurde, produzierte man viele Gegenstände, die heute aus Plastik sind, aus nassgeformtem Leder oder Rohhaut. Da nassgeformtes Leder sowohl formstabil als auch flexibel ist, wurde es auch für viele technische Artikel verwendet, ich nenne als Beispiel die Schiffchen von Webstühlen. Heute sind nassgeformte Gegenstände aus Leder eher selten, es gibt Messerscheiden, venezianische Ledermasken und Lederdecken der Fahrradsättel. (Abb.1)

Im Folgenden beschreibe ich die Herstellung einer nassgeformten Lederdecke für einen Schnursattel, Modell „Excelsior“, der um 1887 von der Firma Richard Nagel & Co produziert wurde. Seit 20 Jahren stelle ich Lederdecken für Fahrradsättel her. Trotzdem ist es noch jedes Mal eine Herausforderung, da man bei diesen Arbeiten an die Grenzen der Form-



cke abnehmen. Problematisch ist es, wenn die Decke durch schlechte Lagerungs- und Umweltbedingungen sehr deformiert und/oder geschrumpft ist. Deswegen schaue ich mir, wenn möglich, noch originale Werbeanzeigen oder andere Bilder des Sattels an, um eine bessere Vorstellung zu bekommen.

Die Lederdecke für den Schnursattel (Abb. 2) besteht aus zwei Teilen, der Nase mit den vorderen Teilen der Flanken und dem hinteren, auf der Brücke angehängtem Teil. Verbunden werden beide mit einer

barkeit des Leders geht. Schon die Beschaffung des geeigneten Materials ist nicht ganz einfach, da solche Leder kaum mehr nachgefragt und deswegen selten hergestellt werden. Ich verwende für meine Repliken ungefärbtes, pflanzlich gegerbtes Rindleder in einer Stärke von 4 bis 5 mm.

Zuerst ermittle ich den Schnitt für das Leder, meist kann ich ihn von einer erhaltenen originalen Satteldecke



Lederschnur, die durch Ösen am Rand der beiden Lederteile geführt wird. Durch diese raffinierte Konstruktion entsteht eine nachgiebige, leicht federnde und sehr bequeme Satteldecke. Das Modell „Excelsior“ weist noch die Besonderheit auf, dass die Decke über einen Kurbelmechanismus nachgespannt werden kann.

Die Teile werden entsprechend dem erstellten Schnitt mit dem Schuhmachermesser, genannt Kneipp (in der unteren Hälfte der Abb. 4), ausgeschnitten. An der Außenkante der Satteldecke wird eine Zugabe von ca. einem Zentimeter gemacht, die für die weitere Bearbeitung notwendig ist.



Nun muss das Leder zum Nassformen vorbereitet werden. Dazu wird es natürlich mit Wasser nass gemacht und soll dann durchziehen – die Feuchtigkeit muss sich im Leder ganz gleichmäßig verteilen. Das vorgewehrte Leder kommt deswegen für mehrere Tage in eine gut verschlossene Plastiktüte. Um eine Satteldecke nassformen zu können, wird ein in Länge, Breite und Form exakt passender Sattelleisten aus Holz benötigt. Hierfür habe ich einige Sattelleisten, deren Form ich in gewissem Maß noch durch das Aufkleben von Lederstücken verändern kann. (Abb.3)

Auf den Leisten wird das durchgefeuchtete Leder, möglichst gespannt, mit kleinen Nägeln entlang der Schnittkante aufgenagelt. Hierbei muss an den beiden Seiten hinten und an der Nase genau darauf geachtet werden, dass das Leder gleichmäßig verteilt ist und es keine Fal-

ten gibt. An der Biegung der Flanken muss das Leder möglichst auf der Form aufliegen.

Dieser weitere Arbeitsgang klingt einfach, ist aber bei einer Materialstärke von 4 bis 5 mm schwierig und bei extremen Formen, speziell der Flanken, kann es Stunden dauern, bis alles optimal sitzt. Dann muss das Leder auf der Form trocknen, das dauert je nach Materialstärke, Luftfeuchtigkeit und Umgebungstemperatur wieder einige Tage. Nach

der Trocknung wird es in der für die Decke gewünschten Form mit dem Messer vom Leisten geschnitten. Der Schnitt ergibt die Kante der Satteldecke.

Nun werden Lochungen gestanzt, Öffnungen in die Satteldecke geschnitten oder Linierungen an der Außenkante mit dem Falzbein (in der Bildmitte der Abb. 4) eingedrückt, wenn es das Modell erfordert. Für den Schnursattel werden die Messingösen (in der

Abb.4 oben) in beide Lederteile eingesetzt. Für die Schnürung wird eine gerundete Lederschnur hergestellt und passend gefärbt. Dann wird die Lederdecke mit Lederfarbe eingefärbt und die Kanten werden poliert.

Als letzter Arbeitsgang wird die Decke je nach Modell mit Kupfer- oder Spreiznieten auf das Unterstell genietet. Für Nagelschnursattel kommen natürlich Kupfernieten zum Einsatz. Zum Schluss wird die Lederschnur durch die Ösen der beiden Lederteile gezogen und gespannt, um die federnde Sitzfläche zu erhalten. Zum Fahren sollte man allerdings aus Sicherheitsgründen ein Bergsteigerseil aus reißfestem Kunststoff verwenden wie es die Abb.5 zeigt.



So verläuft in groben Schritten meine handwerkliche Vorgehensweise bei der Herstellung von Sattelrepliken. Große Sattelersteller wie Brooks arbeiten natürlich ausgefeilter und industriell mit Positiv- und Negativformen; sie haben Klimakammern, in denen – während die Lederdecken darin ruhen – Temperatur



und Luftfeuchtigkeit exakt gesteuert werden. Auf YouTube gibt es zur Sattelerstellung bei Brooks einige interessante Filme.

(Text und Fotos: Stephanie Rothemund, Weidenbach)

„Unsere Herbstfahrt 1948“

Vor einiger Zeit gelangte mir bei einem Antiquariat ein privates Album in die Hände, welches eine Radreise von Coburg an den Bodensee vom 15. Oktober bis 06. November 1948 sorgsam dokumentiert. Das Büchlein hat die Maße 24 x 30 cm, besteht aus 24 Kartonseiten und beinhaltet 120 Fotos in Schwarzweiß, allerdings keine Texte. Bemerkenswert ist, dass ein Großteil der Fotos gerade einmal die Größe einer heutigen Briefmarke hat. Von besonderer Professionalität sind die Zeichnung der Reiseroute, die scherenschnittartige Tuschezeichnung der Köpfe der drei Reisenden und die Kalligraphie der Widmung, die das Buch als Weihnachtsgeschenk „von Hasso an Wilma“ auszeichnet.



Auf Nachfragen bei dem Verkäufer konnte ich lediglich in Erfahrung bringen, dass das Büchlein aus dem Nachlass des Grafikers Hasso Sauerteig

stammte, der in Neustadt bei Coburg lebte. Wer war der Mann, der so mühevoll und akribisch ein solches Album zusammenstellte, um es einer Dame zu schenken?



Trotz einiger Recherchen habe ich leider nicht viel über Hasso Sauerteig und seine beiden Mitfahrerinnen Wilma und Anna herausbekommen. Es ist sehr wahrscheinlich, dass es sich bei „Wilma“ um seine spätere Frau und bei „Anna“ um deren Schwester handelt.

In einschlägigen Internet-Auktionen tauchen immer wieder Bleistiftskizzen, Aquarelle und sogar ein Dokument auf, das Hasso Sauerteig als Buchautor ausweist.^{1/} Zudem konnte ich herausfinden, dass Sauerteig bei der renommierten Metall- und Bürowarenfabrik Wilhelm Dahle in Coburg als freier Grafiker arbeitete.^{2/} Die mir ebenfalls vorliegenden handgezeichneten Vorlagen für Werbeprospekte für Bürogeräte, wie den Designklassiker eines Bleistiftspitzers der 50er Jahre, belegen die hohen gestalterischen und zeichnerischen Fähigkeiten von Hasso Sauerteig.



Blicken wir auf die Reiseroute, so stellen wir fest, dass das Trio in den drei Wochen seiner Tour eine bemerkenswerte Strecke zurücklegte: Von Neustadt aus ging die Reise über Nürnberg, Ulm, Ravensburg, Konstanz, Biberach, Memmingen, Kempten, Augsburg, Nürnberg zurück nach Neustadt bei Coburg.



Vielmehr allerdings als die Route und die zurückgelegten Kilometer mag die Tatsache beeindruckend sein, dass diese dokumentierte Reise im Herbst 1948 stattfand. Das Album spiegelt somit einen kleinen Teil der deutschen Sozialgeschichte jener schweren Zeit. Es verdeutlicht gewissermaßen eine „Grenzwanderung“ im Zeitkorridor zwischen der bedingungslosen Kapitulation im Mai 1945 und der Gründung des Wirtschaftswunderlandes Bundesrepublik Deutschland im Mai 1949. Der deutsche Historiker Christoph Kleßmann fand für jene Phase treffend den Begriff der Zusammenbruchsgesellschaft.^{3/}

Große Teile der Bevölkerung fühlten sich in der damaligen Selbsteinschätzung nicht befreit, sondern sprachen vom neutralen Terminus des Zusammenbruchs. Obwohl man froh gewesen sein mag, dem totalitären Zugriff des nationalsozialistischen Herrschaftssystems entronnen zu sein, blickte man demoralisiert in eine unübersichtliche und wirtschaftlich schwere Situation. Die sozialen Verhältnisse in jener Zeit waren desolat und vielfältige persönliche Katastrophen – Obdachlosigkeit, Hunger, Verlust von Angehörigen, Flucht und Vertreibung, Kriegsbeschädigung und Gefangenschaft – prägten den Eindruck, ganz Deutschland sei gleichermaßen entwurzelt wie verarmt.

Bevor ich den Versuch unternehme, die Merkmale der Zusammenbruchsgesellschaft anhand von Bildern des Radreisealbums darzustellen, noch ein kleiner Blick auf die politische Großwetterlage des Jahres 1948: Auf der Londoner Außenministerkonferenz war es zwischen den Westmächten und der Sowjetunion im Dezember 1947 endgültig zum Bruch gekommen. In der Folge verkündeten die drei Westmächte am 3. Juni 1948 die politische Angleichung ihrer Zonen und schafften damit die Grundlage für einen westdeutschen Staat.

Am 18. Juni 1948 wurde mit der Währungsreform die Deutsche Mark in den drei westlichen Besatzungszonen eingeführt, in deren Folge sich die wirtschaftliche Situation in der „Trizone“ spürbar verbesserte. Gleichwohl kam es hierdurch auch zur Konfrontation mit Stalin und der sowjetischen Besatzungszone, die sich insbesondere in der Berlin-Blockade manifestierte. Obwohl politisch noch unter alliierter Mandat, sorgte die Einführung der D-Mark letztlich dafür, dass sich auch erste vorsichtige Keime eines Tourismus' im Westen Deutschlands entwickeln konnten. Die

Radreise unserer drei wackeren Coburger mag als Beleg dafür stehen.

Die von Kleßmann beschriebene Zusammenbruchsgesellschaft kennzeichnete sich insbesondere durch eine **massive Wohnungsnot**. Neben dem durch den Krieg insbesondere in den Städten zerstörten Wohnraum kam die Tatsache hinzu, dass Millionen von Heimatvertriebenen aus den deutschen Ostgebieten in den vier Besatzungszonen aufgenommen werden mussten. Tatsächlich belegen Fotos des Radreisealbums noch massive Schäden in der Nürnberger Altstadt. Teile der markanten Burg sind auch dreieinhalb Jahre nach Kriegsende von regelrechten Schuttbergen umgeben. Die Tour hat sich daher überwiegend in ländlichem Gebiet und Kleinstädten abgespielt.

Ein weiteres Merkmal jener beschriebenen Gesellschaft war die **soziale Rolle der Frau**. Die kriegs- und gefangen-schaftsbedingte Abwesenheit insbesondere der männlichen Bevölkerung der mittleren Altersgruppe führte zu zweierlei Auswirkungen: Aus diesem Sachzwang heraus, kam es zu einem deutlichen Anstieg der Erwerbstätigkeit bei Frauen in eine nie gekannte Größenord-



nung. Frauen lernten, sich zu behelfen, zu improvisieren und zu überleben. Auch hier mag unser Reisealbum kleine Beweise liefern. Wir sehen Wilma und Anna über den Lenker ihres Rades gebeugt beim Navigieren. Selbst eine Reifenpanne mit Schlauchwechsel haben die Frauen selbst behoben.



Drittes Merkmal der Zusammenbruchsgesellschaft war die knappe Ver-

sorgungslage, die letztlich mit der Einführung der D-Mark entschärft wurde. Unsere Reisenden tragen keine moderne Freizeit- oder Sportbekleidung, ihr Aussehen erinnert an abgetragene Alltagsbekleidung. Anstatt einer Picknickdecke muss



eine Zeltbahn der Wehrmacht erhalten. Die Fahrräder, zu denen anhand der Fotos leider keine weiteren Angaben gemacht werden können, dürften wohl noch aus Vorkriegsfertigung stammen. Zudem erkennt man auf den Fotos, dass ein markanter Karton mit der Aufschrift CARE als Koffer oder womöglich Proviantsspeicher diente. CARE-Lebens-



mittelpakete wurden damals in die Trizone und vor allem über die Luftbrücke in das von Stalin seit März 1948 abgeriegelte West-Berlin gesendet. CARE stand bei der Gründung 1945 für Cooperative for American Remittances to Europe, was so viel bedeutet wie Kooperative für amerikanische Hilfssendungen nach Europa, mit dem Wortspiel, dass „CARE“ im Deutschen „Fürsorge“ bedeutet.



Vor dem Hintergrund des beschriebenen sozialen Kontextes mag unser Reise-

trio also ein typisches Beispiel für die Sozialgesellschaft jener Jahre sein, die in der späteren Betrachtung vom Wirtschaftswunder überstrahlt wurden. Die Rolle des Fahrrades in den Nachkriegsjahren kann gar nicht hoch genug bewertet werden. „Soviel Anfang war nie“, lautete in jenen Jahren das Motto in der politisch-literarischen Publizistik. Vor diesem Motto mag man heute die Reise



auch als Pionierleistung, als Radreise in die gesellschaftliche und soziale Normalität werten. Auf der Suche nach Normalität und voller Sehnsucht nach einer heilen Welt wird das Trio beim Durchfahren von unzerstörter ländlicher Idylle und zerbombten Städten ein ständiges Wechselbad der Gefühle erlebt haben! Trotzdem wurden unterwegs die Kriegszerstörungen für das Fotoalbum im Bild festgehalten. Hier ist beispielhaft ein Foto der stark zerstörten Nürnberger Innenstadt wiedergegeben.

(Sven Schepp, Wiesbaden)

Anmerkungen

- /1/ Hasso Sauerteig: *Unser Neustadt, Neustadt bei Coburg, Eine Kleinstadt im Wandel der letzten hundert Jahre*, Neustadt 1980
- /2/ Angaben der Personalabteilung des Unternehmens, 15.02.2018; Dem Autor liegen ferner handgezeichnete Vorlagen späterer Werbeblätter des Unternehmens aus den 1950er/1960er Jahren vor, in denen Sauerteig mit absoluter Präzision und grafischem Können Büroartikel, heute schon Designklassiker, zeichnete.
- /3/ Christoph Kleßmann: *Die doppelte Staatsgründung. Deutsche Geschichte 1945 - 1955*, Göttingen 1982, S. 37 - 65

Die Entdeckung des Zweiradprinzips – dem Freiherrn von Drais auf der Spur*

Erstmals in der 200jährigen Fahrradgeschichte gibt es eine nachweisbare Erklärung, wie der badische Forstmeister das Zweiradprinzip in Mannheim entdeckt hat. Sie hat den Vorzug, ausschließlich auf Aussagen des Erfinders zu beruhen. Soweit sich diese auf die Fahrdynamik beziehen, sind sie bislang jedoch verkannt worden. Mit ihrem sportlichen Ansatz widerlegen sie die Theorie, wonach ein Vulkanausbruch 1815 - und in dessen Folgen ein Pferdesterben zwei Jahre später - Auslöser für die Erfindung der Laufmaschine gewesen sein soll als ein Pferdeersatz.

Der Genieblitz zur Konstruktion der einspurigen, künftig nach ihm benannten Draisine hat den Adelsherrn offensichtlich auf dem Eis getroffen – spätestens bei winterlichen Temperaturen am Jahresanfang 1817. Im Nachhinein schrieb er in einem Werbeprospekt: „*Die Schnelligkeit der Maschine gleicht auf ebenen festen Wegen fast ganz der des Schlittschuhlaufens, indem die Grundgesetze übereinkommen. So schnell man nämlich im Stande ist, den Fuß einen Augenblick hinaus zu stoßen, so schnell geht es während dem Ausruhen fort.*“ (aus dem Reprint „Beschreibung der v. Drais'schen Fahrmaschine und einiger daran versuchten Verbesserungen“, S. 104; siehe Buchbesprechung KS 64, S.22f)

Drais' entscheidende Idee entsprang der Erkenntnis, dass beim Gleiten über

Eis der Bewegungsschwung leichterding erhalten bleibt, auch wenn der Schlittschuhläufer den Antritt ständig von einem Fuß auf den anderen verlagert; und erst recht, wenn er dann mal passiv weiterschlittert. Als Schlussfolgerung hat der spätere Professor der Mechanik einfach den Schwung des Dahingleitens auf Eis auf ein Dahinrollen über Land übertragen. Beides spart Energie. Die Laufmaschine ist also nichts anderes als ein Apparat, um das Schlittschuhfahren im Landbetrieb zu simulieren.

Diesen Zusammenhang erkannte auch der Augenzeuge Friedrich L. Hoffmeister, der 1817 bei einer der frühen Demonstrationsfahrten des Freiherrn im Mannheimer Schloss zugegen war. Schriftlich hielt er fest: Mit den Füßen „*tritt man also wie beim Schlittschuhlaufen und ziehet sie dann in die Höhe, wo es* [das Zweiradvehikel] *10 bis 12 Schritte fortrollt.*“ Dies beweist die Balancierfähigkeit des Gefährts und die gewisse Schwungerhaltung. Hoffmeister weiter: „*Nur muss man wegen der schmalen Grundfläche wie beim Schlittschuhlaufen einige Übung haben.*“ (siehe „Augenzeugenbericht zu Drais' Fahrversuchen“ im KS 64, S.33)

Was Karl von Drais konzipiert hat, war zunächst nur eine recht schrullige, aber äußerst revolutionäre Gehhilfe mit Sitzgelegenheit in Form eines schmalen, lenkbaren Gestells auf zwei Rädern. Sie sollte den Beinen die Last des Körpers

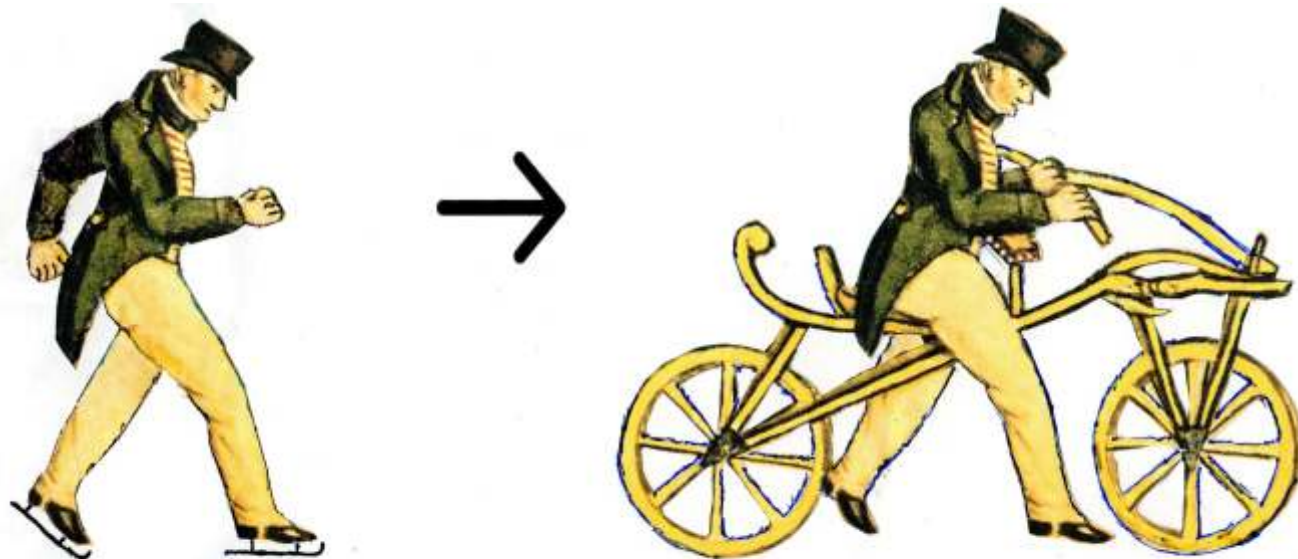
abnehmen und ihnen ermöglichen, ihre ganze Kraft allein zur Vorwärtsbewegung einzusetzen: durch Abstoßen vom Grund wie zuvor auf dem Eis.

Das kraftsparende Prinzip, wonach man eine Last leichter fortbringt, wenn man sie auf Rädern bewegt statt sie zu tragen, hatte der Freiherr schon bei seinem vierrädrigen Muskelkraftwagen von 1813 angewandt. Völlig unvorhersehbar war allerdings das Wunder des Balancierens auf zwei hintereinander rollenden Rädern. Die Lenkung diente nämlich nicht nur dem Kurvenfahren, sondern ermöglichte auch den aufrechten Gang der Maschine durch spontane Kurskorrekturen entgegen der jeweils drohenden Fallrichtung. Der Balanceakt ist eine Entdeckung aus der Testphase. Und ein Glücksfall. Und eben das Glück des Tüchtigen. Er hatte das Unmögliche versucht und wurde dafür belohnt. Damit hat Karl von Drais der Menschheit eine überaus segensreiche Erfindung beschert.

(Jost Pietsch, München)

* Überarbeitete Kurzfassung eines Vortrages, vom Autor gehalten in Mannheim bei der 28. Internationalen Fahrradgeschichts-Konferenz (ICHG) im Mai 2017. Die Langfassung ist unter dem Titel „An Investigation of Tambora Hypothesis I & II in Relation to the Invention of the Running Machine in 1817“ im Tagungsband „Cycle History – Proceedings of the 28th. International Cycle History Conference“ veröffentlicht worden.

Weitere Informationen zur Drais-Debatte finden sich in einem Doppelinterview von Ekart Kinkel, das dieser mit H.-E. Lessing und E. O. Bräunche führte, veröffentlicht in den Badischen Neuesten Nachrichten (BNN) vom 17. November 2017. Dies ist zu finden auf www.fahrrad-history.de in der Rubrik „Ein Märchen auf zwei Rädern“ bei den Literaturempfehlungen.



(BUZ) Der Erfinder Karl von Drais in Aktion. Seine Idee: Vom schwungvollen Gleiten auf Eis zur rollenden Fortbewegung über Land, und zwar mit Sitzkomfort. Das Wunder der Balance kam erst beim Testlauf als Entdeckung hinzu; nach einem Gemälde von Joseph Paul Karg 1819

© Collage Jost Pietsch

Balanceakte – 200 Jahre Radfahren

Auch das Deutsche Museum in München nahm das Drais-Jahr zum Anlass, eine Sonderausstellung zum Thema Fahrrad auf die Beine zu stellen. Damit schließt sie quasi einen Reigen von Höhepunkten ab, der sich erfreulicherweise durch die ganze Republik zog. Unter dem Titel „Balanceakte“ ist die Sonderschau noch bis zum 28. Juli 2018 im Verkehrszentrum an der Theresienhöhe zu sehen. Dieses befindet sich in den ehemaligen Messehallen, in denen 1925 die Münchner Verkehrsausstellung stattfand, bei der auch die Mitglieder des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller ihre Fahrräder umfassend präsentierten.

Ich möchte nur einige Themeninseln vorstellen. Die Kuratorin Dr. Bettina Gundler und ihr Team greifen dabei spielerisch auf die von vielen Dioramen geprägte Ausstellungskultur im Deutschen Museum zurück. Statt des Charakters einer modernen Kunst-Ausstellung, wie er im Hamburger Museum der Arbeit inszeniert wurde, kombiniert man in München moderne und klassische Elemente in der spielerischen Tradition des Hauses - dabei schwingt auch eine angenehme Ironie mit (Abb. 1).

Der Besucher wird nicht geleitet und nicht didaktisch bevormundet. Er kann

Fahrradkultur geht, schlägt die Ausstellung eine Brücke in die radfahrende Gegenwart der Stadt vor der Tür der Messehallen. Auch die Themenwand über den Wandel der juristischen Situation des Radfahrens ist wirklich spannend. Natürlich ist es eine Illusion, dass Ausstellungsbesucher lange Texte lesen, aber es lohnt sich hier näher hinzusehen, was es neben den Exponaten zu entdecken gibt.

Die Ausstellungsobjekte machen für viele Sammler den Wert einer Ausstellung aus. Während Räder in privaten Sammlungen immer noch gerne in einen Zustand versetzt werden, der einem angenommenen Auslieferungszustand nahe kommen soll, lässt man im Deutsche Museum die Räder, wie sie in die Sammlung gekommen sind, bzw. verändert historische Ergänzungen, die Konservatoren vor Jahren vorgenommen haben nicht mehr. So finden sich an etlichen Exponaten modernere Reifen, Sättel, Lenker, Lampen etc. - wer sich mit diesem zeitgenössischen Ansatz schwer tut, dem sei der Artikel von Nicholas Oddy aus dem KS 16 von 1999 empfohlen.

Ein Kritikpunkt an der Ausstellung sind allerdings die Texte zu den Rädern. Diese beruhen auf Informationen, die zusammengetragen wurden, als das Fahrrad noch keinen so großen Stellenwert hatte, es bei Weitem noch nicht so viel Literatur gab und auch noch kein Internet. Die fehlerhafteste Exponat-Beschreibung findet man ausgerechnet bei einem der Highlights: Es handelt sich um ein Matchless-Hochrad mit Gummipuffern, die die Vibrationen eines solchen Rades dämpfen sollen. Sogar Reste des Abziehbildes finden sich am Rahmenrücken. Leider gibt die zugehörige Informationstafel darüber keine Auskunft. Auf ihr kann man lesen, dass es sich um ein Modell der Firma Hillman, Herbert & Cooper handeln soll, die Gummielemente werden nicht erwähnt, daher werden



Gleich vorweg zur aktuellen Sonderschau: Solche Ausstellungen werden nicht für Fahrradsammler konzipiert. Wer glaubt, dort von einer Masse besonders exklusiver und herausragender Exponate überwältigt zu werden, könnte enttäuscht werden. Auch ist es nicht die Intention von Museumsmachern, möglichst viele Exponate auf engem Raum zu zeigen. Kurz um: Das Sammlerherz wird wohl immer im Deutschen Fahrradmuseum Bad Brückenau am höchsten schlagen.

In München hat man ein anderes Konzept: Die Ausstellung verteilt sich in Form von Themeninseln großzügig im Raum. Man geht das Thema nicht chronologisch an, dafür gibt es die Fahrräder der Dauerausstellung in einer anderen Halle des Verkehrszentrums, die ich persönlich für absolut empfehlenswert halte und für die dieselbe Eintrittskarte gilt.

sich frei und intuitiv bewegen und von dem anziehen lassen, was ihn interessiert. Für den einen ist es eine moderne Skulptur aus Fahrradteilen, die sich von Zeit zu Zeit spektakulär in Bewegung setzt, für den anderen das klassische Hochrad. Man versucht, meiner Meinung nach sehr gelungen, viele Aspekte des Radfahrens und der Fahrradkultur aus Vergangenheit und Gegenwart zu zeigen.

Eine der Themeninseln, die mich begeistert, transportiert genau das, was bei Rädern leider oft verloren geht, wenn sie in Sammlerhände wechseln: Die persönlichen Geschichten von Radfahrern. Da es dabei hauptsächlich um aktuelle



sie wohl von den meisten Besuchern übersehen (Abb.2).

Bei einem Hochrad der Coventry Machinists' Company (CMC) ist die Beschreibung besser, hier erfährt man, dass es sich um die persönliche Maschine von Rudolph Schubert handelt, dem ersten Präsidenten des Frankfurter Bicycle Clubs. Also dem Verein, den Heinrich Kleyer 1881 mitbegründet hat und bei dem er auch Schriftführer (Sekretär) war. Kleyer war lange Zeit Generalvertreter der CMC, was es sehr wahrscheinlich macht, dass Schubert seine Maschine bei ihm gekauft hat.

Die Ausstellung zeigt viele weitere Räder, die man meiner Meinung nach als Highlights bezeichnen kann: Allen voran natürlich eine originale Drais'sche Laufmaschine mit höhenverstellbarem Sitz. Wer genau hinsieht findet auch die beiden Knöpfe, an denen man die vorderen Packtaschen einhängen konnte. Leider teilt diese Maschine das Schicksal der Laufmaschine in Weimar, sie wurde einmal neu lackiert. Ein Velociped der Compagnie Parisienne dagegen glänzt durch seinen überragenden Originalzustand. Ich kann nur empfehlen, sich die wunder-



gen lässt. Der von Otto Drescher erfundene Rahmen besteht teilweise aus Holz (Abb.4).

Beim ausgestellten Bambusrad handelt es sich nicht um das bekannte Rad aus der Sammlung Sojc, sondern um ein älteres Modell aus dem Bestand des Deutschen Museums. Für mich persönlich ist das spannendste Rad der Ausstellung das Safety mit gefedertem

Einen richtigen Schatz stellt die Sammlung von Pokalen, Wimpeln, und ähnlichem dar, die die Radsportgemeinschaft Olympiapark 2016 dem Museum stiftete. Damit ist das Erbe eines Vereins, dessen Wurzeln bis 1889 zurückreichen, komplett geblieben.

Auch die jüngere Vergangenheit spiegelt sich in den Exponaten wieder. Schön ist, dass dieser Teil der Fahrradgeschichte gleichberechtigt dargestellt wird. Neben den ehemaligen Jugendträumen, wie einem Bonanza- oder BMX-Rad, zeigt man zum Beispiel auch ein Rad aus der Edelschmiede von Hans Mittendorf oder ganz moderne Räder, wie das VRZ, das im Rahmen der Diplomarbeit des Industriedesigners Ralf Holleis entstand. Die Rohre sind aus Carbon, die Muffen sind im 3-D-Druck-Verfahren hergestellt.

Es gibt vieles anderes zu entdecken, wenn man sich darauf einlässt. Es lohnt sich nach München zu kommen, vor allem, wenn man die Dauerausstellung der Fahrradabteilung noch nicht kennt - sie ist im Eintrittspreis inbegriffen. In der Halle zwischen den beiden Fahrradbereichen kann man am Rand auch noch ein Otto-Dicyle und ein Hochrad mit Holzspeichenrädern entdecken. Wer extra nach München kommen will, der sei gleich vorgewarnt: Das Haus der Kunst ist zwar bis 20 Uhr geöffnet, aber das Deutsche Museum kann sich der modernen Lebensrealität bis jetzt nicht anpassen. Bereits ab 16:30 Uhr werden die Besucher gebeten, die Ausstellung zu ver-



bar präzise Arbeit der Pariser Manufaktur einmal genau im Detail anzusehen (Abb.3).

Zu meinen persönlichen Höhepunkten gehören auch ein Adler-Sicherheitsrad Modell No. 2 mit Kreuzrahmen sowie ein britisches Safety mit der frühen Version der Dunlop-Luftreifen, bei denen der Mantel noch um die Felge geklebt war. Auch wenn es sich sehr wahrscheinlich nicht mehr um die originale Bereifung handelt, bekommt man so etwas nur selten zu sehen. Auch das Rad der Firma Drescher & Knoll aus Liegnitz (heute Legnica) ist ein Exponat, das sicher viele Sammlerherzen höher schla-

Hinterrahmen (Abb. 5). Sein Konstruktionsprinzip ähnelt stark einem Anzeigenmotiv der Velociped-Fabrik der Gebrüder Pirzer aus München. Im Detail unterscheidet es sich stark von der Abbildung der Annonce, das Tretlager des Rades könnte aus dem Sortiment des Fahrrad- und Fahrradteileherstellers Thomas Smith & Sons stammen. Wer das Rad gebaut hat wird vorerst ein Rätsel bleiben.



lassen. Bei einem Besuch sollte man nicht vergessen, dass es den empfehlenswerten Katalog (Besprechung siehe S. 25) vor Ort zum Sonderpreis von 15 € gibt.

(Text und Fotos: Florian Freund, München)

Velo Classico 2017

Am 16. und 17. September 2017 wurden über 400 Teilnehmer bei der Velo Classico Germany in Ludwigslust begeistert. Bei schönstem Radwetter fanden die drei Ausfahrten über 45, 90 und 150 km statt. Darüber hinaus gab es einen Teilemarkt, Aussteller mit Hüten und Mode, eine Radausstellung im Rathaus, viel Swingmusik und regionale Leckereien. Im Ziel auf der Schloßstraße wurden alle Teilnehmer persönlich begrüßt und mit einer großen „Goldmedaille“ belohnt. Die schönsten Outfits und Räder erhielten eine wertvolle Prämierung durch den Veranstalter mit Originalbildern vom Künstler Allen Shaw. Sven Dewitz vom Verein Historische Fahrräder Berlin meinte: „Die Mischung macht's: die vielen Angebote am Rand, die unterschiedlichen Streckenführungen, Teilnehmer, die auf verschiedene Weise dem Thema gerecht werden und nicht zuletzt Organisatoren, die sichtbar Spaß am Geschehen haben.“

Ab dem kommenden Jahr wird die Velo Classico Germany von der Fahrradmarke DIAMANT präsentiert und mit großer Wahrscheinlichkeit werden dann in Ludwigslust etliche „besondere Diamanten“ in der Fahrradausstellung zu sehen sein. In den 1885 gegründeten Diamant-Werken wurden viele Räder entwickelt und produziert, und so darf man sich auf einige Besonderheiten aus der langen Geschichte der Diamant-Werke freuen.



Auch im Veranstaltungskonzept wird es einige Neuerungen geben, u.a. werden die Liebhaber- u. Heldenrunde bereits am Samstag gestartet und am Sonntag wird eine weitere kurze Strecke angeboten. Das ermöglicht es sogar, dass man an beiden Tagen an Ausfahrten teilnehmen kann. Die vierte Auflage des Fahrradkultur-Events wird am 15. und 16. September 2018 stattfinden.

Informationen und Anmeldung über www.veloclassico.de

(Text: Manfred Galonski, Fotos: Florian Selig)



2. Internationale Hochrad-Show

In der kleinen, stets für diese Veranstaltung geschmückten Gemeinde Niederfrohna (nahe Chemnitz) mit ca. 2 500 Seelen, führt der Bürgermeister mit seinen Einwohnern jährlich ein Radkriterium durch. Am 26. August 2017, fand im Beiprogramm des 8. Jahn-Rad-Kriteriums die 2. Internationale Hochrad-Show statt.

Viele Zuschauer waren von dieser Show, die vom Laufrad (gefahren von Reinhold Stadler) über das Tretkurbelrad (gefahren von Gerd Jajschik) bis zu den Hochrädern reichte, sehr angetan. Als Zuschauermagnet avancierten Sarka Linhartova und Andrea Missbachova, die in entsprechender Kleidung ihre Runden auf dem Hochrad drehten. So etwas hatte Niederfrohna noch nicht gesehen.

Die beiden Tschechen Jirka Fiala und Dušan Mihel komplettierten diesen Rei-

gen und bekamen viel Beifall für ihre akrobatischen Künste. Aus Deutschland



wurden die Hochräder gefahren von Richard Etmüller, Winfried Göschl, Alfons Weinzierl, Ricus Kerckhoff und dem Organisator dieser Hochrad-Show, Helmut Arnold. Alle Fahrer, in festlicher Kleidung, radelten sehr zur Freude der Zuschauer unter anderem einen Parcours in Form einer große Acht. Später begaben sich alle RadlerInnen auf den 3 km langen Rundkurs durch den Ort. Wieder im Ziel angelangt, wurden sie von zwei Moderatoren vor dem Rathaus der Gemeinde vorgestellt und vom Publikum in würdiger Weise empfangen. Drei verwegene Hochradfahrer ließen es sich nicht nehmen, zusammen mit prominenten Radsportlern noch einmal auf den Rundkurs zu gehen, um ihre Kräfte zu messen. Die Veranstaltung klang aus mit dem Bierfass-Anstich im Festzelt.

(Text: Helmut Arnold, Penig; Foto: Heinz Hammer)

Wintertreffen 2018 in Bad Hersfeld

In der Vergangenheit war bis auf eine Ausnahme Erfurt „der“ Austragungsort des Wintertreffens. Nachdem Tilman Wagenknecht das Treffen viele Jahre organisierte, wurde 2018 nach Bad Hersfeld gewechselt. Vielen ist der nördlich von Fulda in der Region Waldhessen gelegene Ort als Kur- und Festspielstadt bekannt. Die Austragungsstätte war die örtliche Jugendherberge, in der die meisten der insgesamt knapp 80 Teilnehmer übernachteten. Mit dieser Zahl sprengte die Veranstaltung alle bisherigen Dimensionen. Auch der Teilermarkt brachte eine ungeahnte Fülle von Anbietern und Objekten. Die Seminareinrichtungen boten ein passendes Umfeld für unsere Veranstaltung, die großzügigen, über zwei Etagen verteilten Aufenthaltsräume luden zum Diskutieren und Fachsimpeln ein.



In der Einladung hieß es: „Die Gleichberechtigung von Theorie und Praxis bildet den Grundgedanken der Veranstaltung. Von den Ergebnissen jahrelanger Recherche in Archiven, über Restaurierungstipps bis zur Vorstellung eines ungewöhnlichen Fahrrads reicht die Bandbreite. Vom Fahrradmechaniker zum Professor, jeder kann ohne falsche Scheu sein Thema vorstellen. Trotz, oder gerade dank dieser bunten Mischung haben die Vorträge mittlerweile ein erstaunliches Niveau erreicht.“ Als



Schwerpunktthema war in der Anmeldung genannt: „Wider den Elementen“. Für dieses Randthema fanden sich leider nur wenige Exponate, aber die mitgebrachten Dinge wie ein Sonnenschirm, historische Regenkleidung und die Schneeketten zogen die Blicke auf sich.

Programm

In einem engen Zeitplan wurden an beiden Tagen 16 Programmpunkte behandelt. Wir rufen sie in Erinnerung, ergänzt um jeweils eine kurze Bemerkung. Wer Details wissen möchte, wird sie sicher bei den Referenten abrufen können. Ausgewählte Themen werden in den Herbst-KS übernommen, ggf. werden sie auch auf die Vereinshomepage gestellt.

Sascha Kaltwasser begann den Reigen der Samstagsvorträge mit dem Thema „Vorne klein, hinten groß. Zeitfahräder der wilden 70er und 80er Jahre“. Mehrmals änderte die UCI die Regeln für diese extremen Maschinen, sodass vom Vortragenden viele unterschiedliche Beispiele präsentiert werden konnten.

Gerhard Eggers berichtete anschaulich über die Helical-Rohre von Premier. Diese patentierte Rohrart besteht aus zwei spiralförmig gerollten Stahlbändern, die sich gegenseitig unterstützend zusammen gelötet sind. Eine ausführliche Darstellung des Themas folgt im KS 66.

Florian Nikolaus Reiß betrachtete die Erfindung des Zweirades aus der Perspektive der Kulturgeschichte und brachte damit einen für unsere Kreise ungewohnten Blick auf die Fahrradgeschichte. Für Florian ist die Laufmaschine, eine typische Erfindung der Romantik, der Phantasie eines Einzelnen entsprungen.

Vor der Mittagspause kam das humoristische Thema von Mitorganisator Ivo Böttcher genau richtig. „Velo-Ethnologische Betrachtungen der höheren Primaten“ oder „Der Affe auf dem Fahrrad“. Ivo hat die Archive der großen deutschen Zoos befragt und dabei eine Vielzahl bekleideter und unbekleideter Schimpansen aufgespürt und dem Vergessen entrissen. Ein affiger Vortrag, der nächstes Jahr auf Rad fahrende Bären ausgedehnt werden könnte.

Nachdem sich die Teilnehmer am kulinarischen Suppenbuffet gestärkt hatten, ging es weiter mit Uwe Schellhas und seinem Thema „Naben mit geraden, tan-

gentialen Speichen. Eine Fehlentwicklung der frühen 1890er Jahre!?!“ Der Grund für das Aussterben der ungekröpften Speichen muss im produktionstechnischen Bereich gesucht werden, eine technische Fehlentwicklung konnte von den Anwesenden nicht diagnostiziert werden. Peter Ullein referierte anschließend über Fahrradhändler in Nürnberg, von den Anfängen bis 1906. Erstaunlich wie der Handel vor 1900 boomte und wie viele Händler den Handel nur im Nebengewerbe ausübten.



Nach der vielen Theorie wurde es nun praktisch. Uli Feick demonstrierte das Richten von stählernen Fahrradrahmen, von Gestellen aus Aluminium sollte man lieber die Finger lassen. Hier kamen zum Beispiel der ELDI-Rahmenstrecker und massiv gebaute Klemmrings zum Einsatz. Die hohe Handwerkskunst ist, bei aller Detailarbeit die Geometrie des gesamten Rahmens im Auge zu behalten.

Ernst Brust berichtete aus seiner Arbeit als Sachverständiger. Neue Antriebstechnik bringt auch neue Probleme mit sich. Das Tuning bei Pedelecs ist heute sehr verbreitet und birgt große Gefahren. Mit jeder Veränderung erlischt die Betriebserlaubnis und damit die Absicherung durch den Versicherungsschutz.



Der Vortragssamstag endete mit Dieter Oesingmanns Abhandlung zu Richard Webers Beitrag zur Entwicklung von Fahrradlichtanlagen mit Dynamo. Leider musste Dieter den Anwesenden den Zahn ziehen, dass Weber den ersten

funktionstüchtigen Fahrraddynamo gebaut hat. Unser Spezialist konnte an Hand seiner Ausführungen beweisen, dass um 1886 eine Fahrradbeleuchtung in einer praktikablen Größe technisch nicht machbar gewesen ist. Gerhard Eggers bekam anschließend die Gelegenheit, seine Sicht auf Webers Dynamo-Erfindung darzustellen. Allerdings konnte Gerhard seinen Standpunkt, dass der Dynamo gebaut wurde nicht beweisen, sondern nur ins Feld führen, dass es zu Weber nicht gepasst hätte, die Kunden mit einem Schwindel zu bluffen, um seinen beruflichen Erfolg zu mehren.

Der Sonntag begann mit „leichter Kost“, Christoph Ulbrich trug zu Stronglight-Komponenten aus Duraluminium vor. Der Name ist Programm - solide und leicht, wie es der Markenname seit 1932 verspricht, waren diese Kurbeln mit Vierkantaufnahme und den dazu gehörenden Kettenblättern jahrzehntelang angesagt. Der Name klingt britisch/amerikanisch, die Teile stammen aber von der französischen Firma Verot & Perrin aus St. Etienne.



Armin Lindegger überraschte die Teilnehmer mit der Vorstellung eines ganz ungewöhnlichen Trethebelrads. Es ist eine Konstruktion des Ingenieurs Alfred Greuter, der auch Patentinhaber ist. Die Fahreigenschaften sind nach Aussage von Armin mehr als gewöhnungsbedürftig. Weitere Infos zum Fahrrad wie Stückzahlen und Bauzeit werden vom Besitzer noch gesucht.

Jens Hansen alias Don Torpedo stellte seine Erkenntnisse zu den Schwächen der Sachs-Dreigang-Naben der 5er Serie vor. Selber beschreibt Jens sich als nabeninfinzierter Sammler und Forscher. Als Quereinsteiger mit pädagogischer Grundausbildung, der sich seine Kenntnisse von diversen Schaltnaben selbst aneignete, brachte ihm das Zerlegen den Beinamen „Nabenkiller“ ein.

Rainer Gilles ist ein toller Fang gelungen. Mit seinem Bericht lässt er die ZuhörerInnen daran teilhaben, wie er Stück für

Stück zum Ergebnis kam, dass es sich bei seinem Ebay-Kauf um ein Holzrad aus der Manufaktur von Jakob Kottmann – einem Fabrikant von Velocipedern aus Öhringen in Württemberg – handeln muss. Der Satz „Am Anfang war das Holz“ bestätigte sich wieder einmal. Von dieser spannenden Fundgeschichte wird es im KS 66 einen detaillierten Bericht geben.



„Aufziehen von Stahlreifen auf Holzfelgen bei Velocipedern“ war das Thema von Frank Papperitz. Frank schilderte seine Anstrengungen, den passend breiten Stahlreif zu bekommen und einen Schmied zu finden, der sich der Arbeit des Aufziehens annahm. Einen heißen Stahlreif auf eine Holzfelge aufziehen, das birgt Gefahren in sich und reichlich Passprobleme. Ob die Sache gut ausging, wird im nächsten KS zu lesen sein.

Wie man stählerne Pedalkurbeln schnell, sicher und exakt richten kann, zeigte Frank als Schlusspunkt der Vorträge, und zwar mit URKO-Bolzenschraubzwinde. Rein zufällig hat Frank die Vertretung für dieses Produkt und einige Zwingen im Koffer. Die URKO-Zwingen-Party – eine neue Veranstaltungsform für den Freitagabend? Damit hätte man zumindest gut die lange Wartezeit aufs Essen überbrücken können.

Im Vereinsblock erläuterte unsere Schatzmeisterin Veränderungen wie die Veranlagung zur Körperschaftsteuer ab 2018, was zur Folge hat, dass alle Einnahmen des Vereins vom Finanzamt mit 19 Prozent (Bücher und Zeitschriften mit 7 Prozent) belegt werden. D. h., das alle Einnahmen wie Velocipediadegebühren, Bücherverkauf usw. ab diesem Jahr versteuert werden müssen.

Zuvor hatte Heinz Fingerhut über die Planungen zur Velocipediade in Essen berichtet. Die Vorbereitungen durch den Vorstand und Stepp Klasen für die Velo 2018 verlaufen planmäßig und erfolgreich. Die Anmeldeunterlagen sollen ebenso wie das aktuelle Mitgliederverzeichnis mit dem KS 65 verschickt werden.

Abschließend dankte der Vorstand den Referenten und den beiden Organisatoren für ihre hervorragende Arbeit und empfahl, zukünftig am Freitagabend in der Jugendherberge zu essen. Als Schwerpunkt-Thema 2019 wurde „Die Frau und das Rad“ festgelegt.



Schlussbemerkung

Wie in der Einladung vermerkt, haben die Vorträge tatsächlich ein erstaunliches Niveau erreicht. Verblüffend ist die Fachkenntnis der Referenten zu den einzelnen Themen. Und auch die Demonstrationen der „Handwerker“ waren überzeugend. Die Unterbringung und das Essen in der Jugendherberge kann man als erstklassig bewerten und auch der „Festabend“ im Restaurant Luisenhof passte zur hohen Qualität des Treffens.

Wenn man die Gespräche untereinander und die Stimmung in den Diskussionen und Pausen auf sich wirken ließe, wäre die Aussage, „Wintertreffen - ein Treffen unter Freunden“ passend. Dank an die Ausrichter Helge Schultz und Ivo Böttcher, das war Spitze. Auf ein Wiedersehen 2019 im schönen Bad Hersfeld freuen sich sicher viele. Der Termin steht schon fest: 8. bis 10. Februar - also schon mal im Kalender vormerken!

(Text und Fotos: Walter Euhus, Langenhagen/mm)

Liebe Vereinsmitglieder !

Mein Name ist Marco Krüger, und ich möchte mich hier als neuer Leiter des Auktionsteams und Auktionator unserer charmanten und einzigartigen Vereins-Auktion vorstellen.

Die Fahrräder und alles, was damit zusammenhängt, faszinieren mich schon lange. In meiner Jugendzeit in den 80er Jahren hatte ich alle möglichen Fahrräder, vom Klapprad über BMX bis hin zu ersten Oldtimerfahrrädern, damals die von meinen Urgroßeltern.

Nachdem ich durch meine Berufsausbildung und betrieblichen Werdegang im KFZ-Bereich die Zweiräder etwas aus den Augen verloren hatte, fand ich vor über zehn Jahren zufällig wieder ein solches Oldtimerrad auf dem Sperrmüll, das ich sofort gesichert habe. Ich habe es geputzt und hergerichtet und schon war die Fahrradliebe neu entfacht.

Heute beschäftige ich mich wieder intensiv mit alten Fahrrädern, dazu kommt, dass ich das Sammeln von Anbauteilen und Lampen für mich entdeckt habe, ein hochinteressantes und quasi unerschöpfliches Gebiet für Sammlernaturen wie mich.

Nachdem ich von der Suche nach einem neuen Leiter des Auktionsteams im Verein hörte und meine Hilfe anbot, freue ich mich jetzt darauf, zukünftig die traditionelle Auktion bei der jährlichen Velocipediade vorzubereiten, mit zu gestalten und auch durchzuführen. Ich werde mich bemühen, es sympathisch und spannend stattfinden zu lassen.



Da, wie erwähnt, zu meinen Aufgaben auch das Zusammentragen und Zusammenstellen der Exponate (Lots) gehören wird, möchte ich die Gelegenheit nicht

versäumen, Euch bereits an dieser Stelle zur Einlieferung interessanter Exponate aufzurufen. Überlegt mal, ob Ihr auch etwas zum Gelingen unserer Auktion beitragen möchtet, indem Ihr ein schönes Fahrrad oder interessante Zubehörteile aus Euren Kellern und Vitrinen zur Versteigerung freigibt.

Meine bisherige Erfahrung hat gezeigt: Nur wenn man bereit ist, Platz für Neues zu schaffen und Veränderungen aktiv zu gestalten, wird man in die Lage versetzt, sich und seine Sammlung weiter zu entwickeln und gleichzeitig auch Anderen dies zu ermöglichen.

Ich bin dafür jederzeit ansprechbar und freue mich über jede Kontaktaufnahme, telefonisch über 0171-5511205 oder via Email unter marco_krueger@hotmail.com

Persönlich sehen wir uns spätestens bei der Velocipediade 2018 im Auktionssaal.

Es grüßt Euch herzlich,
Marco

Another Cup Of Tea

Oder: Wie kommt der Fixer an die Nadel und der Sammler auf den Fahrradsattel?

Die Wissenschaft ist sich einig, dass eine solche Frage nie pauschal beantwortet werden kann. Einzelbetrachtungen sind unumgänglich. Daher will auch ich keine allgemeingültige Analyse betreiben, sondern lediglich die Entstehung meiner Suchtkrankheit beschreiben und ihre Ursache analysieren. Wie sich im Folgenden zeigen wird, beruht meine Suchterkrankung auf rein chemischen Prozessen, die wiederum auf eine falsche Ernährung zurückzuführen sind. Nachdem mir dieser wissenschaftliche Durchbruch gelungen ist, will ich ihn hier veröffentlichen, damit andere Erkrankte in der breiten Öffentlichkeit und in ihren Familien mit meinem Beitrag um größeres Verständnis und mehr Toleranz für uns Betroffene werben können. Denn was nützen die besten Vorsätze, wenn Chemie im Spiel ist?

Nach dem Vorwort nun zu den Fakten: Den Umgang mit schlechten Menschen („falsche Peergroup“) kann man für meinen Absturz in die Sucht ausschließen. Initialer Moment war einer dieser Wochenendnachmittage, an denen meine Frau und ich stundenlange Unterhaltun-

Thema des Nachmittags: Sie möchte ein neues Rad haben! Kein Problem! Im Laufe der Gespräche, in denen wir u.a. auch mal wieder auf die sinkende Qualität moderner Produkte zu sprechen kamen, schweiften wir in die Zeiten unserer Kindheit ab.



gen führen und nebenbei drei Liter Tee trinken (Darjeeling FTGFOP1-First Flush).

Ihr Vater fuhr in den sechziger Jahren ein Nachkriegs-Herrenrad mit langgestrecktem Rahmen und Kindersitz auf dem Oberrohr zwischen Sattel und Lenker. Das Rad war sehr bequem und fuhr super! Er hat es dann in den Siebzigern gegen ein Kaufhausrad getauscht. Nachdem das alte, rostige Ding entsorgt wurde, muss er das Radfahren wohl verlernt haben, denn er fuhr nur noch Auto.

Meine Uroma hatte unmittelbar nach dem Krieg, vor der Rückkehr ihres Schwiegersohnes aus dem Lazarett, ein

schwarzes Damenrad mit Schwanenhals-Rahmen der Firma Miele erworben, mit dem die gesamte Familie bis hin zum Sack Kartoffeln alles transportierte, was von Nöten war. Ich erinnere mich an einen sehr hohen Rahmen und beste Laufeigenschaften. Das schwarze Ding wurde



dann gleichfalls in den Siebzigern durch farbenfrohe Experimente ersetzt. Klar, dass auch das Miele-Rad, das immer so ein bisschen an schlechte Zeiten erinnerte, umgehend entfernt wurde.

„Ob es solche Räder wohl noch gibt?“ Auf die Frage meiner Frau antwortete ich (von Beruf Softwareentwickler), dass man das sehr leicht bei eBay herausfinden könne. Gesagt getan. Nach kurzer Zeit hatte ich ein umfangreiches Angebot alter Räder auf den Bildschirm gezaubert (für IT-Spezialisten ein Kinderspiel).

Die vorgefundene Auswahl sollte nun unsere unterschiedlichen Einstellungen zu alten Fahrrädern an den Tag bringen. Während sie sich mit dem Kommentar „Die sind ja alle komplett verrostet!“ dafür entschied, sich ein neues Hollandrad beim Händler zu kaufen, war ich von dem Virus „Der Rost ist oberflächlich! Die Substanz ist super und die Variantenvielfalt grandios!“ angefixt.

Zunächst waren unsere unterschiedlichen Sichtweisen noch kein Problem. Ich beschloss erst mal, mein Motobécane von 1982 wieder in einen Top-Zustand zu versetzen. Das hatte ich mir im Alter von 21 Jahren als erstes selbstgekauft Rad von meinen Ersparnissen zugelegt. Wenn man sich damals das Radfahren nicht durch ein Kaufhaus-Rad abgewöhnen wollte, führte kein Weg am Fahrradhändler vorbei. Ich fuhr die 85 km von meinem Heimatdorf mit dem Zug zur nächsten größeren Stadt (Kassel) und ging dort zum stadtbekannten Zweiradhaus „Zahn“. Ich hatte damals die Wahl zwischen dem neuen High-Tech-Alu-Rad von Kettler (würg) und der konservativen Ausführung eines Motobécane Prestige (Randonneur). Ich entschied mich aus ästhetischen Gründen für den Stahlrohrrahmen, auch wenn zu dieser Zeit alle Welt vom Kauf französischer Pro-

dukte abriet, da sie einfach nicht funktionierten (z.B. Citroen DS). Die erste größere Fahrt führte mich noch im gleichen Jahr von Deutschland über Italien nach Griechenland.

Jedenfalls habe ich mein angeschrummeltes, hellblaues Motobécane erst mal gründlich aufgearbeitet (Kaputtsaniert!!! – Anm. des Autors) Ich fahre es auch heute noch und bin immer noch sehr zufrieden damit (Anm. des Autors: Ach Nee!)

Aber immer öfter erwischte ich mich beim Durchblättern von eBay-Seiten mit alten Rädern. Und kaum sechs Wochen später tauchte da ein italienisches Rad mit doppeltem Oberrohr auf. Marke „Regina Veneta“. Königliche Eleganz zum Untertanen-Preis!



„Kommst du mal? Ich möchte dir mal ein Rad im Internet zeigen!“

„Ich brauche doch keins mehr!“

„Nun komm doch mal kurz!“

„Das ist wirklich hübsch! Und gar nicht verrostet. Im Gegenteil. Aber ein Herrenrad. Was wollen wir denn mit einem Herrenrad? Du hast deinen alten Renner doch wieder hergerichtet? Willst du dir etwa ein zweites Rad kaufen? Wenn ja, wo wollen wir das denn lassen?“

Im Mai 2013 bin ich dann das erste Mal mit anderen Süchtigen in Kontakt gekommen. Tweed Run in Osnabrück. Mein 50 Jahre alter Italiener war nicht nur eines der schönsten, sondern auch eines der ältesten Räder der Ausfahrt. Wenn da nicht diese beiden Sammler mit ihren Frauen teilgenommen hätten. Rolf mit Moni und Ludwig mit Barbara (aus unerfindlichen Gründen wurden die Namen von der Redaktion nicht geändert). Vier nette, unauffällige Teilnehmer. Erfahrene Therapeuten hätten sofort bemerkt, dass es sich bei den beiden Herren um „derzeit trockene Süchtige“ gehandelt hat. Ich war damals aber noch vollständig blauäugig. Jedenfalls hatten die Vier Räder dabei, von denen unsereins sofort begeistert war (Anm. des Autors: Er ist ständig

begeistert; das heißt gar nichts!). Besonders die Holzfelgen von Rolfs Rad hatten es mir angetan.

Und von jetzt an war ich wieder auf diesen Verderben bringenden Seiten. Der Abstieg in die Abhängigkeit war nun nicht mehr aufzuhalten. Kauf eines vollständig verrosteten Thomann Nanterre mit Holzfelgen, Mitgliedschaft im „Historische Fahrräder e.V.“, Velocipediade 2014 in Saarbrücken. Anfang 2015 wurde ich dann von einem herumstreunenden Süchtigen mit Frau und drei kleinen Kindern (nicht hinter dem Bahnhof, sondern) vor einem Fahrradladen angesprochen. Seitdem regelmäßige Treffen und gemeinsame Ausfahrten (bei denen übrigens keine Tiere zu Schaden kommen); quasi eine zwei-Mann-Selbsthilfegruppe. Kein weiterer Kommentar!

Wie ist aber nun die Frage zu beantworten, wie der Sammler auf den Sattel kommt? Ich habe sehr viel recherchiert und geforscht. Was ich 2013 noch nicht wusste: sogar in unserem Bio-Darjeeling findet sich ein Rückstand mit Namen Anthrachinon. Die Grundstruktur von Anthracen sind drei aneinandergrenzende Benzolringe. Wenn man Anthracen zu Anthrachinon oxidiert, bleiben die beiden äußeren, radförmigen Benzolringe erhalten, während sich der mittlere Ring zu einem Benzochinonring verändert (eine Rahmenstruktur?).



Liegt hier nicht die chemische Grundstruktur eines Fahrrades vor, die allein durch den Konsum des Tees automatisch abhängig macht? Offensichtlich! Aber warum ist meine Frau dann nicht auch befallen? Ich trinke meinen Tee mit Milch; sie ohne! Ist etwa die Kombination aus Tee und Milch verantwortlich für meine Sucht? Wahrscheinlich! Haben nicht die Tee-mit-Milch-Britten mit dem Sammeln von Rädern angefangen?

(Text und Grafik: Uwe Schellhas, Osnabrück; Strukturformel Anthracen Wikipedia)

Die Radrennbahn im Karlsruher Stadtgarten (1890-96)

Das Drais-Jubiläumsjahr hat vielfältige Veranstaltungen und Projekte zum Thema Fahrradgeschichte in ganz Deutschland gebracht. Seit dem Sommer 2017 erinnern Informationstafeln im Karlsruher Zoo/Stadtgarten am Lauterberg dauerhaft an die alte Karlsruher Radfahrbahn, deren Geschichte eng mit dem Höhepunkt der Drais-Verehrung im Jahr 1893 verbunden ist.

Zufällig entdeckte ich vor drei Jahren in einer Ecke des Stadtgartens mehrere Aushänge zur Frühzeit der Parkanlage. Auf einer Karte des Areals war ein ovales Gebilde in der Form moderner Leichtathletiklaufbahnen zu sehen. Nähere Erkundigungen brachten mir die Gewissheit: Von 1890 bis 1896 bestand unweit südlich des Stadtzentrums eine veritable 400 Meter lange Radfahrbahn, die eine Breite von 7,35 m aufwies. Als Informationsquellen dienten mir das Archiv des Bundes Deutscher Radfahrer in Leipzig und das Karlsruher Stadtarchiv, in dem sich zum Beispiel ein aufschlussreiches Panoramabild befindet. (Abb. 1) Außerdem erhielt ich Informationen von Günter Grau, der intensiv für die BDR-Festschrift „Tritt um Tritt“ recherchiert hatte, und vom Gastronomenpaar Gabriele und Hans Gass. Letzteres betreibt seit gut 50 Jahren das Restaurant „Zoo-terrassen“, das als Ersatz für das historische Schwarzwaldhaus am ehemaligen Rennbahnsee erbaut wurde. Der Chef des Hauses ist ein großer Lokalpatriot – demzufolge Verehrer von Karl Drais und Carl Benz.

Nachdem ich die Geschichte der fast vergessenen Rennbahn recht gut rekonstruiert hatte, kam mir gleich die Idee, mehrere Tafeln mit den wichtigsten Fakten zur Radrennbahn und zu Drais aufzustellen. Seit Jahrzehnten bereits hoffte der Gastronom Gass auf eine Möglichkeit, an die spannende Entstehung des

Lauterberges, vor allem aber an die Rennbahngeschichte dauerhaft erinnern zu können. Als wir uns durch meine Recherchen zusammenfanden, sah er endlich die Chance auf Verwirklichung gekommen. Der Leiter des städtischen Gartenbauamts, Helmut Kern, begrüßte die Idee und gab sofort grünes Licht für die Umsetzung des Projekts.

Die endgültige Formulierung der Tafeltexte wurde zur schweren Geburt und spiegelt die seit langem in Karlsruhe herrschende Draisdebatte wider. Nur so viel für die Leser des KS: Glaubte ich anfangs, die Texte allein formulieren zu können, musste ich bald erleben, was es heißt, wenn sich die Stadthistoriker übergeben fühlen. Es war mir am Ende der Diskussionen nicht mehr möglich, mit gutem Gewissen wenigstens als Co-Autor genannt zu werden, aber es gelang mit Hilfe Kerns, wenigstens einige Grundaussagen in den Texten durchzusetzen.

Auf vier Bild- und Texttafeln werden nun BesucherInnen des Stadtgartens neben der Entstehung des Lauterbergs als Trinkwasserbehälter auch über seine technischen Probleme nach dem Bau informiert. Weitere Themen sind die Erfindung des Zweirades durch Karl Drais und die aufkommende Verehrung seiner Person. Und letztlich wird Wissenswertes über die Einweihung der Rennbahn, ihre Blütezeit und ihren Niedergang geboten. „Die große Verbreitung, deren sich der Sport des Radfahrens auch in unserer Stadt seit geraumer Zeit erfreut [...] hatte schon im Mai 1889 den Bürgerschaftsausschuß veranlaßt, auf Antrag des Stadtrats die Mittel zur Erstellung einer Radfahrbahn in der Höhe von 16 000 M[ark] zu bewilligen“, so aufgezeichnet in der Stadtchronik. /1/ Die Bahn wurde bereits am 1. Juli 1890 zur Benutzung freigegeben. „Am

21. September fand ihre feierliche Eröffnung durch ein von dem neu entstandenen ‚Verein zur Abhaltung von Rad-Wettfahrten in Karlsruhe‘ veranstaltetes großes Radfahrerfest statt. Dasselbe bestand aus einem Gartenfest am Vorabend, einem Radwettfahren am Nachmittag des genannten Tages und einem an die Preisverteilung sich anschließenden Bankett in der Festhalle.“ /2/ Mit der Einrichtung dieser Bahn glaubte Karlsruhe, der Galopprennbahn – dem „Turf“ in Baden-Baden im Ortsteil Iffezheim – etwas Gleichwertiges entgegensetzen zu können, so stand es jedenfalls 1893 in der Zeitschrift DAS STAHLRAD. Das Foto zeigt den Initiator des Projekts im Stadtgarten neben einer der anschaulich illustrierten Tafeln. (Abb. 2)



Allein das Schwarzwaldhaus (siehe am linken Rand der Abb. 1) kann dem Betrachter einiges erzählen, denn es könnte irgendwo im Wald stehen, beherbergte aber hier, einen Kilometer vom Stadtzentrum entfernt, die Wohnung des (Renn-)Bahnwärters (auch Aufseher genannt), die Kasse zur Entrichtung der Nutzungsgebühren sowie den Fahrrad- und Bekleidungsverleih. Der ordnungsgemäße Ablauf des normalen Fahr- und Trainingsbetriebes war vom Aufseher zu gewährleisten; sogar auf züchtige, sittliche Radkleidung hatte er zu achten, denn z. B. fleischfarbene, enganliegende Trikots waren nicht erlaubt und mussten gegen Passendes beim Aufseher kostenpflichtig eingetauscht werden. Für den geregelten Betrieb der Bahn gab es ab 1890 eine Benutzungsordnung (Abb. 3), ihr vollständiger Text steht auf S. 45.

Bei Rennen hatte der Mann eine weitere, verantwortungsvolle Aufgabe: Er war der Schiedsrichter und versah diesen Dienst von einer Art Ausguck am westli-



chen Fuß des Lauterberges. Dort postierte er sich in zweieinhalb Meter Höhe auf einer Natursteinmauer über der noch heute vorhandenen, zweiflügligen hölzernen Tür - also über dem Eingang zur sogenannten „Brunnenstube“. (Abb. 4) Während



des Rennbetriebes waren hier Getränke und Verpflegung für die RadsportlerInnen bereitgestellt. In der Mitte der Bahn befand sich der ovale „Rennbahnsee“ (Abb. 5), der später, nach dem Rückbau der Fahrbahn, „Schwanensee“ genannt wurde. Trotz optimaler technischer Gegebenheiten bestand die Rennbahn nur sieben Jahre. Finanziell nicht einträglich genug, wurde sie bereits 1896 aufgegeben und abgerissen. Auch blieb die bei Rennen für den Großherzog reservierte Loge stets leer – dabei wird



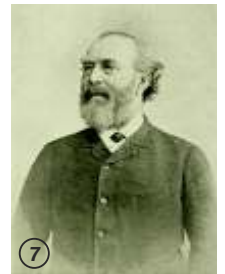
die bei den Monarchisten unvergessene, klare politische Überzeugung des „Vaters des Radsports“ (sprich Drais) durchaus eine Rolle gespielt haben.

Die Geschichte der Rennbahn ist aber auch auf andere Weise untrennbar mit Karl Drais (1785-1851) verbunden, dessen geniale Erfindung am 12. Juni 2017 zweihundert Jahre alt wurde. Mehrere Ereignisse bzw. Entwicklungen kamen in den 1890er Jahren zusammen: Einmal die rasant wachsende Begeisterung für das Radfahren, dann die Tatsache, dass sich die in Vereinen organisierenden Freundinnen und Freunde des Radsports an den Erfinder des Urfahrrades zu erinnern begannen und ein Zufall.

Der alte Karlsruher Friedhof, auf dem Drais seit 1851 lag, war schon längere Zeit überbelegt und sollte geschlossen werden. Mit dem Vollzug dieses Vorhabens wäre das Drais'sche Grab über kurz oder lang eingeebnet worden. Von offizieller Seite bestand kein Interesse, irgendetwas für den in monarchistischen Kreisen schon lange vor seinem Tod verhassten Demokraten Drais zu tun. Glücklicherweise trat nun damals der Draisverehrer und ehrenamtliche Karlsruher Stadtarchivar Dr. Thomas Cathiau (1832 - 1921) auf den Plan (Abb. 6). Er schlug in ganz Deutschland sozusagen Alarm und fand in Carl Hindenburg (1820 - 1899), dem ersten Präsidenten des Deutschen Radfahrer-Bundes, den entscheidenden Unterstützer. (Abb. 7)

Diese beiden Männer, selbstverständlich gestützt auf die Mitglieder der Rad-

fahrerverbände in Karlsruhe und im ganzen Deutschen Reich, ermöglichten durch ihre Spendensammlungen, Aktionen und Gedenkveranstaltungen dann die Umbettung der sterblichen Überreste, die Wiederbestattung, die Schaffung des Grabmals (1891) und des Denkmals (1893) sowie z. B. die Gedenktafel am



Sterbehaus. Dadurch entrissen sie Karl Drais dem drohenden Vergessen, denn von offizieller Seite war seinerzeit aus dem genannten Grund nichts zu erwarten. Bis in die Gegenwart wurde nach meiner Kenntnis im öffentlichen Raum der Karlsruher Innenstadt noch niemals irgendetwas Nachhaltiges seitens der Stadt für eine Würdigung von Karl Drais getan. Umso erfreulicher nun die vier Schautafeln im Stadlgarten, die diese fast vergessene Zeit wieder lebendig machen.

Ein weiterer ganz besonderer historischer Ort liegt nur wenige hundert Meter von der Bahn entfernt am Eingang des Stadlgartens. Am 24. September 1893 begannen die Drais-Feierlichkeiten früh um 9 Uhr mit einer Kranzniederlegung an seinem Grab auf dem Hauptfriedhof und der anschließenden Einweihung des Denkmals an der Kriegsstraße. Dann



folgten einem großen Preiskorso verschiedener Radfahrervereine die Aufmärsche weiterer Gruppen und schließlich die bis in die Nacht dauernden Darbietungen in der Karlsruher Festhalle. (Abb. 8) Diese Programmfolge stellt meines Wissens das Beeindruckendste dar, was es jemals zu Ehren von Karl Drais gegeben hat.

Ich will hier aus dem Abendprogramm in der Festhalle nur das eigens zu diesem Anlass geschaffene Festspiel „Bicycletta“ von Carl Hindenburg erwähnen. Dieser Tag der Denkmalseinweihung war alles in allem eine großartige Demonstration des allgemein wachsenden Bewusstseins für die Bedeutung von Drais und seiner Erfindung und ein Eingeständnis der in der Vergangenheit begangenen Fehler und Unterlassungen. Für Letzteres steht der hier verkürzt zitierte Satz aus der an diesem Tag bei der Denkmalseinweihung gehaltenen Hauptrede vom Stadtarchivar Cathiau:

„... so wird es von dieser, durch ausdauernde Arbeit und liebevolle Erinnerung geweihten Stätte hinausgehen in alle Welt – wie ernster Glockenruf –, daß eine

alte Schuld der Welt nunmehr gesühnt sei!“ [3]

Leider behielt der Stadtarchivar nicht Recht. Das Drais-Denkmal (auch das von Carl Benz) musste dem wachsenden Autoverkehr 1963 weichen und so steht es gegenwärtig fern der Innenstadt. Bis heute sind anhaltende Ignoranz, uralte und überraschenderweise neue - teilweise üble Angriffe - gegen Karl Drais, ja sogar absurde Zweifel an der Qualität seiner Haupterfindung in Veröffentlichungen wahrzunehmen. Dem muss entschieden widersprochen werden! Trotz vieler positiver Entwicklungen, trotz guter Projekte, gibt es noch viel Arbeit in puncto nachhaltiger Wissensvermittlung. Gerade in seiner Heimatstadt Karlsruhe ist in dieser Hinsicht noch eine Menge zu tun, weil die für diese Aufgabe Verantwortlichen genau das bis heute nicht begriffen haben bzw. sogar dagegen arbeiten! Im Ausland dagegen ist Karl Drais eine durch und durch positiv besetzte Figur; in Deutschland noch nicht.

(Martin Hauge, Karlsruhe)

Das besondere Ausflugsziel

Bezeichnung	Rudrennbahn im Stadtpark
Historie	eingeweiht 1890, beseitigt 1896
Besonderheit	im direkten Umfeld des hist. Lauterbergs im Zoolog. Garten Karlsruhe. Eingang Süd, Bahnhofplatz 4
Lage	
Geografische Koordinaten	N 48.995134 O 8.401320
Touristische Radwege in der Nähe	Rheinradweg PanEuropa-Radweg Schwarzwaldweg

Anmerkungen

- [1] Chronik der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe für das Jahr 1890, Verlag von Macklot, Karlsruhe 1891, hier S. 58
 [2] Ebenda
 [3] Karlsruher Zeitung vom 28. Sept. 1893, Beilage zu Nr. 267

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 Panoramabild Stadtarchiv Karlsruhe StadtAK 8/PBS IV 260
 Abb. 2 und 4 Fotos: Harald Bogdahn
 Abb. 3 und S. 45 Bahnordnung StadtAK 8/StS 17
 Abb. 5 Colorbild Schwarzwaldhaus <https://www.loc.gov/resource/ppmsca.00318/>
 Abb. 6 Stadtarchivar StadtAK 8/PBS III 194
 Abb. 7 Hindenburg https://de.wikipedia.org/wiki/Carl_Hindenburg#/media/File:Hindenburg,_Carl.jpg
 Abb. 8 Karlsruher Festhalle um 1895 <http://hdl.loc.gov/loc.pnp/ppmsca.00317>



„Derby der Pedale“

Der 35 mm-Tonfilm von Johannes Lüdke (Regie) und Konstantin Boenisch (Gestaltung und technische Leitung) ist ein außerordentliches Zeitdokument. Er berichtet über die zweite Deutschlandfahrt der Straßenprofis nach dem Zweiten Weltkrieg. Aus einem weißen Cabriolet heraus wurden Aufnahmen vom Renngeschehen, von den Städten und Landschaften gemacht, anschließend professionell zusammengeschnitten und kommentiert. Der Dokumentarfilm geriet in Vergessenheit, obwohl er perfekt gemacht ist und 1949/50 auch in deutschen Kinos lief. Bisher war er in keinem Bestand von Filmarchiven und -museen nachgewiesen.

Zufällig wurde bei Aufräumarbeiten auf dem Dachboden der Firma ZF in Bielefeld-Brackwede (ehem. Rabeneick-Gebäude) eine Filmrolle gefunden. Der abgerissene Vorspann erschwerte eine Identifikation des Films, aber als er nach längerem Suchen gefunden wurde, war es klar, dass es sich um einen Teil des Films „Derby der Pedale“ handelte. Über das Online-Archiv www.filmportal.de konnten die Eckdaten des Films schnell gefunden werden. Der Gesamtfilm hatte eine Länge von 37 min, die erste Rolle hält knapp 17 min Spielzeit vor. Durch äußerst glückliche Umstände überlebte der Film mehr als 60 Jahre – unentdeckt und fast unversehrt. Inzwischen ist auch die zweite Rolle gefunden worden, aber das Zelluloid des Films war zu bröselig, er konnte weder abgespielt noch digitalisiert werden.

Der Dokumentarfilm lief seinerzeit zum Beispiel im Filmtheater des Berliner Sportpalasts, und zwar zusammen mit dem amerikanischen Dokumentarfilm „Nanuk, der Eskimo“, weil „Derby der Pedale“ allein kein abendfüllendes Programm ergeben hätte. Für die Kinobesucher gab es ein Preisausschreiben der Firma RABENEICK, bei dem man ein Fahrrad gewinnen konnte. Diese Fakten konnte der Autor dieser Zeilen durch die freundliche Unterstützung der Bibliothek der Filmuniversität in Potsdam-Babelsberg ermitteln. Dort ist ein Ausschnitt der NZ archiviert, der hier abgebildet ist.

Die Neue Zeitung, München
Berliner Blatt

13. Dez. 1949
Film vom Fahrrad

„Derby der Pedale“ heißt ein Sportfilm, der zusammen mit dem Film „Nanuk, der Eskimo“ vom 20. bis 22. 12. im Filmtheater im Sportpalast gezeigt wird. Das Derby der Pedale schildert eine Radrundfahrt durch Deutschland um das Grüne Band der IRA. Mit den Filmvorführungen ist ein Preisausschreiben verbunden, bei dem als erster Preis ein Rabeneick-Fahrrad zu gewinnen ist.

Warum brachte gerade die NEUE ZEITUNG diese Meldung? Der Macher

von „Derby der Pedale“ war Konstantin Boenisch, der schon in den späten 1920er Jahren als Direktor verschiedener Wochenschauen filmisch tätig war. Sein Sohn Peter arbeitete nach dem Zweiten Weltkrieg erst als Lokal- und Sportredakteur für die ALLGEMEINE ZEITUNG, dann als Korrespondent für die NEUE ZEITUNG, die von der amerikanischen Besatzungsmacht in ihrer Zone als demokratisches Presseorgan gegründet wurde. Seiner Tätigkeit ging Boenisch in Berlin und danach in München nach. So wird wohl der Sohn dafür gesorgt haben, dass die Meldung zum Filmwerk seines Vaters in die NZ kam. Übrigens handelt es sich bei dem Peter Boenisch – laut Wikipedia – um den späteren Regierungssprecher von Helmut Kohl, Chefredakteur der BILD und Erfinder der BRAVO.



Nach längerem Recherchieren steht fest, dass über diese kleine Zeitungsmeldung hinaus so gut wie nichts über diesen Film in Erfahrung zu bringen ist. Während über die Deutschlandfahrt 1949 viel geschrieben wurde, z. B. auch im SPIEGEL Nr. 31 vom 28. Juli 1949 (aufrufbar als PDF unter <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-44437403.html>, sehr lesenswert!). Ein winziger Hinweis fand sich in der 72-seitigen Broschüre „Quer

durch Deutschland um das grüne Band der IRA · Ergebnisse – Erlebnisse – ein Gesamtbericht“, zusammengestellt von Otto Baer aus Berlin-Dahlem. Dieses Heft steuerte das Archiv von F & S für die Recherchen zum Film bei. Es kam im August 1949 heraus und wurde in einer Auflage von 8 000 Exemplaren verbreitet. Darin wird der Film nur mit einem Satz erwähnt und zwar auf der Seite 25: „Zu rechter Zeit ist auch der weiße Sportwagen von Bönisch mit der Kamera da, die einen Film des Rennens aufnimmt.“ Das Cabriolet mit der aufragenden Kamera ist in zwei Einstellungen des Filmes kurz zu erkennen.

Das gefundene Filmmaterial wurde vom Medienarchiv Becker (Bielefeld-Brackwede) in HD-Qualität digitalisiert. Dieser Version wurden die hier gezeigten Fotos per Video-Schnappschuss entnommen. Der Film wurde von einem Mitarbeiter von ZF bei youtube hochgeladen und ist dort bei Eingabe von „grünes Band IRA“ zu entdecken. Max Schmelting als Starter lässt grüßen...

„Quer durch Deutschland um das Grüne Band der IRA“ heißt der genaue Titel des Straßenrennens, das im Mittelpunkt des Filmes steht. IRA steht für „Industriegemeinschaft zur Förderung des Radfahrwesens“. Da u. a. an der „Tour de France“ nach dem Zweiten Weltkrieg vorerst keine deutschen Fahrer teilnehmen durften, wurden seit 1948 eigene deutsche Langstreckenrennen initiiert.

Das Straßenrennen lief vom 9. bis 23. Juli 1949 über gut 2860 km, es starteten 61 Fahrer, das Ziel erreichten 37. Der Gesamtführende fuhr im weißen Trikot (dem sog. Leichenhemd), im Gegensatz zur Tour de France, wo der Spitzenreiter ein gelbes Trikot trägt. An den Start gingen die Profi-Teams von 9 deutschen Fahrradfabriken. In 13 Etappen ging es von Hamburg nach München. Etappenziele waren Hannover, Bielefeld, Dortmund, Köln, Frankfurt, Mannheim, Freiburg, Waldshut, Singen, Wangen, Garmisch-Partenkirchen, Bad Reichenhall und München.

Wer sehen möchte, wie das Rennen in München auf der Amorbahn zu Ende ging, findet im Bundesarchiv einen kurzen Film, einfach „Welt im Bild 218/1949“ in die Suchmaschine eingeben.

(mm)

PS: Falls jemand der KS-Leser den fehlenden Filmteil besitzen sollte – bitte bei der Redaktion melden!



Karl Weimer vom BAUER-Team schaut in die Kamera, er gewann im Alleingang die 6. Etappe von Frankfurt nach Mannheim.

Die Werksteams

- DÜRKOPP - Bielefeld mit Otto Weckerling, Werner Richter, Otto Ziege, Emil Kijewski ...
- RABENEICK - Bielefeld mit Harry Saager, Werner Holthöfer, Reinhold Steinhilb, Lothar Ehmer ...
- MEISTER - Bielefeld mit Heinrich Kopf, Ludwig Ruckteschler, Gerhard Bartkowski ...
- GOLD-RAD (Fa. Goldberg) - Köln mit Willy Brunner, Armin Henning, Heinrich Weis ...



Sämtliche Etappen wurden mit F&S-Kettenschaltung gewonnen, darunter 9 Etappen auf der Original-Torpedonabe mit Rücktrittbremse und 3 Etappen mit F&S-Leerlaufnabe. Der Gesamtsieger Harry Saager, der keine Etappe gewann, fuhr mit DUREX-Naben von PWB.

Gesamtergebnis

1. Harry Saager (RABENEICK) 85 Std. 15 Min. 2 Sek
2. Erich Bautz (PATRIA WKC) 85 Std. 20 Min. 33 Sek.
3. Reinhold Steinhilb (RABENEICK) 85 Std. 24 Min. 11 Sek.
4. Werner Richter (DÜRKOPP) 85 Std. 44 Min. 43 Sek
5. Otto Weckerling (DÜRKOPP) 85 Std. 44 Min. 48 Sek.
6. Paul Süß (PATRIA WKC) 85 Std. 58 Min. 30 Sek.

Der Sieger fuhr eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 33,4 km/h.

Die Bergwertung gewann Erich Bautz (31 P.) vor Heinz Müller (29 P.) und Harry Saager (27 P.)



Einer der ersten Sponsoren des Nachkriegs-Radsports
Foto: Firmenarchiv Dr. Kurt Wolff/ALCINA



Das Fahrerfeld litt besonders unter der extremen Hitze des Sommers 1949.

- PATRIA WKC - Solingen mit Erich Bautz, Paul Süß, Hubert Schwarzenberg ...
- EXPRESS - Neumarkt bei Nürnberg mit Philipp Hilbert, Matthias Pfannenmüller, Gerhard Stubbe, Julius Kalb ...
- BAUER - Klein-Auheim/Main mit Heinz Müller, Franz Ruland, Karl Weimer, Ludwig Hörmann ...
- BISMARCK - Radevormwald mit Günther Pankoke, Andreas Hiltl, Erich Zawadski, Reinhold Tietze ...
- HEIDEMANN - Einbeck mit Willy Kubatz, Siegfried Grigat, Günther Schuhmacher ...

Der verbotene Radwechsel zwischen Bartkowski (MEISTER) und Saager (RABENEICK) wurde später mit einer Strafminute geahndet.



Mein Rad

aus der Sammlung von Peter Zielasko,
Varel in Ostfriesland

Es ist ein „Urania - Jubiläumsmodell“,
gebaut in Cottbus.

Wie kann dieses Modell näher bestimmt
werden?

Bei dem vorgestellten Rad handelt es sich
um ein Jubiläumsmodell der Urania Fahr-
radwerke in 26 Zoll von 1938. Diese Fahr-
radfabrik feierte 1936 ihr 40-jähriges
Bestehen. Dieses Jubiläum wurde lange
für Werbezwecke benutzt.

Wie kam das Rad in Deinen Besitz?

Ich habe das Rad 2004 im Internet er-
steigert. Weil ich große Sorge hatte, dass das
Rad heil ankam, schickte ich dem Ver-
käufer eine ganze Rolle Luftpolsterfolie
zu, das hatte Erfolg! Nach dem Auspa-
cken präsentierte sich das Rad größtenteils
heil, aber überall etwas angerostet.
Das Fett war verharzt und das komplette
Fahrzeug mit einer Schicht Holzmehl
überzogen. Vielleicht hat es in einer
Tischlerei überlebt.

Wie hast Du es bearbeitet?

Ich habe das gute Stück vollständig zer-
legt, behutsam entrostet und konserviert,
die Dreigangnabe restauriert und einige
Teile ersetzt. Mit neuen Reifen und
Schläuchen war das Fahrrad dann fahrbe-
reit.

Was magst Du an diesem Rad besonders?

Es hat eine hübsche Gesamterscheinung,
besonders gefallen mir der originale Ura-
nia-Sattel und die blaue Linierung. Durch
die originale Erhaltung ist es auch ein
schönes Belegstück für mein geplantes
Buch über Urania und eine tolle Ergän-
zung für unsere Urania-Sammlung.

Welches großartige Erlebnis hattest da-
mit?

Im Jahr 2008 nahm ich mit diesem Rad an
der Velocipediade in Berlin teil, das war
ein sehr schönes Erlebnis, an der Sieges-
säule vorbei zum Brandenburger Tor zu
fahren.

Wer sich hier mit seinem Rad vorstellen möchte,
schreibt bitte direkt an Sven Dewitz via Email an
rostige-speiche@web.de



oben: Peter zeigt im Garten sein schönes
Urania-Rad

links: Besonders gut erhalten ist der Ledersat-
tel mit Firmenprägung

unten: Die Rahmenbeschriftung weist beson-
ders auf das Jubiläumsmodell hin

ganz unten: Das geflügelte U als elegante
Schutzblechfigur

Fotos: Peter und Petra Wallerstein-Zielasko



Die Feder

von Frank Böttcher,
Friedrichsdorf im Taunus (Hessen)

An einem Donnerstag im Dezember 2017: „Wie, ich soll die Feder schreiben? Wieso ich?“ Das waren die letzten Worte zwischen meiner Frau und mir, dann war die Leitung tot!

Als ich dann, am Abend selbst die Feder gelesen hatte, begriff ich, wem ich dies zu verdanken hatte: Andreas Brosi. Nun gut, dann schreiben wir mal die Feder. Aber wie viele vor mir, stellte ich erst mal die Frage, was man denn da so schreibt, was denn die anderen so von einem interessieren könne? Nach langem hin und her, habe ich mich dafür entschieden euch davon zu berichten, wie ich denn beim Fahrradsammeln gelandet bin.

Wir schreiben das Jahr 1974, die Nation wird von der Fußball Weltmeisterschaft gefangen gehalten, und mir ist langweilig. Wie, einem achtjährigen Jungen ist bei so was langweilig? Wie kann das sein? Das ist halt so!

Dieser Umstand hat damals meinen Onkel dazu bewogen, mir sein altes Fahrrad, das er immer noch im Keller aufbewahrte, zu schenken. Ein RIXE Herrenrad 28“, schwarz und aus dem Jahr 1951. Seines Zeichens das erste Dienstfahrzeug in unserem kleinen hessischen Dorf im Taunus nach dem Krieg. Man muss dazu wissen, mein Onkel war der Dorfpolizist und damit

er von seiner Dienststelle zu den Nachbarorten seines Reviers kommen konnte, hatte er das RIXE bekommen.

Da stand es nun, ein viel zu großes Rad für einen so kleinen Bub. Aber jeder von euch kennt das, man will fahren. Irgendwann hatte ich den Dreh heraus. Mit dem einen Bein durch das Rahmendreieck, das Rad schräg stellen und dann ging die wilde Fahrt los. Die Zeit verging, ich wurde größer, und das Rad musste mehr leisten. Inzwischen konnte ich im Stehen fahren und damit auch größere Touren unternehmen. Ziel eines solchen Ausfluges waren, nicht nur einmal, die Übungsmanöver der US – Soldaten in unserem Taunuswald. Bei denen konnte man Bier, das wir bei Vattern gemopst hatten, gegen Ausrüstungsgegenstände, z. B. Dosenlebensmittel, Ledertaschen, Handschuhe oder Messer eintauschen. Zuerst musste man aber das Rad den langen steilen Waldweg hoch schieben. Um dann, nach erfolgter Tauschaktion, diesen wieder hinab zu rasen, immer mit halb schleifendem Rücktritt, der es dann unten mit Dampfen und Ölverlust quittierte. Ja, geschont wurde da nix! Die Zeit verging, andere Räder kamen und gingen, aber das RIXE blieb.

Inzwischen schreiben wir das Jahr 1984, ich hatte eine Lehre begonnen und wie der Zufall es wollte, musste ich in meinem Lehrbetrieb ein Motorrad der Marke HOREX restaurieren. Das machte mir so viel Spaß, dass ich mich selbst auf die Suche nach einem geeigneten alten, motorisierten Oldtimer machte. Ich wurde bei einem Fahrradsammler aus dem nahen Stierstadt fündig, der mir eine

DKW verkaufte. Sichtlich begeistert von seiner Fahrradsammlung, erinnerte ich mich des RIXE-Rades und der Entschluss wurde gefasst, dass, wenn die DKW fertig sei, ich mich diesem Rade annehmen würde. Gesagt getan, und so hatte ich das erste alte Fahrrad.

Es mussten jedoch noch weitere 21 Jahre vergehen, bis die völlige Begeisterung zum Rad ausbrach. Auslöser dazu war mein Schwiegervater. Die alten Räder seines Freundes mussten aus dem Keller raus und ich sollte diese dringend abholen.

Ein dort vorhandenes VICTORIA Damenrad von 1921 fand meine Frau Daniela so toll, dass ich es ihr gleich restaurieren musste. Der Besuch zur IVCA in Bad Brückenau war dann die Schlüsselbegegnung zu all den anderen begeisterten Sammlern, die sich in historischer Kleidung zur Ausfahrt trafen. Und wir waren mittendrin. Ich war so begeistert, dass ich im Anschluss gleich in den Verein eingetreten bin. Seit dieser Zeit, schlagen zwei Herzen in meiner Brust, das eine für Mit-, das andere für Ohne - Motorkraft betriebene Zweiräder. Ich kann nur sagen, es ist nicht immer ganz einfach sich zu entscheiden, was man nimmt, aber das ist eine andere Geschichte!

Von mir fliegt die Feder, nicht allzu weit, zu jenem Sammler, wo für mich alles begann. Zu Uwe Trester nach Oberursel / Stierstadt, dem Mann, mit dem ich seither immer noch verbunden bin.

29. ICHC in London

Die Internationale Konferenz für Fahrradgeschichte (ICHC) findet dieses Jahr in Erinnerung an Denis Johnsons Patent von 1818 in Großbritannien statt, und zwar vom 13. bis 15. Juni. Veranstaltungsort ist die Guildhall in der Gresham Street. Weitere Informationen finden Interessierte auf www.ichc.biz oder sie wenden sich an Phil Saunders via Email unter phil.saunders@cityoflondon.gov.uk.

Die Teilnahmegebühr beträgt umgerechnet etwa 200 €. Die Anmeldung sollte umgehend erfolgen, weil der Anmeldeschluss Anfang Mai ist.



Eroica Hispania

Die internationalste Eroica-Veranstaltung findet in Cenicero/Spanien statt. Sie wird im Herzen von La Rioja ausgetragen, umgeben von den berühmten Weinbergen der Region. Neben den Fahrradtouren über 20, 69, 118 und 139 km vom 2. bis 3. Juni gibt es eine Vintage-Fahrradmesse, authentische lokale Speisen und Getränke, Live-Musik und Weinproben, diese auch als geführte Museumstouren. Für Teilnehmer gibt es die Option, Vintage-Fahrräder vor Ort auszuleihen. Weitere Informationen zur Veranstaltung unter www.eroica-hispania.es oder bei Florian Knorr Tel. 004915117236415.

TERMINE

27. März bis 23. September: Ausstellung „Trends auf zwei Rädern“ in Wolfsburg, Dieselstr. 35 mit 57 Zweirädern, davon viele historische; Info: www.automuseum-volkswagen.de

5. Mai: Frühjahrsausfahrt von Wilsdruff nach Hirschfeld, Info: frank@fahrradsammler.de

10. Juni: In Velo Veritas in Retz/Österreich

17. Juni: Ausfahrt Zerna bei Kamenz. Info: frank@fahrradsammler.de

30. Juni: Nachtausfahrt in Dresden, Treff 18 Uhr Schützengasse 18. Info: frank@fahrradsammler.de

6. - 7. Juli: Teilemarkt und Treffen für historische Fahrräder Deutsches Fahrradmuseum Bad Brückenau

7. Juli: Oldtimertreffen und Parade durch die Altstadt, Treffpunkt PUCH-Museum, A-6800 Feldkirch, Bifangstr. 39, 8 Uhr, Fahrtstrecke 2,5 km zur Österreich-Radrundfahrt; Kontakt: Peter Rohrer 00435522-44267 oder Andreas Karcher 07542-22419

10. - 12. August: VeloSwing Saarbrücken, Info: www.veloswingfestival.de

17. - 19. August: Velocipediade, Zeche Carl in Essen

25. August: 3. Internationale Hochrad-Show in Niederfrohna bei Chemnitz und **1. Int. Hochrad-Rennen** über 1 Meile; Info: arnold.penig@gmx.de

9. September: Sonnenaufgangsfahrt, Treff 4 Uhr bei Frank in Pirna. Info: frank@fahrradsammler.de

9. September: 8. Fahrrad-Klassik-Markt, 10-17 Uhr, Jagowstr. 28, 13585 Berlin / Spandau; Anmeldung über info@historische-fahrraeder-berlin.de oder 030/3368148

9. September: 4. Nostalgie-Tag Radrennbahn Bielefeld, 11 - 17 Uhr; Info: www.radrennbahn-bielefeld.de

15. + 16. September: VeloClassico auf Schloss Ludwigslust, Info: www.veloclassico.de

22. + 23. September: Stallhof-Ausstellung in Dresden, Thema: „Historische Räder unserer Nachbarländer“, Info: frank@fahrradsammler.de

31. Oktober: Ausfahrt für historische Rennräder von Chemnitz nach Dresden. Info: frank@fahrradsammler.de

VERKAUFE

Das **Vereinsarchiv** hat noch viele „Knochenschüttler“-Ausgaben für 2,50 - 5,00 € je Ausgabe zu verkaufen. Auktionskataloge (je 5,00 €) und Bücher aus der Schriftenreihe sind auch



noch zu haben: Band 5 „Gib Speiche Alter“ (9,95 €), Band 6 „Die wilde, verwegene Jagd“ (19 €), Band 7 „Sättel, Taschen & Gamaschen“ (18 €). Alle Preise inkl. 7 % Mehrwertsteuer. Zu jeder Bestellung kommen die Versandkosten hinzu. Bestellungen an

Steffi Eggers über steffi.eggers@gmx.de oder Telefon 0157-85906840.

Hochrad „Hillman, Herbert & Cooper“, ca. 1885; **Adler** Herrenrad 28" von 1926; **Wanderer** Damen-Rad von 1935 (sehr selten); Anfragen an Rolf Neyer, Tel. 0541-18 92 79.

SUCHE

Helical-Premier Fahrrad, auch schlechter und defekter Zustand, Rahmen oder auch nur Rahmenteile. Gerhard Eggers, Tel. 0176-22217278, gerhard.eggers@gmx.net

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

Linierungen

Traditionelle Handlinierung aller Fahrzeuge ab
• Fahrräder • Motorräder • Oldtimer & Klassiker •

Alex. Wernig

Am Mühlgraben 6 - 07952 Pausa

0171-3615817

• www.alexwernig.de •

Zu guter Letzt...



Heeresbrieftaubenanstalt Berlin-Spandau

Der Taubenträger (links) trägt in einem Umhang 4 Brieftauben – 2 auf der Brust, 2 auf dem Rücken. Da der Radfahrer mit seinem Körper die auf unebenem Gelände hervorgerufenen Erschütterungen auffängt, sind die Tauben in den Umhängen geschützt. Der Käfigträger (rechts) trägt auf dem Rücken einen zusammenklappbaren Käfig. Bei Ruhepausen und in der Unterkunft werden die Tauben in dem aufgestellten Käfig untergebracht, gewartet und gepflegt.

aus: RADMARKT UND MOTORFAHRZEUG 1928, Nr. 1940

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



MUSEUMSLADEN

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

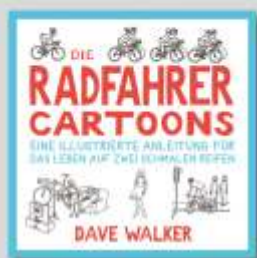


JETZT BESTELLEN BEI **€ 24,95**
FAHRRADBUCH.DE

INFO@FAHRRADBUCH.DE TEL: 0341-392 80600

MAXIME
Grafik und Design

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

Gasthaus „zum Lustigen Ottokar.“

GASTHAUS
„zum Schnarchenden Mops.“



Geübt in Zeichnungen von Otto Schendel



Einst fand ich ein Wirtshaus verödet still,
Vergessen am lauschigen Pfade;
Kein Wandrer hielt Einkehr in diesem Idyll,
Kein Radler stieg rastend vom Rade.

»Zum schnarchenden Mops« hieß die
Gaststätte hier,
Der Name schon mußte ja schrecken!
Der Wirt war verbittert, versauert das Bier,
Und der Mißmut saß dumpf in den Ecken.

Und doch trat ich ein und sah prüfend mich um,
Hier fehlte nur Leben und Lachen!
Und blitzartig ging's mir im Schädel herum:
Wie bringt man den »Mops« zum Erwachen?!

Denn trotzdem die Wände so grau und so kahl,
Erschien mir der Raum wie geschaffen
Für fröhliche Menschen und frohen Randal
Und auch für manch lustigen — »Affen«!

Der Wein, den ich probte, war blumig und licht,
Voll Feuer und doch voller Milde,
Das Schnitzel mit Sahne —
ein Gaumengedicht!
Kurzum, ich war bald schon im Bilde.

»Herr Wirt!« rief ich launig, »Herr Wirt,
trink er mit!
Die Grillen hier müssen entweichen!
Das werden zu zweit oder vielmehr zu dritt
Wir bald, wenn Ihr wollt, schon erreichen!

Vor allem der Name ist gänzlich verkehrt,
Das Spießertum ist mal gewesen,
Denn wenn man vom »Schnarchenden
Mops« was hört,
Denkt jeder an mopsen und dösen!

Doch heute herrscht Leben voll Tatkraft
und Lust,
Heut will man was sehen und hören!
Und mit 'nem verflizten Bart auf der Brust
Kann keiner ein Mädel betören!

Ein witziges Wort und ein lustiger Schlip,
Die Fassade voll Frische und Lachen!
Ein bißchen Humor und den nötigen Grips!
Nur dann kannste heute was machen! —

Es klangen die Gläser verheißungstoll,
»Herr Wirt, bitte noch eine Flasche!«
Und während er fort war, holte ich schnell
Mein Skizzenbuch aus der Tasche.

Ich gab ihm das Buch, das angefüllt war
Mit schnurrigen Bildern und Scherzen
Von dem lustigen Radfahrer »Ottokar«,
Dem Erheiter unzähliger Herzen.

Und der Krüger besah sich das Büchlein lang,
Und er las und schaute und dachte,
Und sein Sorgenanitz ward heil und blank,
Bis schließlich recht herzlich er lachte.

»Das ist eine Type!« rief fröhlich er aus,
»Potttausend!« jetzt bin ich im Bilde:
Mir fehlen solch lustige Bilder im Haus
Und der schlagende Titel am Schilde!

»Herr Malersmann, topp! Hier ist meine Hand,
Ihr könnt mir das Dasein erhellen!
Malt mir an die Front und an jede Wand
Den lustigen Contigeseiten!« —

Wir haben noch manche Flasche geleert
Und die vollen Gläser geschwungen,
Und endlich dem »Mops« — wie sich das
gehört —

Ein »valse in perpetuum« gesungen



Gasthaus
„zum Lustigen Ottokar.“

Wir haben dem lustigen Ottokar
Ein dreifaches Vival geschmettert! —
Dann sind wir — ich glaube, nicht mehr
ganz klar —

In die schwankenden Betten geklettert.

Tags drauf schon nahm ich die Arbeiten vor,
Flott hab ich die Wände bekleistert
mit Ottokarbildern, voll Schmiß und Humor;
Und der Wirt war vom Maler begeistert!

Der Krüger war schier außer Rand und Band
Als neben dem Schild der Fassade
Ein riesengroßes Bildnis erstand:
Der Ottokar mit seinem Rade!

Und heut, heut sucht man das stille Haus
Vergeblich am lauschigen Pfade.
Denn heute st-ömen hier ein und aus
Die Gäste, auf »Conti« zu Rade!

Denn, was einst der »Schnarchende Mops«
hier war,
Ist heute — groß steht es am Schilde —
Das Gasthaus »zum Lustigen Ottokar!« —
Und nun — ist wohl jeder im Bilde!

