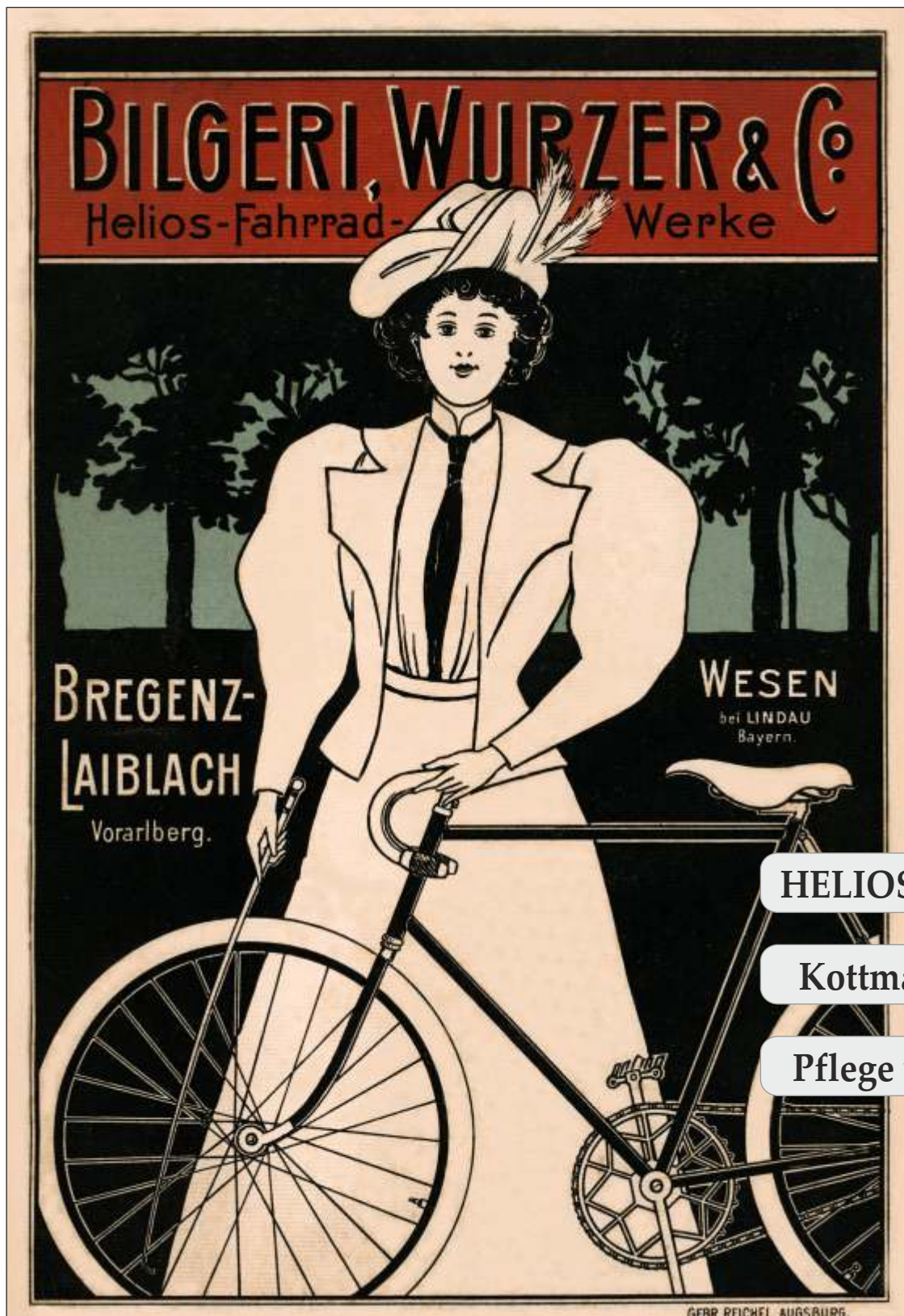


KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

66



HELIOS-Fahrradwerke

Kottmann-Velociped

Pflege von Lederzeug

In dieser Ausgabe:



Ausschnitt aus der „Illustrierten Preis-Liste der Helios-Fahrrad-Werke“ um 1897
Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin,
Historisches Archiv

Originale Tretkurbelvelocipede gehören zu den Prunkstücken der Fahrradsammlungen, die gern viel Holz in den Mittelpunkt stellen.

Wie bekommt man so etwas in die eigene Sammlung? Rainer Gilles fand einen gangbaren Weg und hatte auch noch Glück dabei: Er fischte im Trüben, fing aber dabei einen kapitalen Hecht!



Verschieden stark strapazierte Lederdecken
Foto: M. Mertins

Helios, der griechische Sonnengott, war Namensgeber für Räder aus Vorarlberg.

Die Marke Helios dürfte nur wenigen Kennern der Altradszene bekannt sein. Mit diesem Artikel von Mathias Vogel tritt die Marke aus dem Schatten der Alpen heraus.



Markantes Rosettenpedal von 1870
Foto: Rainer Gilles

Leder ist ein empfindliches Naturprodukt!

Wer macht sich schon Gedanken darüber, dass seine Satteldecke mal grasend auf einer Weide stand? Stephanie Rothemund hat die Kuhhaut für sich entdeckt und kennt sich mit diesem Produkt tierisch gut aus. Unsere Fachfrau beschreibt verschiedene Schäden am Leder und gibt viele Tipps für den Umgang damit.

Liebe Leserinnen und Leser,

wieder liegt ein prall gefülltes KS-Heft, das viele Themen behandelt, vor Euch. Nicht jeder wird das Heft von vorne bis hinten studieren, aber es ist bestimmt für jede(n) etwas von Interesse dabei. Deshalb möchte ich heute auch keinen Artikel besonders hervorheben.

Besonders gefreut habe ich mich aber über den Leserbrief von unserer Juliane Neuss. Sie kenne ich schon seit den Anfängen des ADFC, und die liegen nicht nur gefühlt drei Jahrzehnte zurück. Juliane ist ausgewiesene Fahrradtechnik-Expertin und schrieb lange Jahre für die Mitgliederzeitschrift des Fahrradvereins in der Rubrik Technik.

In ihrer Email an die Redaktion erinnert sich unsere Fahrradfachfrau – ausgelöst durch den Bericht über die Rennen der Zeitungsfahrer – an einen Jugendroman zum gleichen Thema, den Juliane seinerzeit verschlungen hat. Titel: „Die Fünfzig vom Abendblatt“. Walter Euhus hat sich daraufhin das Buch beschafft und näher angeschaut, seinen Artikel findet ihr auf S. 23 und 24. Auch ich habe den Roman antiquarisch für kleines Geld erworben und gelesen, besonders ein Kapitel mit der Überschrift „Harald [einer der Helden des Buches] fängt an zu begreifen, was eine Zeitung sein kann“. Darin gibt es eine Textpassage, die meine ungeteilte Beachtung fand. Harald hat seinen ersten Artikel geschrieben, der nun im Abendblatt erschienen ist. Ich zitiere leicht gekürzt von der Buchseite 95: „Sein Artikel. Er hatte sich gestern Abend hingesetzt und geschrieben. Und das, was er gedacht hatte, lasen heute viele Menschen. Aus dem kleinen Zimmer ... , von dem schmalen Tisch aus, an dem er gesessen hatte, wanderten seine Gedanken in ein paar tausend Gehirne und Stuben,



Foto: G. Mertins

Zimmer und Wohnungen. Und jetzt, da Harald ... zum ersten Mal allein seine Zeitungen durch die Stadt fuhr, da wurde ihm auf einmal so richtig klar, welche Bedeutung das Wort, der Gedanke eines einzelnen Menschen erhält, wenn diese Gedanken und Worte ihren Weg in eine Zeitung finden. Die Redaktionsstuben, in denen darüber entschieden wird, was gedruckt wird und wie eine Sache in die Presse kommt, haben Macht über Millionen Gehirne. Ein paar Menschen hinter ihren Schreibtischen können der Wahrheit die Ehre geben, können aber auch der Lüge den Mantel der Wahrheit umhängen. In ihrer Hand liegt es, Freude zu bereiten, Begeisterung zu entflammen – oder auch Haß zu pflanzen.

So hatte Harald den Beruf seines Vaters [Herausgeber des Abendblatts] noch nie gesehen. Jetzt, da er an seinem eigenen kleinen Beispiel, an dem zweispaltigen Artikel, der mit H.M. unterzeichnet war, erstmalig erfuhr, daß die Arbeit an einer Zeitung mehr bedeutet als nur Freude an Druckerschwärze und an der Buntheit aller Menschen und Sensationen, die sich in einer Redaktion über den Weg laufen, jetzt eigentlich sah er zum erstenmal seinen Vater vor dem richtigen Hintergrund, und auch ihn selbst packte etwas von dieser Verantwortung.“

Diese markigen Sätze gelten natürlich auch für unseren KS – nur bei der Anzahl der Leser_innen gibt es einen kleinen (!) Unterschied. Was es heißt, ein verantwortungsvoller Redakteur zu sein, das weiß jetzt einmal mehr

Fuer Michael

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Mathias Vogel: Die Geschichte der HELIOS-Fahrradwerke in Bregenz-Laiblach	4
- Rainer Gilles: Ein Rad bekommt einen Namen – Kottmann-Velociped	10
- Stephanie Rothmund: Vom Umgang mit altem Leder	14
Post aus England und Belgien	18
Literatur	
- Lesetipps	20
- Noch einmal: Rennen der Zeitungsfahrer	23
Autorenforum	
- „Am Meer war noch keiner!“ / Belgienfahrt der Gambacher Jugend	25
- Auf kleinen Rädern schnell unterwegs	29
- Neues von R. Nagel & Co	32
- Neue Reifen braucht das Rad!	34
- Nach ab kommt fest!	35
Veranstaltungen	
- Läufer gegen Laufmaschine	37
- 200 Jahre Laufmaschinen in Paris	38
- International Cycle History Conference in London	38
- Velocipediade auf Zeche Carl	40
- DIAMANT-Velo-Classico 2018	42
- 2. Prinzessin Louise Sophie Rad-Ausfahrt	43
- Stallhottreffen Dresden 2018	44
Mein Rad	45
Historisches Dokument	
- Die frühen Campagnolo-Schaltungen	46
Vereinsnachrichten	48
Die Feder / Nachruf	49
Vereinsnachrichten / Termine / Zu guter Letzt	50
Impressum	50

Titelbild: Deckblatt der „Illustrierten Preisliste der Helios-Werke“, um 1897; aus dem Historischen Archiv der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin



(1864 - 1936) war der älteste der vier Brüder, Georg Bilgeri (1873-1934), ein k. u. k. Oberst und Skipionier, der berühmteste. Die weiteren Brüder waren Josef und Martin (1879-1945), der später die Leitung der Fabrik in Laiblach übernahm. Der Kompagnon war der aus Wasserburg am Bodensee stammende und in Bregenz wohnende Kaufmann Paul Wurzer, geboren 1869. Die erste industrielle Fahrradproduktion in Vorarlberg wurde in der kleinen Gemeinde Nüziders (knapp 1 000 Einwohner) aufgenommen. Am 26. Oktober 1894 stellten Robert Bilgeri und Paul Wurzer ein Gesuch an die Bezirkshauptmannschaft Bludenz, eine Fahrradfabrik in Nüziders, Haus Nr. 141, errichten zu dürfen./2/

Bereits ab 1887 hatte Robert Bilgeri in Bregenz-Vorkloster eine kleine Fahrradhandlung. (Abb. 1) In den folgenden Jahren übernahm er die Vertretung der

Lager von Velocipeds aller Art und Zubehötheilen
der ersten und leistungsfähigsten Fabrik des Continents bei
Robert Bilgeri in Bregenz - Vorkloster.
Allein-Vertreter für Tirol und Vorarlberg.
Ich offerire zu Fabrikpreisen, und zwar:

Bicycle blank und emailt	von fl. 55 an
mit Angelager, blank und em.	fl. 85 "
mit Deolustugellager und halbvernifelt	fl. 105 "
Kangaroo halbvernifelt mit Deolustugellager an allen reibenden Theilen	fl. 140 "
Bicyclelette (Neuheit 1887) feinste Ausführung u. Deolustugellag. halbvernif.	fl. 190 —
Tricycle verschiedener Art, vernifelt u. em.	fl. 240 —
Kindertriple	von fl. 10 an
Knabenbicycle	fl. 10 "

① **Sattel, Taschen, Gloden u. dgl.**
Preislisten gratis und franco. {3354

Die Geschichte der HELIOS-Fahrradwerke in Bregenz-Laiblach

von Mathias Vogel (Mittweida, Sachsen)

Unser Gastautor Mathias Vogel, emeritierter Professor für Elektronik und Digitaltechnik der Hochschule Mittweida, befasst sich schon seit vielen Jahren mit den Pionieren des Fahrzeugbaus. Sein Interesse daran wurde geweckt, als er entdeckte, dass mehrere Absolventen seiner Hochschule auf diesem Gebiet Geschichte geschrieben haben. Allerdings hieß die Bildungseinrichtung da noch „Technikum Mittweida“. Friedrich Opel, August Horch (Horch und Audi), Wilhelm F. Nevoigt (Diamant) und Jørgen Skafte Rasmussen (DKW) gehörten seinerzeit zu den bekanntesten Ingenieuren aus Mittweida. Einer der bedeutendsten Automobilkonstruktoren zu Beginn des 20. Jahrhunderts war nach Vogels Forschungen der in Isselhorst bei Gütersloh geborene Gustav Schürmann (1872 - 1962). /1/ Er wirkte in Eisenach an der Produktion der DIXI-Wagen mit, anschließend leitete der versierte Techniker die Automobilabteilung der DUX-Werke in Leipzig. Einer seiner frühen Arbeitsorte waren die HELIOS-Fahrradwerke Bilgeri, Wurzer & Co. in Vorarlberg. Für die KS-Leser verfasste Mathias Vogel mit einem besonderen Blick auf die Fahrradproduktion kenntnisreich deren Werdegang.

Die HELIOS-Fahrradfabrik gehörte sportlich ambitionierten jungen Unternehmern, die durch ihre Erfolge bereits bekannt waren und mit den Namen Bilge-

ri und Wurzer verknüpft sind. Dabei sind es einerseits die vier radsportbegeisterten Bilgeri-Brüder. Der im Bregenzer Ortsteil Vorkloster wohnende Robert Bilgeri

führenden englischen PREMIER-Fahrradfabrik von Hillman, Herbert & Cooper in Doos und Coventry und auch von mehreren deutschen Herstellern, z. B. Dürkopp, Opel und Victoria. (Abb. 2)

② **Robert Bilgeri, Bregenz, Vorkloster.**
Zufolge Übernahme der Vertretung der
Firma **Hillman, Herbert & Cooper**
Doos & Coventry (England) bin ich in der
Lage, offeriren zu können:
Bicycle (Sicherheitsweirad) **Premier**
F... Neues Modell... ausgestattet
mit sämtlichen neuesten Verbesserungen (Rah-
menbau, feinste Ausführung (blanko Theile ver-
nickelt, Rost emailt) **Mark 245.-**
Ferner empfehle:
Dürkops Diana (Sicherheitsweirad) **Mark 320.-**
Swift Safety (Sicherheitsweirad) **Mark 320.-**
Gebrauchte Maschinen billigst stets am Lager.
Preislisten gratis und franco.

Ab April 1890 gab es eine Firmenerweiterung mit den neuen Standorten Bregenz, Bahnhofstraße, sowie Lindau und der Firmenname war nun: **Robert Bilgeri & Co. Bregenz & Lindau.** (Abb. 3) Ob der Kompagnon der seit 1890 in Bregenz sich aufhaltende Carl Lauster (s. u.) oder Paul Wurzer war, ist nicht bekannt. Das neue „Velociped- und Nähmaschinen-

Robert Bilgeri & Co. Bregenz & Lindau.
 Erlauben und ergebenst anzuzeigen, daß wir am blühenden Plage, **Bahnhofstraße Nr. 529**
 vis-à-vis dem Bahnhof ein

Velociped- & Nähmaschinen-Lager

verbunden mit
mech. Werkstätte und Emailiranstalt

errichtet haben und folches gezeigtem Beifall dankend empfinden.
 Durch bedeutende Abchlüsse mit ersten engl. und deutschen Fabriken, sowie durch unsere langjäh-
 rige Erfahrung in dieser Branche sind wir in der Lage, unsere B. T. Abnehmer nur mit Fabrikaten ersten
 Ranges zu bedienen. Um unfernt geschätzten Kundenwohl möglichst entgegenzukommen, sind wir gerne bereit,
 Maschinen auch gegen **Wassenzahlungen** abzugeben.
 Wir erlauben uns noch zu bemerken, daß wir für jede von uns gelieferte Maschine volle Garantie
 leisten und allenfalls bestehende Reparaturen in unserer eigenen mech. Werkstätte auf das prompteste
 besorgen werden.
 Indem wir geschätzter Abnahme gerne entgegensehen, zeichnen
 Bregenz & Lindau am April 1890. Hochachtung
Robert Bilgeri & Co.

Lager“ war verbunden mit einer mecha-
 nischen Werkstätte und Emaillieranstalt.
 Außer Fahrrädern und Nähmaschinen
 wurden auch noch Waschmaschinen,
 Wringmaschinen, Schreibmaschinen und
 sogar Universal-Kohlensäure-Apparate
 angeboten. Neben den zwei Firmenstand-
 orten in Bregenz und Lindau wurden in
 Zeitungsanzeigen noch Filialen in folgen-
 den Orten angeführt: Linz a. D., St. Mar-
 garethen, Karlsruhe, Kempten, Strass-
 burg und Zürich. (Abb. 4 u. 5)

Da der Fahrradhandel wohl recht
 erfolgreich war, wollte Robert Bilgeri
 auch selbst in die Fahrradproduktion
 einsteigen. Für dieses Projekt konnte er
 Paul Wurzer begeistern. Die beiden
 zukünftigen Fahrradfabrikanten pachte-
 ten das Fabrikgebäude Nüziders 141, das

positivem Ergebnis er-
 folgt war, konnte die Ein-
 richtung der Fahrradfabrik in dem massiven
 Fabrikgebäude mit der
 Unterteilung in drei „Lo-
 kale“ beginnen. Im Lokal I
 befanden sich drei Dreh-
 bänke zur Bearbeitung
 der Fahrrad-Rohrteile.
 Die Drehbänke hatten
 einen Riemenantrieb, der
 verbunden war mit der
 Haupttransmission, die
 ihre Energie vom Wasser-
 rad der Mühle bezog.
 Weiterhin waren hier eine
 Fräs- und eine Polierma-
 schine, zwei Schmiedefe-
 uer mit einem Ventilator

⑤ **Robert Bilgeri & Co., Bregenz**
 offerieren

Original-Premier-, Opel- & Triumph-
Fahrräder

(1895er Modelle) mit Pneumatic, überall Kugellager, von fl. 140.— an.
 Gleichzeitig empfehlen wir unsere Original-
Helios-Fahrräder, welche wir
 in unserer in Bregenz-Nüziders neuerrichteten Fabrik aus
 den besten englischen Rohmaterialien selbst
 erzeugen. Dieselben vereinigen in sich alle
 erprobten technischen Vorzüge, sowie die auf
 den letzten Pariser und Londoner Ausstellungen
 erzielten höchsten Auszeichnungen.
 Wo wir nicht vertreten sind, liefern wir
 direkt zu Fabrikpreisen.
 Reparaturen werden in unserer Fabrik
 prompt und besten angefertigt, wodurch unserer
 Kunden, welche bei Entsendung von Reparaturen in entfernte Fabrika-
 len der Fall ist, erspart bleibt. — Weitgehende Garantie, exakte Zahlungsbedingungen.
 Die 68igen.
 Filialen in:
 Linz a. D., Kempten, Karlsruhe, Strassburg, St. Margrethen und Zürich.

Das
100.000^{ste}

Premier-Fahrrad ist in der Saison 1892 erzeugt und abge-
 liefert worden und ist dies der beste
 Beweis für die Beliebtheit und Leistungsfähigkeit dieser Fahrräder.
Premier-Fahrräder stehen unter dem hohen Protektorat Seiner königlichen Hoheit des Prinzen
 von Wales, Ihrer Majestät der Kaiserin von Russland, Seiner Majestät des
 Königs von Griechenland u. a. w.
Premier-Fahrrad-Fabrik ist die grösste der Welt und sind nicht nur mit deren Fabricaten in
 England und Deutschland etc. viele erste Preise errungen worden,
 sondern sie sind als Tourenmaschinen überall verbreitet und erfreuen sich in Sportkreisen des besten Rufes.
Premier-Fahrräder sind technisch mit den praktischsten Neuheiten, wie **Helios-Röhren** etc., aus-
 gestattet; sie sind zufolge der grossen Fabrication die billigsten und werden
 trotzdem unter voller Garantie geliefert.
 Preislisten gratis durch die General-Vortretung für Österreich, Schwab und Süddeutschland.
Robert Bilgeri & Co., Linz, Weingartshofstrasse Nr. 6.
 Bregenz, Strassburg, St. Margarethen, Lindau, Karlsruhe, Kempten.

am Mühlebach lag und den Vorteil einer
 autonomen Energiequelle hatte. Nach-
 dem am 30. November 1894 eine behörd-
 liche Besichtigung des Gebäudes mit

zum Absaugen der Verbrennungsgase
 und ein Amboss platziert. Für manuelle
 Arbeiten gab es acht Schraubstöcke. Im
 Lokal II befand sich ein Lackierofen und

im Lokal III die beantragte und behörd-
 lich auch genehmigte „Dynamo-ma-
 schine zur Elektricitäts-erzeugung für
 die Vernickelungsanlage“ und das Nickel-
 bad. /2/

Im Frühjahr 1895 konnte die Fertigung
 von Fahrrädern zunächst wohl im be-
 schränkten Umfang aufgenommen wer-
 den. Als Markenname wurde HELIOS
 gewählt, abgeleitet vom Sonnengott in
 der griechischen Mythologie. In einer
 Anzeige vom 6. April 1895 wurde erst-
 mals auf die neuen HELIOS-Fahrräder
 und die neu errichtete Fabrik hingewie-
 sen (Abb. 5), nachdem in Anzeigen vom
 31. März 1895 bereits die Firma ohne

weitere Erläuterung genannt wurde. Der
 einprägsame Markenname HELIOS
 wurde auch von Automobilfabriken in
 Deutschland, der Schweiz und Schweden
 genutzt. Die HELIOS-Fahrräder wurden
 „aus den besten englischen Rohmaterial-
 ien selbst erzeugt“, der Firmenname
Robert Bilgeri & Co., Bregenz blieb ent-
 sprechend den überlieferten Zeitungsin-
 seren bis zum April 1897 erhalten.
 (Abb. 6)

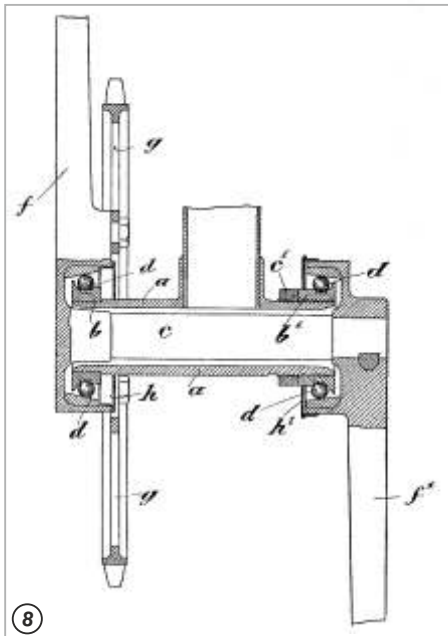
⑥ **Helios-Fahrräder**
 haben am leichtesten, sind elegant, dauerhaft u. preis-
 würdig.
 Unsere 87er Modelle sind mit
 den praktischsten Neuheiten ausgestattet und von
 Fachleuten als feinste Marke anerkannt.
 Weitgehende Garantie. — Exakte Zahlungsbedingungen. — Preislisten gratis und franco.
Helios-Fahrrad-Fabrik Bilgeri, Wurzer & Co.
 Bregenz auf Laiblach.

In einer kleinen Zeitungsnotiz vom 11.
 April 1896 wird auf den Neubau einer
 Fahrradfabrik in Laiblach/Hörbranz
 hingewiesen. Es heisst dort: „An die Lai-
 blach, unweit von Unterhochsteg, wird von
 den Gebrüdern Robert Bilgeri und Co.
 eine Velocipedfabrik gebaut.“ /3/ Ein Paul
 Wurzer wird hier noch nicht erwähnt,
 dagegen lautet der Firmenname auf



Copyright: W. Rupp

einem überlieferten Belegschaftsfoto aus der Zeit um 1896 (Abb. 7): **HELIOS – Fahrradfabrik Bilgeri, Wurzer & Co. Bludenz – Nüziders**. Ab März 1897 wurden auch erste Annoncen in Zeitungen aufgegeben, in denen die Vorzüge der HELIOS-Fahrräder wortreich dargestellt wurden. Um die Produktion auszuweiten, wurden ab März 1897 auch neue Mitarbeiter gesucht. /4/



Eine höhere Qualität der HELIOS-Fahrräder wurde durch ein Patent-Kurbellager erreicht. In der Wiener Zeitung vom 22. Oktober 1897 wird die „Privilegien-Ertheilung“ in den „Kundmachungen“ angezeigt. In Österreich

wurde zu dieser Zeit ein Patent noch als Privileg bezeichnet. In der benachbarten Schweiz ließ sich Robert Bilgeri mit dem Patent Nr. 14 672 vom 16. Juni 1897 eine „Velokurbel mit Lagereinrichtung“ beim Eidgenössischen Amt für Geistiges Eigentum ebenfalls patentieren. (Abb. 8) Auf dieses Patent-Kurbellager wurde in den folgenden Jahren in den Werbeanzeigen in verschiedenen Zeitungen hingewiesen. Diese Neuerung war auch die Basis für die „großartigen



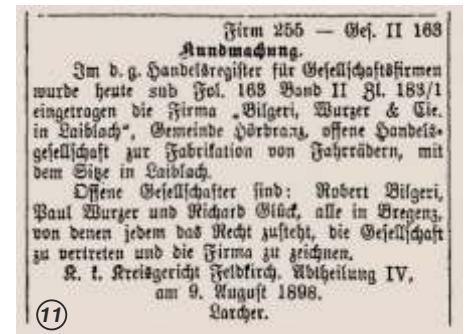
Rennerfolge“ in den folgenden Jahren. (Abb. 9 u. 10) Anzeigen wurden auch



von Fahrradhändlern außerhalb von Vorarlberg gemacht, so von der „Hauptniederlage für Tirol Franz Ludwig“ in Innsbruck oder dem „Generalvertreter Ignaz Waneck jun.“ in Wien.

Bereits im Laufe des Jahres 1895 war auf dem Gelände des Sägewerkes Laiblach ein zweiter Produktionsstandort als Hauptniederlassung der HELIOS-Fahrradfabrik gegründet worden. Durch das patentierte Kurbellager konnte die Produktion wesentlich erhöht werden, sodass 1898 eine neue Firma nahe der österreichischen Grenze in Wessen bei Lindau errichtet wurde.

Obwohl schon seit März 1897 Anzeigen der HELIOS-Fahrradfabrik Bilgeri, Wurzer & Co. erschienen waren, ist bemerkenswert, dass erst am 9. August 1898 folgender Eintrag in das Handelsregister für Gesellschaftsfirmer beim k. k.



Kreisgericht Feldkirch laut einer „Kundmachung“ in der VORARLBERGER LANDESZEITUNG vom 13. August 1898 (Abb. 11) erfolgte. Am 17. August 1898 wurde im VORARLBERGER VOLKSBLATT und sogar in der WIENER ZEITUNG auf diesen Firmeneintrag hingewiesen. Wer Richard Glück ist, der dritte „offene“ Gesellschafter, konnte bisher nicht ermittelt werden. Das recht beachtliche Produktionsprogramm in jenen Jahren wurde in einer 16-seitigen „Illustrierten Preisliste“ dokumentiert (siehe Titelbild und Abb. 12). Es wurden insgesamt 15 Modelle angeboten, vom Tourenrad bis zum Luxusrad sowie verschiedene Tandems. /5/ Beispiele daraus finden sich auf der inneren Umschlagseite vorn und am Beginn des Artikels. Eine Übersicht der Modelle und weitere Werbeanzeigen sind unter der Rubrik „Rund ums Rad“ auf der Vereinshomepage einzusehen.



Rückgang des Fahrradverkaufs? Seit März 1893 hatte der erfolgreiche Marinemaler Eugen Zardetti (1849 - 1926), seit 1885 in Bregenz wohnend, einen dreirädrigen BENZ-Motorwagen gekauft. Reparaturen an diesem ersten Automobil in der Donaumonarchie führte laut dem überlieferten Motorwagen-Tagebuch von Zardetti auch Robert Bilgeri aus Bilgeri, von Zardetti als „Maschinist“ bezeichnet, ist damit der erste Automechaniker in Vorarlberg. Da Robert Bilgeri bereits durch Reparaturen an dem BENZ-Motorwagen von Eugen Zardetti einige kraftfahrzeugtechnische Erfahrungen und Kenntnisse hatte, wollte die HELIOS-Fahrradfabrik nun auch Motorfahrzeuge bauen.

Ein weiterer Anstoß könnte von dem Jüngsten der vier radsportbegeisterten Bilgeri-Brüder, Martin Bilgeri, gekommen sein. Spätestens seit der 1894 erfolgten Präsentation der von HILDEBRAND & WOLFMÜLLER in München erstmals in Serie produzierten Motorräder in Bregenz und Dornbirn, war er als Velozipedit von dem motorisierten Zweirad fasziniert. Er hatte deshalb 1898 die von dem in Bregenz aufgetauchten Rumänen Manulescu angebotene HILDEBRAND & WOLFMÜLLER gekauft./7/

HELIOS-Motorwagen

Da Gustav Schürmann in der Vergangenheit schon einige Erfahrungen mit Verbrennungsmotoren und Motorfahrzeugen hatte, sollte er den neuen Fertigungszweig in der HELIOS-Fahrradfabrik aufbauen. Zunächst kaufte das Unternehmen einen bewährten Motor der Schweizer Firma ZEDEL und beauftragte Schürmann, damit einen Motorwagen mit Riemenantrieb zu bauen. /1.1/ Bereits 1900 bieten in einer Anzeige die HELIOS-Fahrradwerke einen Motorwagen an. Die ersten Motorwagenkonstruktionen von Schürmann bei seinem neuen Arbeitgeber waren Voituretten, angetrieben durch im Heck liegende Ein- oder Zweizylinder-Motoren mit Batteriezündung und Riemen- bzw. Kettenantrieb./1.2/

Wegen der ab Herbst 1897 beginnenden Krise und des sich in der Saison 1898 verstärkenden Rückgangs im Verkauf von Fahrrädern /6/ wollte die HELIOS-Fahrradfabrik ihr Produktionsprogramm 1899 um Motorfahrzeuge erweitern und suchten dafür einen entsprechenden Konstrukteur. Mit dem Eintritt von Gustav Schürmann begann dann eine neue Zeit in der Fahrradfabrik.

Gustav Schürmann bei den HELIOS-Fahrradwerken

Das Jahr 1899 war der Beginn für Gustav Schürmanns Lebenswerk – die Konstruktion von Automobilen, von leichten Voituretten bis zu großen Dreiachs-Lastkraftwagen und allradgetriebenen Achtrrad-Panzerspähwagen. Nach zwei Jahren in Gaggenau begann Gustav Schürmann am 1. Oktober 1899 als Fahrzeugkonstrukteur bei den HELIOS-Fahrradwerken.

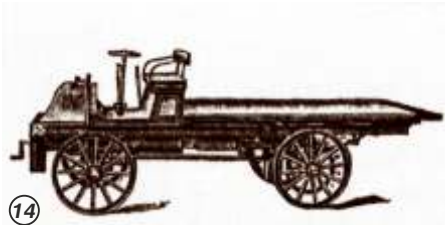
Was gab es noch für Gründe für die Aufnahme der Kraftfahrzeugfertigung, neben dem bereits erwähnten



Im Jahre 1902 folgte ein weiteres HELIOS-Modell, bei welchem ein Motor mit stehenden Zylindern vorn angeordnet war. Ein Foto zeigt Gustav Schürmann (Abb. 13) mit diesem Modell. /1.1/ Es zeigt noch einige von der Voiturette übernommene Konstruktionsdetails, z.B. die Drahtspeichenräder und den offenen Aufbau, aber auch mit dem vorn liegenden Motor mit einer Motorhaube und der geneigten Lenksäule modernere Komponenten. Ein weiteres überliefertes Foto eines HELIOS-Motorwagens zeigt eine zeitgemäße Tonneau-Karosserie und stabilere Holzspeichenräder. Leider konnten bisher noch keine genaueren technischen Daten für die Motorwagen ermittelt werden. Im Standardwerk „Seper, Pfundner, Lenz: Österreichische Automobilgeschichte“ /8/ wird eine Automobilbaufirma dieser Marke nicht erwähnt.

HELIOS-Lastkraftwagen

Den ersten Lastkraftwagen, der in Vorarlberg zum Einsatz kam, ließ die Eisenhandelsfirma Josef Pircher aus Bregenz in der Laiblicher Fahrzeugfabrik von Bilgeri, Wurzer & Co. 1902 bauen. Es war ein etwa 6 Meter langer Plattformwagen ohne Bordwände. Der Motor war vorn angeordnet, dahinter das nahezu senkrecht stehende Lenkrad und ein „Kutschbock“ für den Fahrer. (Abb. 14)



Dieser erste Lastkraftwagen wurde noch 1910 genutzt. /7/ Noch ein zweites HELIOS-Lastkraftwagen war über lange Jahre im Einsatz. In einem Zählblatt der Heeresverwaltung von 1918 ist ein einer Bierbrauerei gehörendes Lastautomobil erwähnt, das ebenfalls bei Bilgeri, Wurzer & Co. in Laiblach bereits um 1904 gebaut worden war. /7/ Für einen dritten Lastkraftwagen findet sich ein Eintrag von 1911 in den Akten: „Die lange Einsatzdauer dieser HELIOS-Lastkraftwagen spricht wohl für ihre Qualität.“

HELIOS-Motorräder

Ab dem Frühjahr 1902 müssen neben den Motorwagen und Lastkraftwagen auch HELIOS-Motorräder in Laiblach gebaut worden sein. Der Fahrradhändler

Hermann Feldmann in Rankweil-Oberdorf pries nämlich schon im April 1902 Motorräder aus der einheimischen Fahrradfabrik Bilgeri, Wurzer & Co. in Laiblach an. An dieser Motorradfertigung, die auch im jenseits des Grenzflusses Laiblach in Bayern gelegenen Reutins-Wesen erfolgte, war auch Martin Bilgeri beteiligt, der ja über Erfahrungen mit Motorrädern verfügte. Während für das Fahrgestell die Kenntnisse aus der Fahrradfertigung genutzt wurden, waren die Motoren Fremdfabrikate. Von zwei HELIOS-Motorrädern, Baujahr 1903/04 sind folgende Bilder und Fakten aus Akten überliefert: /7/

- „HELIOS“ mit ZEDEL-Motor Nr. 147, Hub 60 mm / Bohrung 60 mm, 0,6/1,1 PS, 20 km/h, 1 Vorwärtsgang, Riemenantrieb auf das Hinterrad, Handbremse wirkt auf das Vorder-, Fußbremse auf das Hinterrad. (Abb. 15)
- „HELIOS“, leichtes Motorrad mit Reibriemenantrieb aus der Fahrzeugfabrik Martin Bilgeri, Laiblach, 1-Zylinder, 4-Takt, Einlassventil selbsttätig, Auslassventil gesteuert, Hub 70 mm / Bohrung 61 mm, 1½ PS, Kühlung durch angegossene Rippen, Handbremse wirkt auf Hinterrad, Fuß-Rücktrittbremse auf Hinterradnabe, Radstand 1 300 mm, Gewicht 46 kg, Felgen 26 x 2 Zoll.



HELIOS-Fahrradwerke nach 1903

Da Gustav Schürmann wohl die angespannte finanzielle Situation der HELIOS-Fahrradwerke kannte oder auch nur ahnte, ist er zu Neujahr 1903 aus der Firma ausgeschieden. /1.6/ Im Frühjahr 1903 übernahm Carl Lauster die Fahrradwerke, da die Firmengründer Robert Bilgeri und Paul Wurzer in finanzielle Schwierigkeiten geraten waren und die Firma in Konkurs geriet. Lauster war ein Schwager der Bilgeri-Brüder, er hatte deren Schwester Franziska Bilgeri geheiratet.

Im KS 13 vom Sommer 1998 wird in dem Artikel „Carl Lauster – als Rennfahrer und Fabrikant schrieb er Lindauer Verkehrsgeschichte“ Folgendes zu seiner Biografie ausgeführt: „Carl Lauster wurde am 11. Juli 1867 in Münster bei Cannstatt als Sohn eines Schuhmachers geboren. Als junger Bursche begann er eine Konditorenlehre. Sein ganzes Interesse galt aber dem Stuttgarter Radrennplatz, auf dem er jede freie Minute verbrachte. Ein Fahrrad war für ihn ein unerschwinglicher Luxusgegenstand, jedoch die Rennbahn lockte unwiderstehlich. Es gelang ihm schließlich, auf geliehenen Rädern an Rennen teilzunehmen und auf Anhieb auch gute Platzierungen, selbst Siege, zu erringen. Mit den Preisgeldern kaufte er sich ein eigenes Fahrrad und trainierte unermüdlich. Er wurde zu einem hervorragenden Radrennfahrer. Seine größten Erfolge waren die Titel „Meisterfahrer von Tirol und Vorarlberg“ in den Jahren 1891 bis 1894 und der Titel „Meisterfahrer von Schwaben und Neuburg“ anno 1893/94. Sein Beruf (!) als Radrennfahrer führte Carl Lauster auch an den Bodensee, vorerst zur Radrennbahn nach Bregenz (Österreich). Dort lernte er um 1890 die Gebrüder Bilgeri kennen, die ebenfalls sehr sportbegeistert waren. Zusammen mit Georg und Robert Bilgeri frönte Lauster den gemeinsamen sportlichen Interessen.“

Da Carl Lauster und Robert Bilgeri zwei starke Persönlichkeiten waren, gab es im Verhältnis der Schwager öfters auch Differenzen. Robert Bilgeri verließ zusammen mit Paul Wurzer die Firma, und sie bauten dann gemeinsam das Autohaus TITAN AG in Zürich auf. Dass das Verhältnis von Carl Lauster auch in den Jahren zuvor schon distanziert war, ergibt sich aus Anzeigen, in denen er für STYRIA- und nicht für HELIOS-Fahrräder wirbt. (Abb. 16) Carl Lauster führte die Fabriken in Laiblach und Wesen bei Landau einige Jahre weiter. Er konnte die Produktion noch steigern, hatte aber für die in Österreich produzierten Modelle den neuen Markennamen ELSTER eingeführt. Der Markenname HELIOS erschien letztmalig am 8. März 1903 in einer Anzeige im NEUEN WIENER TAGBLATT.

Auch Motorräder mit ZEDEL-Motoren wurden unter der Marke ELS-



regte auch an, diesen Beitrag im Mitgliederjournal zu veröffentlichen.

Unterstützung bei der Recherche in vielfältigster Form kamen von Thomas Klagian (Stadtarchivar der Landeshauptstadt Bregenz), Immo Mikloweit (Oldtimer-Experte aus Köln), Willi Rupp (Gemeindearchivar von Hörbranz), Dr. Anne-Katrin Ebert (Sammlungsbereich Verkehr & Mobilität des Technischen Museums Wien), Christian Feurstein (Wirtschaftsarchiv Vorarlberg in Feldkirch) und Jörg Schmalfuß (Historisches Archiv der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin). Ihnen allen sei an

dieser Stelle nochmals herzlich gedankt.

Die Zeitungsanzeigen wurden mit Hilfe des Programms ANNO – AustriaN Newspapers Online – gefunden (anno.onb.ac.at/). ANNO ist der virtuelle Zeitungslesesaal der Österreichischen Nationalbibliothek.

Anmerkungen/Quellen:

- [1] Quellen zu Gustav Schürmann
- [1.1] Kirchberg, P.: Vergessenes und Unvergessenes: 2 historische Porträts: Wilhelm Maybach, Gustav Schürmann, in: Motorjahr 1982, transpress Verlag für Verkehrswesen Berlin 1982, S. 115 - 123
- [1.2] Metternich, M., Neubauer, H.O.: Sie bauten Autos. Die vergessene Autowelt der deutschsprachigen Automobilkonstruktoren 1885-1945, Verlag Hermann E. Sieger GmbH Lorch 2004; hier: Gustav Schürmann, S. 195 - 197
- [1.3] Braunbeck, Gustav (Hrsg.): Braunbeck's Sportlexikon, Teil Automobilismus (Neudruck der Ausgabe 1910), dbm Media Verlag, Berlin 1994; hier: Gustav Schürmann S. 613
- [1.4] Knufinke, Rudolf, Schürmann, Uwe: „Vor 125 Jahren fuhr ratternd das erste Automobil durch Isselhorst - Erinnerung an den Automobilpionier Dr. Ing. h.c. Gustav Schürmann.“, in: Der Isselhorster, Ausgabe 125 (2014), S. 44 - 46
- [1.5] Krömke, Werner: „Gustav Schürmann, ein Pionier des deutschen Automobilbaues und -sportes aus Isselhorst.“, in: Der Isselhorster, Ausgabe 31 (1998), S. 28 - 31

- [1.6] NN: Direktor Gustav Schürmann. Zu seinem 25jährigen Jubiläum als Automobilkonstrukteur, in: Der Motorfahrer, Nr.31, 1924, S. 562
- [2] Frommelt, Hubert: Die erste Fahrradfabrik Vorarlbergs („Helios“-Werke Nüziders), in: Kulturinformationen Vorarlberger Oberland, Heft 3, 1988, S. 107 - 110
- [3] Zeitungsnotiz aus: Vorarlberger Volksblatt vom 11. April 1896
- [4] Anzeige in der Vorarlberger Landeszeitung vom 22. März 1897
- [5] „Illustrierte Preis-Liste der Helios-Fahrrad-Werke“ von 1897 aus dem Bestand des Historischen Archivs der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin
- [6] <http://www.digitalis.uni-koeln.de/Fahrrad/fahrrad25-30.pdf>: Die Entwicklung der deutschen Fahrradindustrie, Festschrift 40 Jahre Verein deutscher Fahrrad-Industrieller e.V., 1928
- [7] Gmeiner, Emmerich: Eugen Zardetti und die Auto - Vorarlberger. Eine Geschichte des frühen Automobilismus im Ländle, HECHT-Verlag Hard 2007
- [8] Seper, H., Pfundner, M., Lenz, H.P.: Österreichische Automobilgeschichte, EUROTAX 1999

Abbildungsnachweis

- Abb. S. 4 oben Ausschnitt aus: „Illustrierte Preisliste der Helios-Fahrrad-Werke“, um 1897; Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Foto: Historisches Archiv
- Abb. 1 Vorarlberger Volksblatt, 8. Mai 1887
- Abb. 2 Vorarlberger Volksblatt, 2. August 1889
- Abb. 3 Bregenzer/Vorarlberger Tagblatt, 15. April 1890
- Abb. 4 (Linzer) Tages-Post, 25. März 1894
- Abb. 5 Vorarlberger Landeszeitung, 6. April 1895
- Abb. 6 Vorarlberger Volksblatt, 27. März 1897
- Abb. 7 Foto/Copyright: Sammlung W. Rupp
- Abb. 8 DEPATISNET Patentschrift 14 672 aufrufbar unter CH000000014672A „Velokurbel mit Lagereinrichtung“
- Abb. 9 Innsbrucker Nachrichten, 16. April 1898
- Abb. 10 Radfahr-Sport, 3. Nov. 1899
- Abb. 11 Vorarlberger Landeszeitung, 13. Aug. 1898
- Abb. 12 „Illustrierte Preis-Liste der Helios-Fahrrad-Werke“; siehe oben
- Abb. 13 Gustav Schürmann mit einem Helios - Motorwagen, Baujahr 1902; siehe Quelle [1.1]
- Abb. 14 siehe Quelle [7]
- Abb. 15 „Helios“ - Motorrad aus dem Fahrrad-Werk Helios in Laiblach; siehe Quelle [7]
- Abb. 16 Vorarlberger Volksblatt, 18. März 1900

TER angeboten. Interessant ist auch die Wandlung von einer **Fahrrad-** zur **Fahrzeug-**Fabrik. Obwohl Carl Lauster noch im April 1905 für die in der Fahrzeugfabrik Laiblach hergestellten Motorfahrzeuge wirbt, stellte er in diesem Jahr noch die Fertigung in Landau-Wesen komplett ein und handelte nur noch mit Kraftfahrzeugen. Die Laibbacher Fahrzeugfabrik verkaufte Carl Lauster an den bisherigen Geschäftsführer Martin Bilgeri, der auf Anraten seines älteren Bruders, des o.g. Skipioniers Georg Bilgeri, das Produktionsprogramm in den folgenden Jahren zusätzlich auf Wintersportartikel (Ski, Skibindungen, Skiwachs, Rodel usw.) umstellt.

Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 musste die Fahrradproduktion völlig eingestellt werden. Es wurden nur noch militärisch nutzbare Wintersportartikel hergestellt. Das war das Ende einer eigenen Fahrzeugindustrie in Vorarlberg, die 20 Jahre zuvor, 1894/95, in Nüziders begonnen hatte./2/

Danksagung

Dieser Artikel wäre ohne die Unterstützung von mehreren Experten nicht möglich gewesen. Erste Hinweise zu den HELIOS-Fahrradwerken erhielt ich vom Vereinsvorsitzenden Gerhard Eggers. Er

KS 66 Beilagen

Diesem Heft sind beigelegt die Anmeldeunterlagen für das Wintertreffen 2019, eine Ankündigung für die Velocipediade im Hessenpark und Postkarten, die Martin Liening aus Nordhorn dankenswerter Weise für alle Vereinsmitglieder kostenlos zur Verfügung gestellt hat.



Ein Rad bekommt einen Namen – Kottmann-Velociped

von Rainer Gilles, Dresden

Auf dem Wintertreffen 2018 in Bad Hersfeld staunten die Anwesenden nicht schlecht, als Rainer seinen Fund auspackte und dazu noch eine spannende Recherche-geschichte präsentierte. Wie dem Sammler von Fahrradspezialitäten über die Jahre immer klarer wurde, dass er einst einen Schatz erworben hatte, ist auch für den KS ein Knüller. Ohne die Mithilfe der Vereinskollegen wäre die Identifikation des Velocipeds kaum möglich gewesen. Daraus erwächst noch einmal ein Appell an uns alle: Wenn wir unser Wissen teilen, geben wir nichts davon weg, sondern es vermehrt sich und bringt Früchte – das sollte uns doch ein Ansporn sein!

Als ich im Oktober 2004 in der E-Bucht fischte, machte ich folgenden Fang: Ein Tretkurbel-Velociped mit kleinem Hinterrad – wie ich annahm ein Übergangsrads zwischen klassischem Velociped à la Michaux und dem moderneren hohen Zweirad (Hochrad, wie wir jetzt sagen würden). (Abb. 1) Dieses Velociped war irgendwie schon außergewöhnlich, es hatte eine gewisse Eleganz (die Rosettenpedalen, der Lenker mit den ölenden Lagern der Lenkstange) und gleichzeitig eine gewisse Plumpheit. Der Sattel war schon etwas sehr Spezielles. (Abb. 2 - 4) Ich war hin und her gerissen, ob er mir in seiner Einmaligkeit gefiel oder in seiner Ästhetik abstieß. Auch gaben einige Details (Bremsführung,



Löcher am Lenker und Steuerkopf) diverse Rätsel auf. Andere Sammlerkollegen meinten, es müsse sich um einen Umbau handeln.

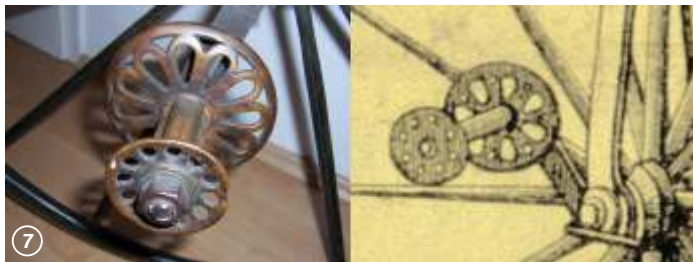


Sehr erfreut war ich, als ich beim Reinigen die originale alte Lackierung und Linierung entdeckte. (Abb. 5) Dann versank das Velociped innerhalb meiner Sammlung in einen Dornröschenschlaf.



Nun kennen ja die meisten von uns den Umstand, dass wir Räder haben, die uns gefallen, bei denen wir aber den Namen, also den Hersteller und die Herkunft, nicht kennen. Erst wenn das „Kind einen Namen bekommt“ wird daraus ein richtiger Schatz, wird es zu etwas Persönlichem, das wir ganz anders schätzen und zu dem wir eine neue Beziehung aufbauen.

So begab es sich also in der Zeit, als der Dresdener Verein sein traditionelles Stallhottreffen 2017 veranstaltete, dass – passend zum Thema „Am Anfang war das Holz“ – dieses Velociped ausgestellt wur-



de. Matthias Kielwein, der das Rad auch schon einige Jahre kannte, erinnerte sich an ein Plakat, welches zur 200 Jahre Fahrrad-Ausstellung in Mannheim im dortigen TECHNOSEUM gezeigt wurde und auf dem mein Velociped abgebildet sei.

Beim Plakat handelte es sich um eine Werbung der „Vélocipèdes-Fabrik J. Kottmann“ aus Öhringen. (Abb. auf der Hefrückseite) Matthias verwies mich auf eine Abbildung des Plakates in dem Buch „Le vélocipède“! Dort schlug ich nach und tatsächlich, es gab in vielen Details sehr eindeutige Übereinstimmungen. (Abb. 6 – 8) So bekam das Kind bzw. das Rad einen Namen: „Velociped à la Jakob

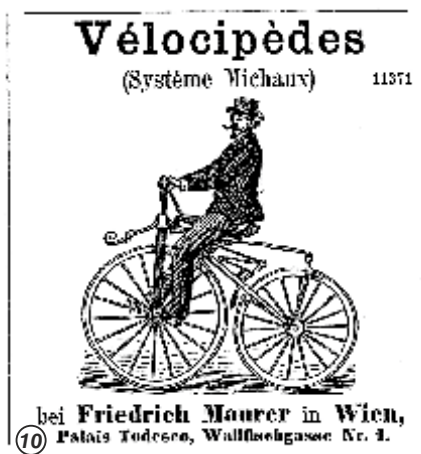


Kottmann aus Öhringen“. Ein schönes Gefühl - ich bin Matthias für seinen Hinweis heute noch sehr dankbar.

Nun ist es mit beantworteten Fragen ja so, dass sie gleich wieder neue Fragen aufwerfen: Wer war Jakob Kottmann? Was ist von ihm bekannt, was über seine „Vélocipèdes“? Fangen wir bei den Rädern an. Beim Durchsuchen des Netzes fand und erwarb ich beim ZVAB eine Anzeige von 1869. (Abb. 9) Leider machte der Verkäufer keine Herkunftsangaben.

Aber diese Anzeige kam mir doch sehr vertraut vor. Dasselbe Klischee hatte

doch auch der Friedrich Maurer aus Wien verwendet. (Abb. 10) Hatte hier die illustrierte Anbietern von Velocipeden für ihre Anzeigen das Klischee mitgeliefert?



Wulff Mönich vermutete, dass Maurer möglicherweise Räder bei Kottmann einkaufte, so wie er es auch bei Büssing in Braunschweig tat. Auf jeden Fall war diese Anzeige, im Gegensatz zu dem Plakat aus Mannheim, nicht dafür geeignet, Schlüsse zu Details der Räder abzuleiten. Als Beleg der Firma diente sie auf jeden Fall.

Um das Rad nicht neu zu erfinden, schaute ich, was denn frühere KS-Aus-



gaben hergaben. Ich erinnerte mich an eine Zusammenfassung zu Velocipeden in Deutschland von Matthias Kielwein. Hier fand ich die Anzeige wieder mit der Quelle „ÜBER LAND UND MEER, Nr. 42 vom Juli 1869“. In der Liste der Hersteller und Händler war Kottmann als Hersteller erwähnt. Auf der Titelseite des KS 37 war ein Cannstatter Velocipedfahrer um 1869 abgebildet, eine recht bekannte Fotografie aus dem Staatsarchiv Stuttgart. (Abb. 11) Dieses Tretkurbelrad könnte aufgrund einiger Merkmale ebenfalls aus der Kottmann'schen Produktion stammen.

In dem Buch „Öhringen - Stadt und Stift“ von 1988 wurde erwähnt, dass Kottmann auch Hochräder baute. Im Gespräch mit dem mittlerweile hoch betagten Autor des Artikels ergab sich aber, dass er damals aufgrund des Kottmann'schen Plakates, auf dem Räder mit großen Vorderrad und kleinem Hinterrad abgebildet sind, davon ausging, das es sich auch um Hochräder handelte. Dieser Fehler wurde von anderen Autoren in Aufsätzen zur lokalen Geschichte bzw. zur Firmengeschichte übernommen und verbreitet.

Von Helge Schulz erfuhr ich, dass in Öhringen ein Sammler mit einer Radfahrergemeinschaft existiert, der auch ein Kottmann-Velociped besitzt. Schnell war dieses Vereinsmitglied in persona Hans Braun ausfindig gemacht und Kontakt mit ihm aufgenommen. Er erzählte mir, dass vor etwa 50 Jahren dieses Velociped vom Speicher der ehemaligen Kottmann'schen Fabrik gezogen wurde – ein deutliches Indiz auf ein Kottmann-Rad.

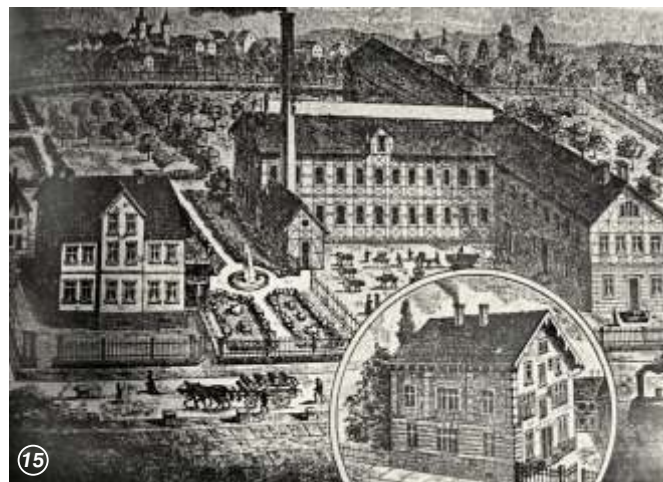


Die Fotos (Abb. 12 - 14), die er mir schickte, bestätigten meinen Verdacht, dass es sich um ein Fahrzeug von Jakob Kottmann handelt. Lackierung und Laterne inklusive ihrer Halterung dürften jüngeren Datum sein. Der erste Radfahrverein wurde in Öhringen-Hohenlohe 1887 gegründet. Zu Kottmanns Velocipedbauzeiten ist aus Württemberg bisher nur der Stuttgarter Velocipedclub bekannt.

Wer war nun dieser Kottmann? Geboren wurde Johann Jakob Kottmann am 20. Januar 1838 in Eislingen bei Göppingen. Sein Vater war Wäscher. Jakob erlernte den Mechanikerberuf. Die Zeit, in der der junge Kottmann lebte, war eine Zeit der Umbrüche. Durch die Auswirkungen der 1848er Revolution kam es zu zahlreichen Veränderungen. So wurde z.B. die über Jahrhunderte existierende

Gildeordnung aufgehoben (1862 wurde in Württemberg als eines der letzten deutschen Länder die Gewerbefreiheit eingeführt), was völlig neue Freiräume eröffnete. Kottmann, der sich als Schlossermeister in Öhringen niederließ, hatte sicher einige Visionen. Dazu brauchte er aber auch Kapital. Ein Problem, dass Sachs mit Fichtel, Naumann mit Seidel und viele weitere Fahrradpioniere mit anderen Kompagnons lösten. Glücklicherweise heiratete Jakob Kottmann 1862 die ein Jahr ältere Kaufmannstochter Elise Eberhardine Karoline Bauer. Ich nehme an, dass sie nicht ganz unvermögend gewesen sein wird.

Kottmann gründete im gleichen Jahr eine Fabrik für landwirtschaftliche Maschinen, 1865 bezog er ein neues Fabrikgebäude. /1/ Öhringen war 1869 noch ein kleines, verschlafenes Städtchen mit 3 380 Einwohnern. Nahe des Ortskerns gelegen, vergrößerte sich die Fabrik Kottmanns in den folgenden Jahrzehnten



stetig (Abb. 15) – sie stellte damit den ersten Industriebetrieb Öhringens dar. Links im Bild Kottmanns Anwesen, im Kreis das Wohnhaus von Weipert (siehe unten), dazwischen die Fabrikgebäude mit einem Kesselhaus für die Energieversorgung.

Für 1867 wird die Produktion von verbesserten Holzlaufträdern (Draisinen) angegeben. Dafür gibt es aber keine belastbaren Quellen. /2/ Eventuell waren damit die Tretkurbelvelocipede gemeint. Der Apotheker Lutz aus Öhringen erinnerte sich 1887, zu seinem 70. Geburtstag, wie folgt: Die Angabe des Jahres 1867 durch den Apotheker (Abb. 16) geschah aus der Erinnerung, sie ist also nicht sicher, aber durchaus wahrscheinlich.

Lessing schreibt im Nachwort der Reprintausgabe von Steinmanns „Das

selbe begleitet ist. – Von Jugend auf ein Freund der Bewegung in Gottes freier Natur, interessierte ich mich für das neue Vehikel gleich bei seinem Hervortreten an die Öffentlichkeit. Es war im Jahr 1867, als die ersten Velocipede hier in der Kottmann'schen Maschinenfabrik angefertigt wurden. Ich und Kottmann führen anfänglich zusammen, nach und nach gesellten sich noch einige andere dazu, wir wurden unserer viere, schließlich ließen mich aber wieder alle im Stich. Ich setzte meine Fahrten jahrelang allein fort, was mir auch wieder zusagte, weil ich da nicht von anderen Mitfahrenden abhängig war. In neuester Zeit nun hat sich hier ein schon ziemlich starker Verein gebildet, der den edlen Radfahrersport fortbetreibt. Das vielfach angefeindete Zweirad hat seine guten Seiten, es hält zur Nüchternheit und Mäßigkeit an, zwei Tugenden, die, wie bekannt, wesentlich zur Erhaltung einer guten Gesundheit beitragen. Ich erfreue mich, Gott sei Lob und Dank, in meinem 70. Jahre noch eines kräftigen Wohlsens und hoffe noch manche Ausfahrt auf dem Zweirad zu machen, wozu mir mein jetziges Privatleben Gelegenheit bietet.

Allheil!

G. Lutz, Apotheker,
Senior der Deutschen Radfahrer.

Velocipede“ von 1870: „Dann wurden die Besucher der Pariser Weltausstellung von 1867 der neuen Fahrzeuge gewahr und halfen die Neuheit in ihren Heimatländern zu verbreiten. So zeigten die beamteten Gewerbeförderer des Königreiches Württemberg und des Großherzogtums Baden je eine Maschine in ihrer heimischen Musterausstellung, um die lokalen Handwerker zum Nachbau anzuregen.“ Ab 1869 ist jedoch die Produktion von Tretkurbelrädern (Velocipeds) bei Kottmann verbürgt. 1869 erschienen auch die ersten überregionalen Anzeigen in der Illustrierten ÜBER LAND UND MEER wie Abbildungen oben zeigen.

Es ist aber anzunehmen, dass Kottmann zumindest von der Musterausstellung erfahren hat, möglicherweise aber sogar durch sie zur Produktion von Velocipèdes angeregt wurde. Auf dem auf der Hefrückseite gezeigten Plakat bietet er „Velocipèdes für Erwachsene und Kinder aus der Fabrik von Kottmann in Öhringen“ an. Dies und auch die überregionale Werbung lässt den Schluss zu, dass Kottmann nicht eine Handvoll von Tretkurbelrädern, sondern in größerem Stil herstellte. Dafür spricht auch die, für die Zeit in deutschen Landen nicht unerhebliche Produktpalette und eine Annonce. (Abb. 17)

Schlossergefuch.
12 gute Schlosser werden gesucht von
J. Kottmann in Öhringen.

Eine genaue Datierung des Plakates ist nicht möglich, das Technoseum gibt 1871 als Entstehungsjahr an. Kottmann gab im Juli 1870 den Abverkauf seiner Velocipèdes per Annonce im SCHWÄBISCHEN MERKUR bekannt. (Abb. 18) Fl steht für Florentiner Gulden, auch Silbergulden genannt.



Ob er mit diesem Abverkauf nur sein Lager für neue Modelle frei machte oder ob es im Zusammenhang mit dem Ende seiner Velocipedproduktion stand, bleibt ein Rätsel. Wie lange Kottmann Velocipede herstellte ist nicht bekannt. Es ist zu vermuten, dass nach 1873 von ihm keine Velos mehr hergestellt wurden. Wie alle anderen Hersteller wird auch er nach anfänglichem Boom eine rückgängige Nachfrage ab 1871 erlebt haben.

Dies liegt sicher zum einen daran, dass die Mode des Velocipedfahrens in deutschen Ländern zurückging, zum anderen stellte das Tretkurbelrad zwar eine deutliche Verbesserung zur Laufmaschine dar, das Fahren blieb aber immer noch eine sehr kraftaufwändige Fortbewegung. Das Velociped war als Sport- und Freizeitgerät für einige Zeit modern, blieb aber für den Alltagsgebrauch zunächst ineffektiv.

Kraft und Effektivität schienen bei Kottmann von jeher eine große Rolle zu spielen. Um 1860 bekam Öhringen die erste Eisenbahnlinie. In seiner Landmaschinenfabrik baute Kottmann unter anderen auch Lokomobile und mobile Dampfmaschinen. 1874 meldete er ein Patent auf eine „Rotations-Segment-Dampfmaschine“ an. Diese war kleiner und sparsamer als herkömmliche Dampfmaschinen – er selbst nutzte sie aber nicht. Kottmann war der Erste in Öhringen, der eine Dampfkräftenanlage baute und nutzte. 1879 erhielt er von der Stadt Öhringen einen großen Auftrag zum Bau von Schulmöbeln. Die Sache lief so gut, dass der Fabrikant auch nach Abschluss dieses Auftrages fortan neben Landmaschinen auch Schulmöbel produzierte. 1887 ließ er im Handelsregister die „Hohenloher Schulbankfabrik J. Kottmann in Öhringen“ eintragen.

Die Fabrik für Landmaschinen existierte parallel weiter. Die Leitung dieser Fabrik übergab er an seinen Schwiegersohn Gustav Weipert. Es bleibt anzuneh-

men, dass er die Feder aber nie ganz aus der Hand gab. In der Landmaschinenfabrik wurde ab 1886 die Dampfkraft auch zur Erzeugung von Elektrizität für die Beleuchtung der Gebäude genutzt. Auch damit waren Kottmann/Weipert die ersten in Öhringen. Bald versorgten sie auch andere mit Elektrizität, gründeten dafür das erste Elektrizitätswerk vorort. Die Schulmöbelfabrik Kottmanns lieferte schon bald deutschlandweit und auch darüber hinaus Schulmöbel und Turngeräte. (Abb. 19)



Jakob Kottmann entwickelte einige Patente und schuf damit Innovatives. Zu erwähnen sind dazu die schwenkbare Schultafel, das gekröpfte versenkte Tintenfass mit Gussabdeckung, Hörsaalgestühl, wie es in wenig veränderter Form immer noch im Einsatz ist, hölzerne Kühlboxen mit isoliertem Innenbehälter u.v.m.

Die Schulmöbelfabrik existiert noch heute erfolgreich und gehört seit den 20er/30er Jahren der Familie Schaffitzel. Seine Schulmöbelfabrik gründete Kottmann 1887, in diesem Jahr starb am 23. April seine Frau Karoline. Schon am 27. Dezember heiratete er in Döbeln (Sachsen) seine zweite (19 Jahre jüngere) Frau Ernestiene Lippoldt. Ob die Heirat das Kapital für die neue Fabrik brachte, wissen wir nicht. Johann Jakob Kottmann starb am 30. September 1925. In seiner Heimatstadt Öhringen gibt es seit geraumer Zeit – ihm zu Ehren – eine „Kottmannstraße“

Am Anfang erwähnte ich, wie schön es doch ist, wenn ein anonymes Fahrrad aus der eigenen Sammlung einem Hersteller zuzuordnen ist und somit einen Namen bekommt. Genauso schön finde ich es, wenn der Name eines Velocipedenherstellers aus der Liste vom Matthias im KS 37 auch ein Gesicht bekommt. So beende ich den Artikel mit einem Gemälde von Jakob Kottmann. (Abb. 20)

Dank für Unterstützung geht an Matthias Kielwein, Wulf Mönnich, Helge Schultz, das Technoseum Mannheim, Dr.



Kreutzer vom Kreisarchiv Hohenlohe, Christian Müller vom Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg, Dr. Wilhelm Schaffitzel vom Hohenloher Spezialmöbelwerk Schaffitzel GmbH + Co. KG, Hans Braun aus Langenbrettach, Werner Schenk aus Öhringen und an Eberhard Tröger vom Stadtarchiv Öhringen.

Anmerkungen

- /1/ Öhringen Stadt und Stift von 1988, S. 544f; siehe Abb. 23
- /2/ Esslinger Zeitung Nr. 7 (93. Jahrgang) vom 2. Februar 2005

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 - 5 Fotos: Rainer Gilles
 Abb. 6 - 8 Fotos: Rainer Gilles - Ausschnitte vom Plakat aus dem Archiv des Technoseums Mannheim
 Abb. 9 Anzeige in einer Illustrierten Anzeigen-code 603 – Sammlung Rainer Gilles
 Abb. 10 Anzeige aus: Illustrierte Zeitung, Leipzig Nr. 1335 vom 30. Januar 1869
 Abb. 11 KS 37 Titelbild Heft 2/2006
 Abb. 12 - 14 Fotos: Hans Braun
 Abb. 15 Detailsansicht aus: Öhringen. Stadt und Stift, Redaktion: Gerhard Taddey, Walter Rößler u. Werner Schenk; hrsg. von der Stadt Öhringen, Jan Thorbecke Verlag, Sigmaringen 1988, hier Abb. 175; Ausschnitt aus einem Prospekt der Maschinenfabrik Karl Eheim, der die Weipertsche Fabrik übernahm; Sammlung Werner Schenk
 Abb. 16 Notiz aus der Süddeutschen Apothekerzeitung vom August 1887
 Abb. 17 Anzeige aus dem Schwäbischen Merkur August 1869
 Abb. 18 Anzeige aus dem Schwäbischen Merkur Juli 1870
 Abb. 19 Werbeanzeige um 1930, Sammlung Rainer Gilles
 Abb. 20 Gemälde aus dem Besitz der Familie Schaffitzel - Hohenloher Schulmöbel-fabrik

Vom Umgang mit altem Leder

Schäden erkennen, sachgerecht reinigen, pflegen und aufbewahren

von Stephanie Rothemund (Weidenbach)

Da hat man nun dieses traumhafte Jahrhundertwende-Fahrrad in relativ gutem Zustand mit originalem Ledersattel und Werkzeugtäschchen erworben und eigentlich sollte man glücklich sein; doch beim Blick auf die alten Lederteile kommt keine Freude auf. Sie haben so gar nichts von dem, was man mit schönem alten Leder und Patina verbindet, sondern sind graubraune, schuppige, grotesk deformierte Gebilde, die nur entfernt noch an Sattel oder Tasche erinnern. Was also tun? Im Folgenden möchte ich einige Tipps dazu geben, wie man die originalen / alten Ledersättel und -taschen von historischen Fahrrädern reinigen, pflegen und richtig aufbewahren kann. Und was man besser nicht tun sollte.

Mein Artikel erhebt keinen Anspruch darauf, das Thema vollständig zu bearbeiten, sondern ist für den „Hausgebrauch“ gedacht. Er behandelt kurz und knapp die häufigsten Probleme. Die Tipps zu Reinigung und Pflege sind ohne Vorkenntnisse und ohne größere Anschaffungen für jeden relativ leicht durchführbar; sie stellen eine Art „Grundversorgung“ dar und dienen in erster Linie der Erhaltung, nicht der Verschönerung der Lederartikel. Größere und weiterführende Maßnahmen als die hier beschriebenen solltet Ihr ohne umfassende Kenntnisse und praktische Erfahrung mit altem Leder nicht durchführen, das Risiko etwas dauerhaft zu zerstören, ist gegeben.

Wie wird Leder hergestellt, wie altert es und welches Leder findet sich am Fahrrad?

Zuerst einmal ist es notwendig sich klarzumachen, dass Leder ein organisches Produkt ist und welche Konsequenzen diese Tatsache für seine Haltbarkeit, Pflege und Aufbewahrung hat. Leder wird in Industrie und Handwerk mit Hilfe von meist pflanzlichen oder mineralischen Gerbstoffen hergestellt; es gibt eine Vielzahl von einzelnen Gerbstoffen und daraus zusammengesetzten Rezepturen. Die enthaarte und speziell vorbereitete Tierhaut wird in Gruben oder rotierenden Fässern in eine gerbstoffhaltige Brühe eingelegt; die Gerbstoffe durchdringen die Haut und machen sie haltbar - ganz grob gesagt. Es entsteht ein Produkt, das, je nach verwendeter Tierhaut und der Rezeptur der Gerbstoffe, alles zwischen zart und hart sein kann und eine Materialstärke von unter einem Millimeter bis zu ca. einem Zentimeter aufweisen kann. Egal auf welche Weise es gegerbt wurde, zeichnet sich gutes Leder immer durch folgendes aus: Es ist stabil, widerstandsfähig und



Die Werkzeugtasche aus Leder ist deformiert, Nähte sind kaputt und die Schließe fehlt. Die Tasche aus Lederpappe ist mit Vogelkot verschmutzt, die schwarze Beschichtung der Lederpappe ist an den Kanten schon leicht abgestoßen.

dabei flexibel. Diese Eigenschaften prädestinieren es u. a. zur Herstellung von Taschen und Sätteln für Fahrräder.

Für Kernledersättel wird dickes, mit pflanzlichen Gerbstoffen wie u.a. Eichenrinde gegerbtes Rindsleder verwendet, auch die alten Werkzeugtäschchen sind aus pflanzlich gegerbtem Leder, aber in dünnerer Materialstärke. Im Lauf der Zeit wurde bei preiswerteren bzw. sehr „modernen“ Gegenständen auch zunehmend mineralgegerbtes (chromgegerbtes) Leder verwendet, da sich diese Art von Leder günstiger und schneller herstellen lässt. Es wurde und wird gerne verwendet für alle Arten von Polstersät-

teln, also immer da, wo dünne und schmiegsame Leder für die Decke gebraucht werden.

Preiswerte Werkzeugtaschen wurden zunehmend aus Lederpappe, einem Produkt aus zermahlenen und miteinander verklebten Lederfasern, das anschließend mit einer Art Lackfarbe versiegelt wird, hergestellt. Lederpappe, auch „Leffa“ genannt, ist ein Recyclingprodukt für Lederabfälle und hat deswegen auch nicht die oben genannten Materialeigenschaften einer echten Lederhaut, braucht aber wie Leder Pflege.

Die Flexibilität und Widerstandsfähigkeit echten Leders geht im Lauf der Zeit unweigerlich mehr oder weniger verlo-

ren, eben weil es ein organisches Material ist. Die Haut und die in ihr gelösten Gerbstoffe, oder eventuell vorhandene Farbstoffe, reagieren mit Stoffen aus der Umwelt, was zur Folge hat, dass sich die Materialeigenschaften des Leders zum Negativen verändern. Dieser Prozess kann nicht gestoppt werden, er kann nur durch Pflege verzögert und gemildert werden.

Leder lässt sich nicht löten oder schweißen wie Metall. Und leider ist es nicht möglich, ein Ergänzungsteil an altes, in seiner Struktur geschädigtes Leder anzukleben oder anzunähen, so dass es wieder uneingeschränkt funktionstüchtig

wird. Durch solche „Reparaturen“ wird die Struktur des alten Leders nur noch mehr zerstört und es geht entweder schon beim Reparaturversuch kaputt, oder später, wenn der Gegenstand benutzt wird.

Gute Pflege ist die beste Möglichkeit, um Leder so gut und lange wie möglich zu erhalten. Die alten Gegenstände bleiben jedoch, egal was man tut, empfindlich und sind deswegen oft reine Ausstellungsstücke. Aber es sind unersetzliche und seltene Originale, deren eingeprägte Firmenlogos so nicht reproduzierbar sind und die durch die Art und Weise ihrer Verarbeitung und ihrer Bestandteile einzigartige Zeitdokumente sind. Somit sind sie in jedem Zustand erhaltungswürdig und verdienen Aufmerksamkeit.

Dies sollte man bedenken wenn einem der alte Sattel oder das Werkzeugtäschchen mal wieder gar nicht gefällt: Da ist ein kleines Stück Haut, das von einer Kuh stammt, die vor vielen Jahrzehnten geschlachtet wurde; nach der Umwandlung zu Leder hat es lange Zeit gute Dienste als Sattel oder Tasche getan, dann hat es viele Jahre irgendwo und irgendwie überdauert. Und jetzt ist es immer noch da, wenn auch in keinem guten Zustand. Bringt bitte etwas Empathie für das Leder auf. Bemüht Euch zuerst darum, herauszufinden, welche Schäden es im Lauf der Zeit erlitten hat. Dies ist die beste Voraussetzung für eine anschließende Reinigung, Pflege und sachgerechte Aufbewahrung. So werdet Ihr Euren Gegenstand in einen besseren und schöneren Zustand bringen und erhalten.

Die Gründe für Schäden an Leder sind vielfältig und nicht immer klar zuzuordnen, oft kommen auch mehrere Faktoren zusammen. Im Folgenden eine Aufzählung der häufigsten Schäden:

Schäden durch den Gebrauch und die daraus folgende Abnutzung, ebenso Lager- oder Unfallschäden

Hierzu zählen durchgesessene Sättel, gebrochene Riemen, ausgerissene Sattel- und andere Nieten oder vergrößerte Löcher um diese herum. Des Weiteren abgeriebene Oberflächen und fehlende oder abgerissene Teile, durchgeschauerte Stellen, kaputte Nähte und so weiter. Risse und Beschädigungen können auch von früheren Unfällen stammen. Diese Schäden gehen oft mit einem Substanzverlust, speziell der Lederoberfläche einher, der nicht zu beheben ist. Bei großen Schäden kann es sinnvoll sein, fehlende Teile oder Risse durch Klebungen zu



Deformierte Satteldecke mit Schäden an der Lederoberfläche durch Abrieb vom Benutzen des Sattels

ergänzen oder zu verbinden, dies hilft dabei, dass der Sattel oder die Tasche die Form behalten kann; andernfalls deformiert sich der Gegenstand immer weiter.



Verhärtetes und brüchiges Leder an einem Sattel

Solche Ergänzungen sind schwierig anzubringen und sollten von einem Spezialisten gemacht werden.



Verhärtung und Risse im Leder an einer seitlichen Niete der Sattelnase.

Als Lagerungsschäden finden sich immer wieder Druckstellen und Dellen, die von über lange Zeit aufliegenden schweren Teilen, meistens Teilen anderer

Fahrräder stammen; solche Schäden lassen sich nicht beheben, da durch sie die Struktur des Materials geschädigt wurde. Manchmal finden sich auch historische Reparaturen; dann ist eine aufmerksame Pflege besonders wichtig, damit der Gegenstand möglichst wenig unter dem Zug oder Druck von ergänzten Nähten, Nieten oder eingefügten Lederteilen leidet und sich deformiert.

Schäden durch chemische Reaktionen der Haut und der Gerb- oder Farbstoffe mit Substanzen aus der Umwelt

Jedes pflanzlich gegerbte Leder wird vom Sauerstoff in der Luft dunkler und erhält durch diesen oxidativen Prozess eine Patina, die das Leder im Lauf von vielen Jahren hart und spröde werden lässt, wenn es keine Pflege erhält. Ebenso kann es zu Reaktionen kommen durch zahlreiche andere in der Luft befindliche Gase, Abgase und Stoffe, ich nenne hier das früher verbreitete Heizmaterial Koks als Beispiel. Auch starke, dauerhafte Sonneneinstrahlung und Hitze verhärtet das Leder und trocknet es aus. Kunstlicht und daraus resultierende Hitze trocknet ebenfalls aus. Leder kann auch mit Metallen reagieren, es kann dadurch Schäden an den Kontaktpunkten zum Satteluntergestell, zum Rahmen, zu Nieten, Schnallen oder anderen Schließen geben. Auch Körperschweiß beeinflusst den Zustand von Leder negativ.

Mit der Zeit können so strukturelle Schädigungen entstehen, die nicht umkehrbar sind; das Leder wird hart, schuppig und bröselig. Im Extremfall kann das Leder regelrecht zu Staub zerfallen; charakteristisch dafür ist der rötliche Farbton, den es annimmt und nach dem der Prozess „Roter Zerfall“ genannt wird. Ist das Material durch „Roten Zerfall“ stark geschädigt, kann nur der zu niedrig gewordene pH-Wert des Leders von einem Fachmann erhöht werden, um den Prozess aufzuhalten. Die im folgenden Abschnitt genannten Verschmutzungen können ebenfalls zu unerwünschten Reaktionen im Leder führen.

Schäden durch Verschmutzungen

An Fahrradsätteln und -taschen werden Verschmutzungen durch Staub und oft durch all die Dinge, die in einer Werkstatt oder Garage herumstehen und dort benutzt werden, hervorgerufen. Öle, Lacke, andere Farben, Reinigungsmittel, Baustoffe etc. Grob lässt sich unterscheiden in Verschmutzungen, die ins Leder eingezogen sind und solche die mehr oder weniger oberflächlich sind. Verschmut-



Reste der Lederdecke eines Jahrhundertwende-Polstersattels mit „Rotem Zerfall“ - das Leder hat eine rötliche Farbe angenommen, lässt sich mit den Fingern leicht abrubbeln und zerfällt zu feinen Fasern.

zungen wie eingezogene Öle, Lacke und Reinigungsmittel können das Leder in seiner Struktur stark schädigen und „Roten Zerfall“ oder Verhärtungen hervorrufen.

Schäden durch zu viel oder zu wenig Feuchtigkeit

Dies können Wasserflecken oder Flecken von anderen Flüssigkeiten sein, die nicht entfernbar sind. Es kann sich auch um Deformierungen der Gegenstände wie aufgebogene Taschendeckel oder in die Höhe stehende Sattelwangen handeln, die durch andauernde Nässe oder anhaltende hohe Luftfeuchtigkeit entstanden sind. Auch können durch dauerhafte hohe Luftfeuchte kleine schwarze Stockflecken entstehen, und das Auftreten von Schimmel wird begünstigt. Durch dauernde Feuchtigkeit kann es sogar zum Wachstum von Moosen und Algen auf Leder kommen.

Dauernde Trockenheit macht das Leder spröde, hart und schuppig, speziell wenn es keine Pflege erhält.

Ständige Schwankungen zwischen hoher und niedriger Luftfeuchtigkeit stressen das Material extrem, durch die verschiedenen Effekte, die diese Bedingungen in ständigem Wechsel hervorgerufen.

Schäden durch Insekten

Insektenfraß und Befall wird meistens durch Motten oder Pelzkäfer hervorgerufen. Er kann auf der Lederoberflächen vorkommen, wo dann deutlich vertiefte ausgefressene Bahnen zu sehen sind. Häufiger aber sind die Polstermaterialien aus Filz von Sätteln betroffen, in denen

man dann die Fraßgänge der Insekten sieht, oft auch leere Puppen oder tote und lebendige Insekten. Auch im Inneren von Werkzeugtaschen können sich Insekten verbergen, ebenso zwischen mehreren Schichten von Leder, z. B. an der Vernietung von Riemen. Nähte können ebenfalls von Insektenfraß betroffen sein.

Was Ihr bei Reinigung und Pflege nicht tun solltet

Da Leder mit vielen Stoffen und Substanzen reagiert und mache sogar den „Roten



Schäden durch Motten an der Filzpolsterung eines Sattels; man sieht ausgefressene Löcher und Gänge, sowie eine weißliche Mottenpuppe.

Zerfall“ fördern, sollte Wert darauf gelegt werden, dem Leder bei der Reinigung und Pflege möglichst wenige weitere Stoffe und Chemikalien mit unbekannter Wirkung zuzuführen. Verwendet keine scharfen Putz- oder Reinigungsmittel.

Spezielle Öle, Polituren, Pflegemittel, die z. B. Silikone enthalten und als Geheimtipp zur Pflege von neuem Leder gelten, solltet Ihr alten Ledern, die Ihr noch lange erhalten wollt, aus den oben genannten Gründen nicht zumuten. Verwendet kein Lederfett in dem Bienenwachs enthalten ist, es unterbindet die Atmungsfähigkeit des Leders und zieht dauerhaft Staub an, der dann auf dem Leder kleben bleibt. Ebenfalls schädlich für altes Leder sind in Lederfett enthaltene tierische Tranfette, diese fördern oxidative Prozesse im Leder und somit den „Roten Zerfall“.

Was als Tipp zur Pflege oder zum schnelleren und weniger schmerzhaften Einfahren eines neuen Kernledersattels gut funktionieren mag, ist für altes Leder nicht geeignet. Anbei einige Beispiele:

- Leder von oben (Narbenseite) und von unten (Fleischseite) fetten ist schädlich, weil dadurch die Atmungsfähigkeit des Leders unterbunden wird. Lederfett auf der Unterseite des Leders trägt außerdem dazu bei, dass sich der Verbund der Bindegewebsfasern lockert. Dadurch wird das Leder dehnbarer, schlimmstenfalls instabil und fasert auf. Also immer nur oben fetten, die Unterseite bleibt wie sie ist.

- Gefettetes Leder im Ofen / auf der Heizung erwärmen oder gar erhitzen ist eine Prozedur die ebenfalls dazu beiträgt, dass der Verbund der Bindegewebsfasern sich lockert; auch können sich dabei Bestandteile des Lederfetts verändern und mit Stoffen im Leder reagieren. Die hohe Temperatur an sich tut dem alten Leder auch nicht gut, sondern fördert Brüchigkeit, Verhärtung und Zerfall.

- Verwendet zur Reinigung keine harten Bürsten und keine Hochdruckreinigungsgeräte.

Reinigung, Pflege und Aufbewahrung

Für die Reinigung von Leder gibt es zwei verschiedene Möglichkeiten. Am schonendsten ist die Trockenreinigung. Dafür braucht man Haarpinsel oder weiche Borstenpinsel in verschiedener Stärke. Ein dicker Puderpinsel oder auch ein Rasierpinsel ist gut für große Flächen geeignet, feine Pinsel erlauben es, an schwierige Stellen vorzudringen. Ein Staubsauger mit schmaler Düse kann bei der Reinigung auch sehr hilfreich sein, niedrige Saugleistung ist ausreichend. Reinigt alle Oberflächen des Gegenstands vorsichtig, aber gründlich. Bei Taschen ist es wichtig, den Innenraum nicht zu vergessen - hier ist oft sehr viel Schmutz und Staub, auch können sich dort Insekten verstecken. Das gleiche gilt für die Unterseiten von Sätteln, speziell von Polstersätteln.

Gibt es in die Oberfläche eingezogene oder stark anhaftende Verschmutzungen, kann vorsichtig eine feuchte Reinigung durchgeführt werden, wobei es keine Garantie gibt, dass die Flecken verschwinden. Ihr solltet den Gegenstand vorher, wie oben beschrieben, trocken reinigen. Zur feuchten Reinigung von Leder ist Sattelseife hervorragend geeignet, da sie eine rückfettende und pflegende Komponente enthält. Außerdem braucht Ihr einen feinporigen sauberen Schwamm, etwas Wasser und ein sauberes Baumwolltuch. Feuchtet den Schwamm an und stellt durch wiederholtes drücken des Schwamms in die Sattelseife, die sich üblicherweise in einer Dose befindet, einen feinporigen Schaum her. Achtet schon beim Herstellen des Schaums darauf, möglichst wenig Wasser zu verwenden. Tupft den Schaum mit dem Schwamm vorsichtig auf alle Lederoberflächen (nur Lederoberseite = Narben) auf und nehmt ihn sofort mit dem Baumwolltuch wieder ab. Bearbeitet eine Partie nach der anderen, arbeitet zügig und achtet darauf, dass möglichst wenig Feuchtigkeit in das Leder eindringt. Brüche oder kleine Lederteile wie Riemen reagieren besonders empfindlich auf Feuchtigkeit und sollten sehr sanft behandelt werden. Sattelseife ist nur zur Reinigung von Leder geeignet, nicht für Polstermaterialien o.ä.



Verschiedene Pflegemittel können empfohlen werden. (Foto: mm)

Lasst die gereinigten Teile an einem luftigen Ort bei Zimmertemperatur am besten einen Tag lang trocknen. Bei Täschchen ist es empfehlenswert, sie locker mit zusammengeknülltem Zeitungspapier zu füllen. Zum Trocknen legt Ihr die Werkzeutasche am besten nur leicht geöffnet auf einer Schmalseite ab. Falls die Tasche nach der Feuchtreinigung mit völlig aufgeklapptem Deckel ge-

trocknet wird, kann dies Bruchschäden an den Biegungsfalten des Deckels verursachen oder vorhandene Schäden verschlimmern. Riemchen legt Ihr zum Trocknen am besten in der Form hin, die sie im Lauf der Zeit angenommen haben; wenn sie flach ausgelegt werden besteht ebenfalls Bruchgefahr. Sättel sollten zum Trocknen nicht auf der Unterkante ihrer Flanken stehen; stellt sie etwas erhöht auf.

Am nächsten Tag fettet Ihr die Lederoberfläche mit gutem Lederfett oder mit säurefreier weißer Vaseline vorsichtig und möglichst sparsam ein. Nehmt hierzu einen ungefärbten, fusselfreien Baumwollappen und tragt das Fett so dünn wie möglich und ohne zu reiben auf die Lederoberfläche (Narben) auf. Die Unterseite (Fleischseite) des Leders wird nicht gefettet. Lasst das Fett einen Tag lang bei Zimmertemperatur einziehen und poliert dann vorsichtig mit einem sauberen Baumwollappen nach; bei stark geschädigter Oberfläche werden statt kreisender Polierbewegungen streichende Bewegungen angewandt, um den Narben zu schonen. Solltet Ihr zu viel Fett verwendet haben, werdet Ihr Rückstände sehen, die mit dem Lappen entfernt werden müssen. Falls das Leder sehr lange kein Fett mehr erhalten hat, kann es notwendig sein, das Einfetten nach ca. einer Woche nochmals zu wiederholen; es ist besser zweimal sehr dünn zu fetten, als einmal dick. Das Material kann das Fett so besser aufnehmen. Das Leder wird, je nach Art der Gerbung, seiner Färbung, Zustand und Alter durch die Pflege mit Lederfett dunkler werden; dies ist völlig normal. Es wird im Lauf einiger Wochen wieder etwas heller werden, dann hat sich das Fett vollständig im Leder verteilt. Zur Unterhaltspflege genügt es, einmal jährlich zu fetten. Maroquin-Lederbalsam ist ein Produkt, das hartes Leder weich macht – für Leder, das noch gut beinander ist, aber nicht notwendig. Leder weich machen, eventuell nachher auch zurückformen, das geht über die hier beschriebene Grundpflege hinaus.

Der Aufbewahrung von altem Leder sollte ebenfalls Aufmerksamkeit geschenkt werden, da diese Bedingungen Einfluss auf den Zustand des Materials haben. Vermeidet direkte starke Sonneneinstrahlung; je weniger Sonnenlicht, desto besser. Künstliche Beleuchtung sollte so weit entfernt von den Gegenständen sein, dass diese sich nicht erwärmen; auch hier gilt, je weniger desto besser.

Wichtig für Leder ist eine mittlere, konstante Luftfeuchtigkeit, zwischen

45% und 55%. Leder sollte atmen können und deswegen nicht in Schachteln oder luftdicht verschlossenen Behältern aus Metall oder Plastik aufbewahrt werden. Sorgt für gute Luftbewegung. Stehende Luft kann, besonders in Verbindung mit hoher Luftfeuchtigkeit, Schimmel und Stockflecken begünstigen.

Achtet bei Sätteln darauf, dass sie durch die Lagerungsbedingungen nicht deformiert werden; einzelne Sättel sollten nicht dauerhaft mit den Unterkanten der Flanken auf einem Tisch o.ä. aufliegen. Falls Ihr Lederdecken ohne Unterstell habt, sorgt durch einen improvisierten Unterbau aus Pappe oder Papier dafür, dass die Lederdecke möglichst in ihrer Form liegen kann, ohne irgendwo aufzustoßen. Werkzeutäschchen kann man sehr locker mit Papier ausstopfen, damit sie nicht in sich zusammenfallen und sich deformieren.

Betreibt Vorsorge gegen Insektenbefall. Verteilt zu diesem Zweck hier und da in der Nähe der Gegenstände Mottenpapier, Lavendel oder Zedernholzstücke. Achtet darauf, diese Prophylaxe in den jeweils geeigneten Zeitabständen zu erneuern. Solange kein Insektenbefall vorhanden ist, solltet Ihr keine Pheromonfallen (z.B. für Motten) aufstellen, da hierdurch Motten angelockt werden. Kontrolliert Eure Sättel und Taschen regelmäßig und gründlich auf Insektenbefall.

Wenn Ihr diese Tipps beachtet, tut Ihr mit einfachen Mitteln viel für Erhaltung und Schönheit Eurer Schätze. Strapaziert die alten Gegenstände aus Leder nicht oder möglichst wenig durch Benutzung. Und verabschiedet Euch von unrealistischen Erwartungen; ein schöner Glanz auf dem Leder, die Fahrbarkeit eines Sattels oder die uneingeschränkte Benutzbarkeit einer Werkzeutasche, die optimale Sichtbarkeit eines eingepprägten Logos, all das wird bei wirklich altem oder stark geschädigtem Leder nicht, oder nur teilweise machbar sein. Viel wichtiger ist es doch, ein historisches Objekt aus Leder so zu erhalten, wie es ist und etwas dafür zu tun, dass sich sein Zustand möglichst wenig weiter verschlechtert.

Ich hoffe, dass Euch meine Anleitungen und Informationen bei der Pflege und Erhaltung Eurer Sättel und Taschen weiterhelfen. Zum selben Thema findet Ihr im KS 57 (S. 16 und 17) einen lesenswerten Artikel von Sven Dewitz.

Fotos: Gerhard Schulz-Rothemund

Post aus England

Ein Radrennfahrer in seinen frühen Zwanzigern entwickelt sich zu einem der besten Fahrer Irlands und entthront sogar einen für fast unschlagbar gehaltenen Granden der Landstraße. Ok, soweit nichts Besonderes, aber der Rennfahrer ist Pole und auf Umwegen über verschiedene britische Internate nach Irland gelangt. Das ist schon interessanter. Daher beschreibt Brian Griffin im Boneshaker 205 sehr ausführlich und auch interessant die Sportkarriere des Grafen Konstantin Norbert Stadnicki, geboren 1867 im damals noch zwischen Deutschland und Russland geteilten Polen. Stadnicki entwickelte sich zu einem Zwischensportspezialisten, der seine Gegner nach Belieben beherrschte. Nach Russland zurückgekehrt, verliert sich seine Spur.

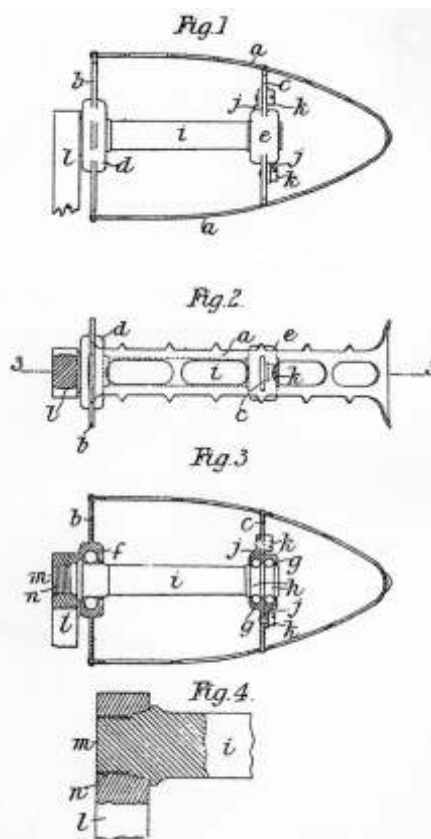


Mick Butler fügt der an sich schon gut dokumentierten Geschichte von Maurice Selbach, eines Rennfahrers und Radlabesitzers in England, einige Details hinzu, indem er unter anderem anmerkt, wie Selbach zu seiner Profikarriere und später zu seinem legendären Radladen kam: Als Angestellter überholte er seinen Chef in einem Samstagsrennen, als er eigentlich im Laden stehen sollte. Übrigens hatte Selbach polnische Vorfahren.

Damien Kimberley bringt seinen Lesern die Geschichte der Lion Bicycle Company in Coventry näher. Kimberley beschreibt anschaulich, welche Schwierigkeiten man haben kann, wenn man die Historie eines zwar frühen, aber auch wenig bekannten Herstellers erforschen will. Es scheint aber so zu sein, dass ein

gewisser Thomas Birrell, der sich in allen Arten von Geschäften umgetrieben hatte, die Firma gründete und drei Jahre danach auch gegen die Wand fuhr, bevor er dann eine Wirtschaft eröffnete.

Julian Booty setzt seine Beschreibung der Dursley Pedersen-Räder fort. Nach einer Betrachtung der Anzahl, die von diesem doch ungewöhnlichen Rad gebaut worden ist, stürzt Booty sich auf die verschiedenen original erhältlichen Anbauteile, die ebenfalls speziell waren, wie Schaltung, Lenker und Pedale (siehe Abbildung). Eine Reihe schöner Farbfotos begleitet den Artikel.



David Birchall zeigt, wie nützlich für die Forschung die Digitalisierung von Archivalien sein kann. Der Anfield Bicycle Club (ABC) aus Liverpool, einer der ältesten und bekanntesten Clubs in England, hatte ein etwas chaotisches Archiv aus seiner Frühzeit. Eine von einer nationalen Lotterie finanzierte Aktion, in der die Archivalien digital erfasst wurden, erbrachte viele neue Erkenntnisse, weil sich die einzelnen Teile nun „wie ein Puzzle“ zusammensetzen ließen und unter anderem einen genauen Blick auf F. H. Koenen zuließen, einen gebürtigen Niederländer, der mit 21 Jahren nach Manchester zog, aber den Kontakt zu seiner Heimat nicht verlor.

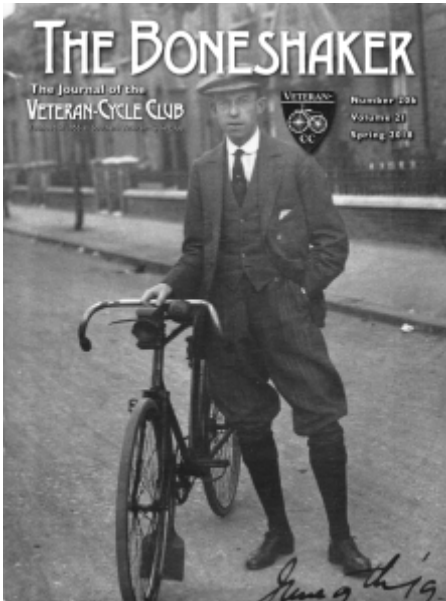
Sein Name geriet allerdings in Vergessenheit, und man fragte sich lange Jahre, wie es sein könne, dass sich so viel Info über frühe niederländische Rennen im Archiv eines nordenglischen Vereins fanden. Ein Name, der sich ebenfalls darin findet, ist – Stadnicki, man glaubt es kaum. Koenen versuchte auch, eine frühe Geschichte des Radsports und der Radtechnik zu verfassen – seine Manuskripte aus den späten Zwanzigern wurden ebenfalls bei der Digitalisierung wiederentdeckt. Birchall hat sie herausgegeben und bietet sie als Privatdruck an.

Der bekannte französische Radhistoriker Claude Reynaud befasst sich – wieder einmal – mit der Quellenlage zu Michaux. Ausgehend von den chauvinistischen Bestrebungen des späten 19. Jahrhunderts, Drais in Deutschland und die Brüder Michaux in Frankreich zu den jeweils ins Bild passenden entscheidenden Figuren der Entwicklung des Fahrrads zu erklären, stellt Reynaud mehrere Thesen auf und belegt sie mit zeitgenössischen Quellen, unter anderem dazu, ob die Michaux' tatsächlich die Erfinder des Pedaltriebs waren, und findet, dass eine große Anzahl dieser Quellen für seriöse Forschung unbrauchbar sind.

Als letzten Beitrag in diesem Heft erklärt Peter Brown, wie das zwar relativ spät, dann aber zu beträchtlichen Reichtum gelangte nordenglische Grimsby als erste Provinzstadt in Großbritannien ein „Club House“, ein eigenes Vereinsheim für einen Radsportverein, bekam. Und das war kein hölzerner Notbehelf, nein, es handelte sich um ein veritables großes Haus in der Stadt mit reading room, billiard room und Aufzug. Gaslicht und Holzvertäfelung durften 1891 ebenfalls nicht fehlen.

Der Boneshaker 206 öffnet mit einem weniger mysteriösen, aber doch ebenso interessanten Artikel wie Nummer 205. Roger Bugg, früherer Club-Bibliothekar und damit ehemaliger Herrscher über die riesige Sammlung des V-CC (die man als Mitglied übrigens online lesen kann), beschäftigt sich mit Bernard Newman, einem Reiseautoren der dreißiger bis fünfziger Jahre, der seine Radtouren durch ganz Europa mit vier Fahrrädern, alle namens George, machte, und diese Räder erzählen auch durchaus aus ihrer Perspektive von ihren Abenteuern. Newman's Erlebnisse sind unglaublich unterhaltsam erzählt, und sie reichen von dramatisch bis zu komödiantisch.

Ein weiterer, vormals örtlich bekannter, aber inzwischen der Vergessenheit



anheimgefallener Radladen wird von John Squire vorgestellt. Bishop's aus Newbury war auch Hersteller zumindest eines Teils seiner Räder und seine Besitzer hatten, den zahlreichen Illustrationen des Artikels zufolge, einen großen Betrieb aufgebaut. Einer der Besitzer war auch John Squires Großvater. Der Radladen, inzwischen Teil eines kleinen Einzelhandels-Imperiums, schloss 1969.

Cally Callomon schreibt eine überraschend feinfühlig (nicht für ihn, aber für den Bone Shaker), fast poetische Reportage über eine Reise, die er auf einem Fahrrad von 1910 unternimmt, um es dem Autoren eines Reisebuchs möglichst authentisch gleichzutun, der 1913 von London nach Somerset fuhr. Auch die Kleidung und das Gepäck sollten dem „Original“ möglichst weitgehend gleichen. Die wehmütige Stimmung des Artikels wird noch gesteigert durch zahlreiche Verweise auf die gute alte Zeit des British engineering und auf den schlechten Zustand des Lands heutzutage, besonders gefördert durch den zügellos wachsenden Kraftverkehr. Dazu kommen Zitate aus Gedichten, die das Reisen, aber auch den Tod im Ersten Weltkrieg



Foto: Roger Street

beschreiben, den auch der Autor des Buchs erlitt.

Einen überaus lesenswerten und bunt bebilderten Artikel verfasst Aad Streng zum Thema des bis heute erhaltenen Hobby Horse, das der niederländischen königlichen Familie gehört. Diese Maschine wurde 1819 von Edward Kerr nach Brüssel importiert, wo der damalige Kronprinz lebte. Streng stellt Verbindungen zur Geschichte der Niederlande her sowie zur damals in vollem Schwung befindlichen industriellen Revolution, besonders im heutigen Belgien, das damals noch Teil der Niederlande war. Auch die Biographie von Kerr wird, soweit möglich, nachgezeichnet. Streng schafft es, die kleinsten Fitzelchen interessanter Materie aus zeitgenössischen Quellen herauszufiltern und zu einem faszinierenden Panorama der Zeit zusammenzusetzen. Nach 13 Seiten ist die Geschichte schon aus.

Ein ebenfalls lesenswerter Artikel von Craig Horner über den bekannten Rad- und Autorennfahrer SF Edge beschließt das Heft, und diesen Bericht. Horner beschreibt die Jugendjahre des englischen Helden, wie er ihn bezeichnet, mit seinen australischen Wurzeln, seinem abwesenden Vater und seinen sportlichen Erfolgen. Eine überwältigende Fülle von

Details bringt den Lesern das Zeitalter des Viktorianismus in all seinen Erscheinungen näher.

Das war's dann wieder, und vielen Dank für die Vertretung durch Jürgen.

Euer Toni

Post aus Belgien: Ein Fund in den Ardennen

„Über den Bericht zum Ottokar im KS 65 habe ich mich sehr gefreut. Nun kenne ich die ganze Hintergrundgeschichte, danke dafür! In meiner Militaria-Sammlung (**Vélocipédie Militaire Wielrijderij**) habe ich auch einen Ottokar-Spiegel. Ich fand ihn 1988 in den belgischen Ardennen. Damals war ich 16 Jahre alt! Ein Stück Schützengraben und drei Schützenlöcher hatte ich damals in einem Wald bei Nisramont (La Roche en Ardenne) entdeckt und fand darin Ausrüstungsgegenstände aus den 80er Jahren, diese allerdings von der belgischen Armee, und in einem anderen Loch



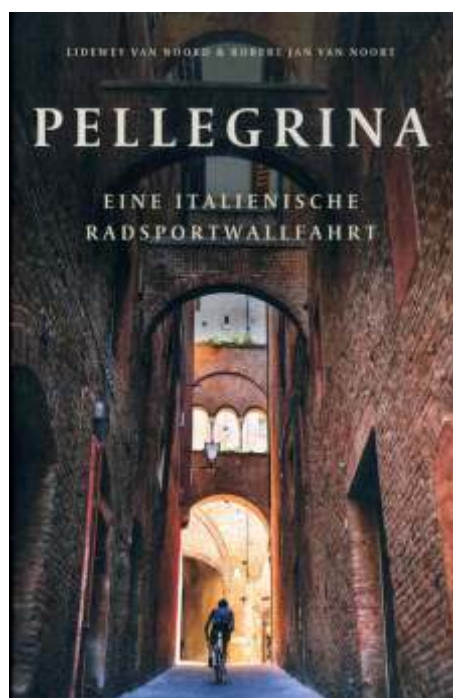
Gegenstände aus dem Zweiten Weltkrieg. Das Gelände war während der Ardennenoffensive unter starkem Artilleriefeuer. Neben vielen Granatsplittern fand ich einen deutschen Stahlhelm Modell 1942, eine Patronentasche K98 mit einigen Patronen Kaliber 8 x 57 auf einem Ladestreifen, eine Ordensspange, ein Kondom, wellene Reste einer Wundjacke, eine Seifendose, eine Münze 5 Reichspfennig und – etwas gruselig – ein Stück Kiefer mit einem Zahn und zerschossene Schuhe zum Teil noch mit Fußknochen. Und natürlich den kaputten Taschenspiegel (siehe Abb.), den der Soldat vielleicht zum Rasieren benutzt hat. Wahrscheinlich hat jemand im Frühjahr 1945 die Überreste des Kampfes, die im Wald herumlagen, in den Schützenlöchern vergraben. Vor einigen Jahren bekam ich von Michael Grützner einen besser erhaltenen Spiegel. Als ich jetzt den Bericht von Sven Schepp las, fiel mir die ganze Geschichte wieder ein.“

(Philip Moreau, Bocholt in Belgien)

Lesetipps

Pellegrina – Eine italienische Radsportwallfahrt

Ein ungewöhnliches Buch, diese bebilderte Radsportwallfahrt der Niederländerin Lidewey van Noord. Was ist es? Ein Bildband über Italien? Ein Reiseführer? Ein Buch über Radsport? Eine Sammlung von Kurzgeschichten? Ein Geschichtsbuch? – es ist alles das und noch mehr. Die Autorin selbst (eine Frau, wohlgemerkt) bezeichnet sich selbst als „Pilgerin“, und sie pilgert in der Tat in Italien von Ort zu Ort sowie über Stock und Stein, um uns Geschichten über Radsport und Radsportler zu erzählen, die mit diesen Orten verbunden sind. 27 Etappen in Form von Geschichten, die von außerordentlicher Sachkenntnis zeugen und leicht, leidenschaftlich und wehmütig daherkommen. Untermalt werden diese Anekdoten und Erzählungen von den Fotos von Robert Jan van Noort, die dem Buch eine verträumte Note verleihen und bezeugen, dass in Italien auch in Sachen Radsport die Kunst nicht weit ist.



Kein Weg geht natürlich an prominenten Fahrern wie Luigi Ganna, Alfredo Binda, Fausto Coppi oder Mario Cipollini vorbei, die uns die Autorin auch menschlich näher bringt. Aber da gibt es ebenso die „zwei wahrscheinlich zu Recht vergessenen Radrennfahrer“ aus Neapel namens Salvatore Commesso und Salvatore Scamardella, wobei der zweite

immerhin beim Giro d'Italia 2003 als Letzter eine gewisse Berühmtheit erlangte. Oder das traurige Schicksal der Gemeinde Tualis, die sich freudig auf die Durchfahrt des Giro vorbereitet hatte, bis auf Forderung von Albert Contador die Strecke verändert wurde und das Peloton den Ort links liegen ließ. Beeindruckend auch das Interview mit dem ehemaligen Rennfahrer und heutigen Restaurantbesitzer Eddy Mazzoleni in Curno, der aus seinem italienischen Radsport-Herzen keine Mördergrube macht.

Dieses Buch ist ein Gewinn für jeden Leser, der den Radsport liebt, aber nicht blind liebt, und bietet zugleich einen literarischen Blick hinter die Kulissen des Radsports und Italiens.

(Renate Franz)

Lidewey van Noord (Text), Robert Jan van Noort (Fotos): Pellegrina. Eine italienische Radsportwallfahrt; Covadonga Verlag Bielefeld 2017; 208 Seiten, Format 16,5 x 24,5 cm, Hardcover; ISBN 978-3-95726-013-0, Preis 24,80 €; erhältlich im Buchhandel oder bei fahrradbuch.de

Der Fahrradhilfsmotor – seine Konstruktion und Anwendung

Das Buch in der Reihe „Altes Wissen“ widmet sich der ersten Motorisierung nach dem Ersten Weltkrieg. Es gilt als die umfassendste zusammenhängende Abhandlung über die Fahrradhilfsmotoren der frühen 1920er Jahre.

Hanfland betrachtet jedes Bauteil. Beginnend mit dem Motor, erläutert der Autor anschaulich jedes Detail. Dann widmet er sich der Kraftübertragung und den weiteren Zubehörteilen wie Federgabel, Beleuchtung und Hupe. Der allgemeine Teil schließt mit den Komponenten des zugehörigen Fahrrades ab.

Im zweiten Teil des Buches werden in Bild und Text verschiedene Fahrradhilfsmotoren mit ihren technischen Daten und konstruktiven Besonderheiten vorgestellt. Hier finden sich Namen wie Alba, Ami, Charlett, Cockerell, Diag, DKW, F.E.M., F.K.S., Flottweg, Gnom, Gruhn, Herold, K.-C., Kurier, Lorenz, O.G.E., Opel, Paqué, Phantom, Record, Saturn, Snob. Im Anhang stellt Hanfland Fahrradmotoren in speziell ausgebildeten Fahrzeugen vor: Eiger, Evans, Flink, und das Treibrad von L.F.G. (Luftfahrzeug-Gesellschaft aus Seddin bei Stolp). Wie in der Originalausgabe von 1921 finden sich die interessanten Inserate der damaligen

Hersteller, die weitere interessante Details abbilden. In den folgenden Jahren erschienen von Curt Hanfland weitere technische Werke, die der Verlag ebenfalls neu aufgelegt hat.



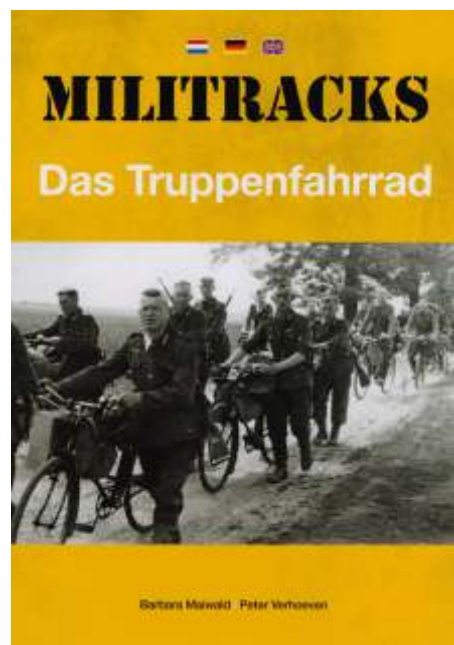
Damals richteten sich diese Bücher als Ratgeber, bzw. als Bauanleitung an Interessenten und vermittelten aktuelle Kenntnisse rund um die Pflege und Wartung des motorisierten Zweirades im Alltag. Heute ist der Inhalt vor allem für Liebhaber historischer Motorräder interessant. Altes Wissen ist erforderlich, um erfolgreich Motorräder aus vergangenen Zeiten zu pflegen, Werte behutsam zu erhalten oder das historische Zweirad zu nutzen.

Curt Hanfland: Der Fahrradhilfsmotor – seine Konstruktion und Anwendung (Band 1 der Curt-Hanfland-Serie), Verlag Johann Kleine Vennekate 2017; 260 Seiten, Format 14 x 21 cm, reich illustriert, Softcover, ISBN 978-3-935517-91-1, Preis 25,- €; erhältlich im Buchhandel oder bei fahrradbuch.de

Militracks – Das Truppenfahrrad

Das Werk gibt einleitend zunächst eine kurze Übersicht über die Verwendung von Militärfahrrädern bis 1945 in den Ländern Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Großbritannien, Holland, Italien, Irland, Japan, Jugoslawien, Norwegen, Österreich, Polen, Russland, Schweden, Schweiz, Spanien, Ungarn und USA. Schwerpunkt der Arbeit ist jedoch die Entwicklung in Deutschland bis 1918 bzw. zwischen 1919 und 1945, wobei insbesondere die taktische Eingliederung der Radfahrtruppen verfolgt wird. Immer wieder wird diesbezüglich aus den betreffenden Dienstvorschriften zitiert.

Im letzten Abschnitt des Buches werden insgesamt 16 Truppenfahrräder, ein militärischer Radanhänger sowie ein Abwurfkorb für Fahrräder der Fallschirmtruppe portraitiert. Das umfangreiche Bildmaterial besteht aus histori-



schen und aktuellen Aufnahmen, Detailaufnahmen und zeitgenössischer Werbung. Der Buchtext ist dreisprachig (niederländisch, englisch und deutsch). Eine Übersicht der deutschen Hersteller und Zulieferer von Truppenfahrrädern sowie eine Literaturangabe und der Hinweis auf Internetquellen schließen das Werk ab.

Aus Sicht unseres Vereins soll an dieser Stelle ergänzt werden, dass viele der verwendeten historischen Fotografien aus der Sammlung unseres Mitglieds Philip Moreau (Vélocipédie Militaire Wielrijderij) stammen, der im Text leider keine namentliche Erwähnung gefunden hat.

(mm)

Barbara Maiwald, Peter Verhoeven: Militracks - Das Truppenfahrrad; Oorlogsmuseum Overloon (NL) 2016; 104 Seiten, Format ca. 24 x 16,5 cm; reich illustriert in sw und color, Softcover; ISBN 978-9080190696, Preis 24,95 €; Bezug über www.oorlogsmuseum.nl

Wie Karl Drais das Fahrrad erfand

Hans-Erhard Lessing bringt sich wieder in Erinnerung durch eine Neuerscheinung. In meinem Bestand finden sich

insgesamt acht verschiedene Bücher des Autors, und das sind noch lange nicht alle Veröffentlichungen dieses fahrradaffinen Professors. Dabei erwähne ich gerne, dass mir die rororo-Ausgabe „Das Fahrradbuch“ aus dem Jahre 1978 viele Informationen und Anregungen verschaffte, als ich noch nicht wusste, dass mich das Thema Fahrrad einmal so unglaublich faszinieren würde.



Dr. habil. Lessing, in den 1980er Jahren Professor für Physikalische Chemie der Universität Ulm und darauffolgend Hauptkonservator an den Museen in Mannheim und Karlsruhe gilt als nicht unumstrittener Experte für die Geschichte des Fahrrades. In seinem neuen Buch werden transkribierte Originaltexte, bisher unveröffentlichtes Material und 70 Abbildungen, davon viele in Farbe, gezeigt. Die Grundthemen:

- Die Vorgeschichte der Entwicklung des Laufrades
- Die Lebensgeschichte von Karl Drais
- Die politischen Hindernisse bezüglich der Erfindung von Drais
- Die globale Verbreitung und die Plagiate des Laufrades.

Zunächst erstaunt das Titelbild mit einem dramatischen Tambora-Gemäldebildausschnitt, einer Arbeit von Greg Harlin. Allerdings spielt der Ausbruch

des Tambora auf der indonesischen Insel Sumbawa 1815 bei Lessing, als Triebfeder für die Drais'sche Erfindung, eine entscheidende Rolle. Schließlich verteilten sich Asche und Schwefelsäure-Aerosole global und ließen die Durchschnittstemperaturen im Folgejahr der Eruption um 3° C sinken. Chaotische Wetterverhältnisse, Missernten und dadurch bedingte Hungersnöte waren die Folgen. Das Jahr 1816 ging als „Das Jahr ohne Sommer“ in die Geschichtsbücher ein.

Auf etwa 150 Seiten berichtet Lessing ausführlich und anschaulich entsprechend der genannten Grundthemen. Es folgen 30 Seiten als Anhang. Das Buch ist sehr sorgfältig verarbeitet und ausgeführt. Lessing führt zurück in die 200 Jahre alte Zeitgeschichte, die nicht nur aus Sicht der am Fahrrad Interessierten lesenswert ist. Auch aus diesem Grund freut sich der Verfasser über eine schöne Ergänzung seiner Fahrrad-Literatur-Bibliothek, ohne auf Widersprüchliches zu anderen Autoren einzugehen, die sich mit der Drais-Geschichte befasst haben. Leider haben sich Pro- und Kontra-Lager insbesondere zur sogenannten Tambora-Hypothese gebildet. Nicht immer führen wissenschaftliche Arbeiten zu einheitlichen Ergebnissen und erst recht nicht zum gegenseitigen Verständnis.

Bei allem Gegensätzlichen zur Geschichte und zu den Erfindern des Fahrrades, wichtig für uns alle ist doch eine Aussage von John F. Kennedy: „Nichts ist vergleichbar mit der einfachen Freude, Rad zu fahren.“ Besonders, wenn sie ein gewisses Alter haben, möchte man ergänzen.

(Walter Euhus, Langenhagen)

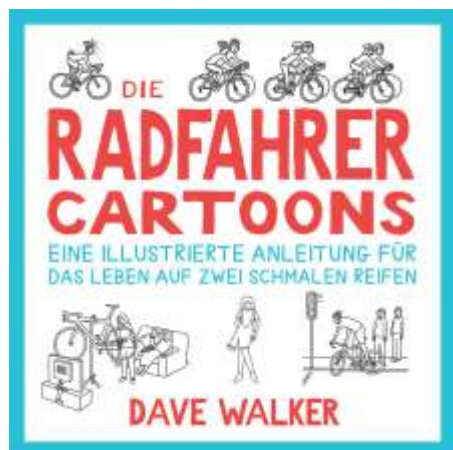
Hans-Erhard-Lessing: Wie Karl Drais das Fahrrad erfand - Kleine Geschichte der Laufmaschine; Lauringer-Verlag / Der Kleine Buch Verlag, Karlsruhe 2018; 184 Seiten, Format 20,5 x 12,5 cm; reich illustriert, gebundenes Hardcover; ISBN: 978-3-7650-8431-7, Preis: 19,90 €

Die Radfahrercartoons

Dieses Buch enthält bei weitem mehr Zeichnungen als Worte, und allzu viele Worte sollte man auch über die „Radfahrercartoons“ nicht verlieren – sondern sich das Buch anschauen. Der Brite Dave Walker, selbst begeisterter Radsportler, hat sich als Radsport-Cartoonist etwa für *Cycling Weekly* seit Jahren einen Namen gemacht. Sein Stil ist minimalistisch: Zarte Zeichnungen aus Linien, wie mit

dünnere Tuschfeder aufs Blatt gezaubert, bringen das Radsportleben und seine Tücken aber augenzwinkernd auf den Punkt.

140 fast wie Kinderzeichnungen wirkende Diagramme hat der Zeichner erstellt, die dem Leser das verflixte Fahrradfahren näher bringen, einzigartig an



Einfachheit und Komik: Angefangen von den „20 Gründe, das Radfahren zu lieben“, wobei das „Bier danach“ nicht fehlt, über das innovative „Periodensystem der Radfahrer“ bis hin zum Soziogramm eines Radsportvereins („wegen des Vereinstrikots beigetreten“). Sehenswert die „Eskalation der Wut“, wenn sich das Fahrrad Reparaturversuchen „widersetzt“ sowie das unelegante „Umherwatscheln“ nach der Benutzung von Klickpedalen. Und wenn man Dave Walker Glauben schenkt, sollte man im Peloton am besten nirgendwo mitfahren – keine mögliche Position ist irgendwie richtig. Auch die „häßlichste Zeichnung im gesamten Buch“ ist erwähnenswert. Fazit des Autors: Es kommt weder auf Material, Kleidung oder Ort an – „Fahren Sie einfach“.

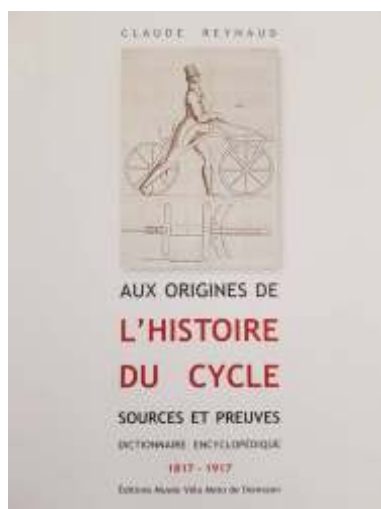
Ein Hinweis: Man sollte dieses Buch keinesfalls während des Fahrradfahrens anschauen (außer man sitzt hinten auf dem Kindersitz). Nicht etwa, weil man generell nicht beim Fahrradfahren lesen sollte, sondern weil man beim Betrachten der Bilder solche Tränen lachen muss, dass die Sicht erheblich beeinträchtigt wäre.

(Renate Franz)

Dave Walker: Die Radfahrercartoons. Eine illustrierte Anleitung für das Leben auf zwei schmalen Reifen. Covadonga Verlag Bielefeld 2017; 144 Seiten, Format 20 x 20 cm, 140 Zeichnungen, Softcover; ISBN 978-3-95726-026-0, Preis 12,80 €

Dictionnaire encyclopédique Aux origines de l'histoire du cycle

Claude Reynaud informierte die KS-Redaktion über das Erscheinen seines Werks zu den Ursprüngen der Fahrradgeschichte (1817 bis 1917). Es ist für Sammler nur in einer Auflage von 110 Stück aufgelegt worden, nummeriert und signiert vom Autor. Für 500 historische, gesellschaftliche und technische Themen führt der bekannte Fahrradkenner Quellen und Beweise an oder weist auf das



Fehlen von ebensolchen hin. Das Buch ist in französischer Sprache verfasst, ist aber wegen seines Inhalts und der außergewöhnlichen Illustrationen ein Muss für die Bibliothek jedes seriösen Fahrradhistorikers, teilt der Autor mit.

Claude Reynaud: L'Histoire du Cycle; Édition Musée Vélo-Moto de Domazan 2018; 480 Seiten, Format 26 x 22 cm; 400 Farbfotos, Softcover; Preis 110 € zzgl. 12 € Porto; Bestellungen an Claude Reynaud, Musée Vélo-Moto, Château de Bosc, 1036 Chemin de Saint Sylvestre, 30390 Domazan, Frankreich; Bezahlung über Paypal chateaubosc@wanadoo.fr oder Banküberweisung IBAN FR76 1350 6100 0001 9405 9700 251 BIC AGRIFRPP835 Empfänger: Claude Reynaud

Von der „Velocipedfabrik Carl Marschütz & Co.“ zur „Nürnberger Hercules-Werke AG“

In seiner Reihe „Nürnberger Fahrradgeschichte(n)“ brachte unser Vereinsmitglied Peter Ullein ein neues Werk heraus. Auf ca. 250 Seiten erfährt der Leser viel Wissenswertes über die Frühzeit (die ersten 20 Jahre) bei Carl Marschütz mit dessen Hercules-Rädern. Marschütz gilt

als einer der deutschen Radfahrpioniere und war der erste Nürnberger Fahrradfabrikant. Das aufwändig recherchierte Buch ist aber nicht nur für Leser aus Nürnberg interessant, sondern kann alle die erfreuen, die sich für Biografien und Firmengeschichten von Fahrradherstellern begeistern. Seinen Schwerpunkt legt Ullein dabei auf die wirtschaftliche Thematik. Diese wird sehr ausholend behandelt, was aus meiner Sicht auch die Schwachstelle des Buches darstellt, denn dieser Aspekt dürfte im gelieferten Umfang nur eine zahlenmäßig begrenzte Leserschaft ansprechen.

In gewohnter Weise belegt Peter Ullein alles Berichtete mit genauen Quellenangaben, erklärt das Erklärungsbedürftige, zitiert viele zeitgenössische



Publikationen und illustriert das Ganze mit unzähligen Werbeanzeigen und einigen Bildern. Im Anhang finden sich Patente und andere Dokumente rund um Marschütz. An mancher Stelle hätte ich mir gewünscht, dass der Autor mehr auf technische Aspekte eingeht, aber das war, wie er im Vorwort schreibt, nicht sein Schwerpunkt.

Lesenswert ist dieses Buch aus meiner Sicht allemal. Die eingearbeiteten persönlichen Erinnerungen von Carl Marschütz machen den sonst eher sachlichen Text recht lebendig.

(Rainer Gilles)

Peter Ullein: Von der „Velocipedfabrik Carl Marschütz & Co.“ zur „Nürnberger Hercules-Werke AG“, Selbstverlag Nürnberg 2018; 251 Seiten, Format DIN A4, reich illustriert, Softcover; Preis 25 € + Versandkosten, Bestelladresse: peter.ullein@t-online.de

Noch einmal: Rennen der Zeitungsfahrer

Im KS 64 berichtete Walter Euhus über „Die Rennen der Zeitungsfahrer“. Daraufhin schrieb Juliane Neuß aus dem Oberharz an die Redaktion: „Lieber Walter, danke für Deinen Artikel über die Zeitungsfahrer. Als Kind habe ich mit Begeisterung das Buch ‚Die 50 vom Abendblatt‘ von Alfred Weidenmann gelesen. Auch da geht es um ein Rennen der Zeitungsfahrer, um Jugendliche, direkt nach dem Krieg. Natürlich eine fiktive Geschichte, ein Jugendroman, aber doch sehr natürlich. Ich kann Dir das Buch sehr empfehlen. Es macht Spaß zu lesen.“ Diese Zuschrift weckte natürlich das Interesse des Autors, das Buch zu lesen.

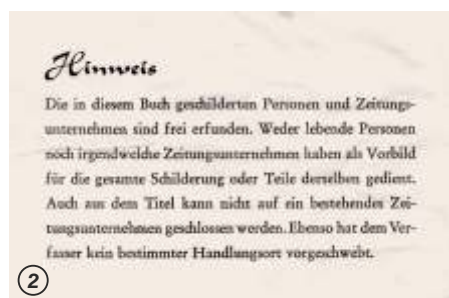


„Die Fünfzig vom Abendblatt“

Obwohl ich gerne in der Buchhandlung kaufe, beschaffe ich mir ältere Bücher schnell und preiswert online über „Amazon“ oder ZVAB.com (Zentrales Verzeichnis antiquarischer Bücher). Wo sonst, denn selbst in größeren Städten gibt es kaum noch Antiquariate. Das Buch wird recht zahlreich via Internet zum Verkauf angeboten, die Erstauflage erschien 1960. (Abb. 1) Ich entschied mich für eine spätere Auflage. Nach wenigen Tagen hielt ich für wenig Geld ein 345 Seiten starkes Buch in Händen, 1973 herausgegeben von Loewes Verlag in Bindlach, im Landkreis Bayreuth gelegen.

Die Rückseite informiert: „Die ‚Fünfzig vom Abendblatt‘ sind Jungen in roten Rollkragenpullis, die ihre Zeitung, das ‚Abendblatt‘, durch die Straßen kutschieren und an die Händler verteilen. Ihr Boss heißt Alibaba und ihre Konkurrenz sind die Jungen vom ‚Nachtexpress‘. Jeden Abend heißt es, zuerst bei den Kiosken oder fliegenden Zeitungshändlern zu sein. Zwischen den beiden Gruppen kommt es natürlich bald zu erbittertem Konkurrenzkampf. Ein richtiger Schmöcker für Kinder, wie man ihn sich spannender, kurzweiliger, interessanter und bunter kaum vorstellen kann. Ein echter Weidenmann.“ Lesealter: 10–14 Jahre ist noch hinzugefügt.

Ich gestehe: Alle 345 Seiten habe ich nicht gelesen, obwohl ich aus Erfahrung weiß, dass auch Kinderbücher reizvoll sein können, auch oder besonders, wenn sie vor ca. 60 Jahren spielen – Zeiten, an die man sich kaum noch erinnert. Die Handlung spielt in einer größeren deutschen Hafenstadt, ist aber frei erfunden. So erklärt es jedenfalls der Verlag auf einem beigelegten kleinen Zettel. Damit sollte wohl Ärger vermieden werden, denn in Hamburg gibt es gleichlautende Tageszeitungen, die mit den Geschehnissen im Roman nicht in Verbindung gebracht werden wollten. Vielleicht war die Beilage (Abb. 2) aber auch nur ein Mittel, um das Interesse an der Lektüre des Buches zu fördern.



Mit einigen Abschnitten des Zeitungsfahrer-Buches befasste ich mich allerdings ausführlich, schließlich ging es hier nicht nur um das Radfahren mit hohen Zeitungsstapeln auf dem Gepäckträger von der Druckerei zu den Verkäufern, sondern um sportliches Radfahren und ein großes Radrennen um das „Grüne Band“.

Das grüne Band

In verschiedenen Zusammenhängen trifft man in unseren Landen auf den Begriff „Grünes Band“:

- Das „Grüne Band der IRA“ (Industrie-Gemeinschaft zur Förderung des Radfahrwesens und Radsportes), ein Vorgänger der späteren Deutschland-Tour, wurde vom 9. bis 23. Juli 1949 ausgetragen (siehe auch KS 65, S. 46 und 47). Das Etappenrennen führte von Hamburg über 2 833,4 Kilometer nach München. Bei 13 Etappen gab es zwei Ruhetage. Es fand gleichzeitig mit der Tour de France statt. 61 deutsche Fahrer gingen in neun Werksteams an den Start. Das Ziel erreichten 37 Starter, wobei der Sieger die Distanz mit einem Stundenmittel von 33,236 km/h zurücklegte. Es gewann Harry Saager vor Erich Bautz und Reinhold Steinhilb.

- „Mit dem grünen Band der Sympathie“ warb die 1872 gegründete „Dresdner Bank“, bevor sie um 2010 von der „Commerzbank“ übernommen wurde. Die „Dresdner“ initiierte eine bundesweite Rennserie für Radsportvereine – „Das grüne Band“ für Straße und Bahn. Sie kann als Vorläufer der Radbundesliga gesehen werden.

- Seit 1986 fördern die „Commerzbank AG“ und der Deutsche Olympische Sportbund „Das Grüne Band für vorbildliche Talentförderung im Verein“ für Kinder und Jugendliche. Es belohnt konsequente Nachwuchsarbeit im Leistungssport, unabhängig von der Vereinsgröße oder der Popularität der Sportart. Für die Auszeichnung können sich Vereine oder einzelne Abteilungen jedes Jahr bei ihren Spitzenverbänden bewerben. Ausgezeichnet werden 50 Vereine oder Vereinsabteilungen.

- Beim „Grünen Band“ im Roman von Alfred Weidenmann geht es um ein volkstümliches Rennen quer durch die Stadt, ein Großereignis. Der Sieger bekommt ein Diplom und eine Plakette sowie einen Wanderpreis, der im nächsten Jahr dem nächsten Sieger übergeben wird.

Ein wichtiges Gespräch unter der Dusche

Und nun zum Buch: Die Zeitungsfahrer-Jungen bereiteten sich auf ihr Radrennen, das „Grüne Band“, vor. Da bei dem Rennen von den allein elf radsportlich orientierten Vereinen, den Zeitungsausträgern und von den teilnehmenden Firmenmannschaften nur je zehn Fahrer teilnehmen durften, waren Ausscheidungsrennen notwendig. Sie fuhrten ein Ausscheidungsrennen über 20 Runden und benutzten dazu eine breite, vierhundert Meter lange Sportplatz-Aschen-

bahn. Insgesamt stellten sich 45 Fahrer vom ABENDBLATT den Auswahlrennen, die auf Tourenrädern - bei denen Gepäckträger und Schutzbleche abgebaut waren - und auf in ähnlicher Weise umgebauten „Rennrädern“ starteten. *„Einige allerdings besaßen regelrechte Rennmaschinen, die sie sich meist selbst aus den verschiedensten Teilen zusammengebaut hatten. Alibaba, [einer der jugendlichen Helden im Buch, A. d. R.] zum Beispiel besaß einen regelrechten Opel-Rennrahmen. Die Lenkstange mit einer tiefen Wölbung paßte leidlich dazu. Felgen und Reifen allerdings waren von einem gewöhnlichen Tourenrad. ... Zur Sensation wurde allerdings Haralds Maschine, die er noch aus Amerika mitgebracht hatte. Als er mit dieser Maschine zum Treffpunkt an der Endhaltestelle der Zweiundzwanzig erschienen war, hatte man ihn und das verchromte Rad angestaunt wie ein Weltwunder. ... Nun stand die „Mühle“ mitten unter den anderen Rädern. In ihrem silbernen Glanz überstrahlte sie die übrige Nachbarschaft.“* Eine weitere „heiße Kiste“ war ein altes, fast komplettes französisches Rennrad. Nur die besten zehn Fahrer wurden ins Rennen um das Grüne Band geschickt.

Nach dem Training beim späteren Gespräch unter der Dusche - die Überschrift dieses Kapitels - ging es dann nicht nur darum, sich von Schweiß und Staub zu befreien, sondern auch um das Taktieren beim Ausscheidungsrennen zu durchleuchten.

Das Rennen ums „Grüne Band“

Mehr als 600 Fahrer waren am Start. Die Startnummern und damit die Startfolge waren ausgelost worden. Die Straßen der Rennstrecke waren gesperrt, Polizei und Ordner eingesetzt. Rundfunk- und Zeitungsreporter mit ihren Fotografen hatten sich postiert. Die Strecke war etwa zwei Kilometer lang und musste fünfmal durchfahren werden.

Endlich knallte der Startschuss und die zehn Fahrer der ersten Reihe setzten sich in Bewegung. Die nächsten Reihen konnten noch geordnet folgen. Aber ab der sechsten Reihe wurde es kritisch und einzelne Fahrräder verhakten sich schon ineinander, bevor sie los fahren konnten.

Indessen hatte sich eine Spitzengruppe gebildet und schon kam es im Spitzenfeld zwischen den stärksten Fahrern des ABENDBLATTs und des NACHTEXPRESS zum offenen Schlagabtausch. Als die Kontrahenten Bulle und Alibaba die Ziellinie zum dritten Mal überquerten,

passierte es: Alibaba kam ins Schleudern, stürzte und überschlug sich. Das Fahrrad schlug zehn Meter weiter auf dem Asphalt auf. Alibaba hatte sich aufgerafft, war zum Rad gerannt und wollte wieder aufsitzen, als er erkannte, weshalb er gestürzt war: Das Pedal war beim starken Antritt abgebrochen.

Nun passierte Alibabas im Mittelfeld fahrender ABENDBLATT-Freund Harald die Unfallstelle, erkannte, was passiert war und sah sich herausgefordert, die ABENDBLATT-Ehre zu verteidigen. Bisher war er im Feld mitgerollt, nun begann er zu kämpfen, kassierte die vor ihm Fahrenden nach einander und war kurz vor Ende des Rennens Sechster. Der führende Konkurrent Bulle fuhr ein

Pedal hatte zur Hälfte einen glatten Schnitt, war also bearbeitet worden. Alle schimpften wild durcheinander. Sabotage hatte den stärksten Fahrer um den Sieg gebracht. Das musste aufgeklärt werden. Und das gelang dann auch später. Erwin Kogge war es, der sich eine Metallsäge ausgeliehen und nach seinem Attentat in seinem Spind versteckt hatte. Dort wurde die Säge dann auch als Beweisstück gefunden. Erwin Kogge war ABENDBLATT-Mitstreiter. Er wollte allerdings zum gegnerischen NACHTEXPRESS wechseln und sich mit seiner Tat einschmeicheln, in dem er dessen Spitzfahrer Bulle zum Sieg verhelfen wollte. Das hatte ja nun Gott sei Dank nicht geklappt.



Hier sind drei Buchtitel verschiedener Auflagen (von links 1973, 1978 und 1980) abgebildet: Sie zeigen, wie die Titelgestaltung dem Zeitgeschmack angepasst wurde. Große Unterschiede gibt es auch bei der Darstellung, wie die Zeitungen auf dem Rad transportiert wurden (siehe besonders auch S. 23). Im Buch werden die geschnürten Zeitungspakete nur auf dem Gepäckträger ausgefahren.

starkes Rennen. Um ihn zu überholen, genügte Haralds Kraft nicht alleine. Er musste sich etwas ausdenken, ihn überlisten. Wer bremst, hat verloren, sagte er sich und ging mit vollem Risiko in die letzte Kurve. Obwohl er an den äußersten Straßenrand getragen wurde, schaffte er es nicht zu stürzen und eroberte so die Spitze. Ehe sein Konkurrent nach dessen Bremsmanöver wieder in Tritt gekommen war, hatte er schon mit zehn Metern Vorsprung die Ziellinie überquert. Das bedeutete: Sieg für das ABENDBLATT, Harald der Held, Begeisterung für ein großes Rennen!

Von einem Fahrradpedal...

Das Rennen hatte ein Nachspiel. Der leicht frustrierte rothaarige Alibaba zeigte anderntags seinen Freunden das abgebrochene Pedal. Ein Schlosser, der Italiener Mario, betrachtete die Bruchstelle genauer. „Angesägt“, stellte er fest. Das

Bis zum Ende des Buches passiert noch viel in diesem Jugendroman, die Lektüre wird nicht langweilig. Das dürfte auch der Grund gewesen sein, dass das Buch mehrmals neu aufgelegt wurde – seine letzte Auflage erlebte es als Taschenbuch 1980.

Schlussbemerkung

„Die Fünfzig vom Abendblatt“ ist ein spannendes Jugendbuch aus früheren Zeiten, als vieles anders war als heute. Und ein Buch, das einen Einblick gibt über das Verhalten Heranwachsender in dieser Zeit.

(Walter Euhus, Langenhagen)

„Am Meer war noch keiner!“ Die abenteuerliche Radtour einer Gruppe heimatvertriebener Kinder

Der 1921 im Sudetenland geborene pensionierte Lehrer Erhard Stary aus Mittelhessen ist nun fast 100 Jahre alt und blickt auf ein bewegtes Leben zurück. Einen besonderen Platz nimmt in seinen Erinnerungen eine Radreise nach Belgien ein, von der ich hier berichten möchte.

Nach Abitur und Dienst in der Wehrmacht gelangte Erhard Stary als sudetendeutscher Heimatvertriebener auf abenteuerliche Weise ins hessische Gambach, wo er nach dem Krieg eine Stelle als Lehrer antreten konnte. Mit einer Gruppe Jugendlicher brach er im Sommer 1952 zu einer gut zweiwöchigen Radreise nach Belgien auf. Wie kam es dazu?

Obwohl der einstige deutsche Kriegsgegner Belgien im Krieg viel Leid erfahren musste, so waren es gerade Menschen aus diesem Land, die den Deutschen die Hand zur Versöhnung reichten. Der katholische Pater Werenfried van Straaten reiste 1948 insbesondere nach Hessen, um sich ein Bild der Lebensumstände eines Teiles der über 14 Millionen Heimatvertriebenen zu machen. In Sammelslagern, Baracken, ja selbst in zu Behausungen umfunktionierten Bunkern machte er prägende Erfahrungen und gründete die Organisation „Ostpriesterhilfe“ (heute: „Kirche in Not“) mit dem Ziel, diesen Menschen mit Nahrungsmitteln und Sachspenden zu helfen. Überall in Belgien und den Niederlanden rief er zu Spenden auf und wurde dort bald unter dem Namen „Speckpater“ bekannt.

Im Frühjahr 1952 lief die „Aktion Kindererholung“ an. Hierbei ging es zunächst um 300 aus den deutschen Ostgebieten vertriebene Kinder, die noch immer unter primitivsten Bedingungen in Westdeutschland lebten und ein halbes Jahr bei Gasteltern der belgischen Ost-



Organisierte 1952 die Radtour: Erhard Stary

kantone unterkommen sollten, um ihre tristen Lebensumstände etwas zu vergessen. Auch einige heimatvertriebene Kinder aus Gambach durften nach Belgien reisen, um dort einen Sommer bei Gasteltern zu verbringen.

Lehrer Stary fasste nun den Entschluss, den in Gambach verbliebenen Kindern der sudetendeutschen Gemeinde die Chance zu ermöglichen, ihre Freunde in Belgien zu besuchen. Und so organisierte er mit Unterstützung der „Ostpriesterhilfe“ eine Radtour, die die 13 - 15-jährigen Buben nach Belgien führen sollte. Alle diese Kinder waren im Krieg aufgewachsen, sie hatten Flucht und Vertreibung ertragen müssen und wuchsen in – gelinde gesagt – schwierigen wirtschaftlichen Umständen auf. Keiner von ihnen war je im Ausland oder in einem Urlaub gewesen!

Welchem Mut und Gottvertrauen bedurfte es, mit diesen Kindern „ans Meer“ nach Belgien radeln zu wollen? Welche Freude und gespannte Aufregung herrschte wohl unter den Kindern, die „Reise ihres Lebens“ antreten zu können? Wir können es heute allenfalls errahnen. Zum größten Teil wurden für die Tour noch intakte (Vorkriegs-)Fahrräder geliehen, denn ein eigenes Rad besaß durch die Vertreibung so gut wie keiner der Buben. Mit einheitlichen Strickmützen und einer kleinen Barschaft ausgestattet, das Gepäck in „Fellaffen“ (Tornistern) verstaut, trat die Truppe dann im Juli 1952 die Fahrt an. Erhard Stary verfasste nach der Rückkehr einen Reisebericht, der hier ungekürzt abgedruckt ist. Die Fotos stammen aus seinem privaten Album, das er zur Erinnerung an diese außergewöhnliche Radtour anlegte. Mit der Freigabe für den KS lässt uns der seinerzeit so tatkräftige Pädagoge an den Erlebnissen der Gruppe teilhaben, vielen herzlichen Dank dafür!

(Sven Schepp, Wiesbaden)

Belgienfahrt der Gambacher Jugend*

Zunächst bringen wir heute eine sehr interessante Erlebnisschilderung des katholischen Flüchtlingslehrers der Lokalkaplanei Gambach, wo bekanntlich Herr Pfarrer Artel als Seelsorger wirkt. Zu dieser oberhessischen Flüchtlingsgemeinde gehört auch Holzheim, wo der sudetenvertriebene Herr Lehrer Erhard Stary als Erzieher ein neues Betätigungsfeld gefunden hat. Er schreibt uns:

„Holzheim, den 6. August 1952

... Mit einer kleinen Verspätung übersende ich Ihnen meinen Reisebericht. Die Photos kann ich Ihnen erst in der nächsten Woche zukommen lassen.

Am vergangenen Samstag erfuhr ich, dass wir zu Maria Himmelfahrt aus Belgien Besuch bekommen sollen. Auf dieses Wiedersehen freuen wir uns schon.“

„Die Belgienfahrer sind zurückgekommen!“ so erscholl es am Samstagabend durch die belebten Gassen unseres Dorfes. Am Dorfplatz bei der Linde hielten wir an.

1755 km vom 17. 7. bis 2. 8.

Eine erstaunenswerte Leistung für meine Jungens und ohne einen Verkehrsunfall. Nun begann die Frage:

„Wie war es in Belgien?“ Wir hatten nur eine Antwort: „Überall, wo wir waren, trafen wir auf liebe und freundliche Menschen.“

Es begann schon an der belgischen Grenzwache bei Losheim. Nachdem die



Start um 6 Uhr in der Frühe

Passformalitäten erledigt waren und wir die Weiterfahrt nach St. Vith antraten, begleitete uns ein junger Mann aus Manderfeld. Er zeigte uns einen kürzeren Weg und führte uns zu den Mander-



Training zum Großen Preis von Deutschland

felder Familien, die liebevoll Kinder der Heimatvertriebenen aufgenommen hatten. Den Dank der Eltern aus Deutschland an alle anderen Pflegeeltern, die ich nicht besuchen konnte, überbrachte ich dem Herrn Pastor von Manderfeld. Auf der Weiterfahrt nach St. Vith überraschte uns ein Wegweiser: nach Holzheim 3 km, unser jetziger Wohnort hier trägt den gleichen Namen. Vom Regen durchnässt erreichten wir abends St. Vith. Herr Prof. Müller stand uns gleich helfend zur Seite. Bald darauf traf Herr Prof. Prömper ein. Ihm verdanken wir den reibungslosen Verlauf unserer Fahrt. Wie war er um uns besorgt. Den folgenden Vormittag sass er am Telefon und sorgte für gute Uebernachtungsmöglichkeit und Verpflegung für die bevorstehende Belgienrundfahrt. Er machte uns auch zu ansehnlichen Devisenbesitzern. Das können wir jetzt am Ende der Fahrt erst richtig erkennen. Gar oft schliefen wir besser als zu Hause, und das Essen übertrug weit unseren Küchenzettel in der jetzigen Heimat. Gar manchmal kamen wir uns wie die Fürsten vor.



Auf dem Weg nach Nidrum vorbei an den Schlachtfeldern des Zweiten Weltkriegs

Von St. Vith begaben wir uns nach Valender. Dort besuchten wir bei der Familie Karl Müller ein Pflegekind aus

unserem Dorf. Es war ein Bruder eines Fahrtteilnehmers. Wieder konnten wir uns von der Opferfreudigkeit dieser Bevölkerung überzeugen. Abends trafen wir in Nidrum ein. Herr Pastor hatte inzwischen schon für Quartier gesorgt. Unsere Gruppe hätte noch einmal so gross sein können, überall fanden wir offene Türen. Am nächsten Sonntag erlebten wir wieder einmal eine Heilige Messe in einem richtigen katholischen Gotteshaus. Mit Reiseproviant reichlich versorgt, radelten wir in den herrlichen Sonntagmorgen hinein. „Wenn Engel reisen, lacht der Himmel“, sagt man. Und es war so. Auf glatten Strassen ging es über **Francorchamps, Spa, Remouchamps (Grottenbesichtigung), Lüttich nach St. Truiden** zur Tuinbouwschool. Die vielen Fischer und Ausflügler im Tal der Ourthe, der starke Autoverkehr, die vielen Doppelräder mit Familienbesatzung und die grossen Kaffeetassen ohne Henkel in der Baumschule waren die ersten Eindrücke an diesem Tag. Montag war die Landeshauptstadt unser Ziel. Am Nachmittag des Nationalfeiertages erlebten wir den Vorbeimarsch der Truppen. Auch der König fuhr an uns vorbei. Bei dieser Gelegenheit befreundeten wir uns mit dem angehenden Brüsseler Studenten Alexandre Notebaert. Er führte uns von dieser Stunde an nicht nur zu allen berühmten Plätzen, Kirchen und Gebäuden Brüssels, sondern wurde freiwillig unser Fremdenführer für die folgende Woche.

In Brüssel fuhren wir 140 km während der 1 ½ Tage von Laeken nach Tervueren ins Museum, nach „Koekelberg“ in die Basilika, in die Altstadt, in alle Winkel bei Tag und am Abend schauten wir hinein.

Am 23. führte uns Alexandre über Meise, königl. Schloss, Grimbergen, alte Kirche, Mechelen, Besichtigung vieler Kirchen, Lier mit Zimmeruhr und Begijnkerke, nach Antwerpen. Obzwar man uns bei der Geschäftsstelle der Ostpriesterhilfe irr tümlicherweise erst einen Tag später erwartete, klappte alles. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager und im Logierhaus St. Joseph ein vorzügliches Essen. (Antwerpen wird den Jungens stets mit dem festlich gedeckten Tisch in Erinnerung bleiben). Am gleichen Abend waren wir am Scheldeufer, am Rubenshaus, Vleeshuis, Steen, in der St. Carolus-Borromäuskirche und Hochhaus. Den nächsten Vormittag verwendeten wir zur Besichtigung des Hafens, Marktplatzes und der Kathedrale mit den Schiffen. Weiter ging es durch den Scheldetunnel nach **Gent und Brügge**.



Das Hochhaus der Kreditbank in Antwerpen

Links und rechts der Strasse zwischen Lokeren und Gent leuchteten tausende von Blüten aus den grossen Gärtnereien uns zu. Gent ist eine stolze und schöne Stadt. Das Grafenschloss mit seinen flatternden bunten Fahnen, die Korporationshäuser und die vielen Türme der Stadt müssen jeden Touristen in tiefe



Die „Tolle Grete“ – eine Riesenkanone in Gent

Beschaulichkeit versetzen. Leider war unsere Zeit viel zu kurz bemessen, um all die Kunstschatze und Sehenswürdigkeiten dieser grossen Stadt kennenzulernen. Am Brügge-Gentkanal entlang, der untergehenden Sonne entgegen, fuhren wir nach der alten Hansestadt Brügge. Sie ist wahrhaftig die Perle Flanderns. Wir hätten uns wohl ohne Führung kaum zurechtgefunden, so mannigfaltig erschien uns das Gewirr von Gassen und Kanälen. Besonders die Beleuchtung verwandelte alles in eine Märchenstadt. So etwas hatten wir noch nie gesehen. Am 25.7. hatten wir das grosse Glück, die Heiligblut-Reliquie zu sehen. Anschliessend fuhren wir zur

Die Ostpriesterhilfe in den Ostkantonen

Belaienfahrt der Cambacher Jugend

id freundliche Menschen

Zunächst
Flüchtlinge
sammelten
den bei

überse
Die F
nicht
vergess
wir zu
Besuch
Wieder

„Die
men“
durch
ten. A
wir zu

1755 km vom 17. 7. 1

Elise, ein junges Mädchen, und ihre Eltern
unfall. Nun begann das Fräulein
war es in Belgien? Wir hatten
Antwort: „Überall, wo wir war
wie auf liebe und freundliche“

Es begann schon an der
Grenzlinie bei Loosdrecht
die Passformalitäten erledigt
war die Weiterfahrt nach St.
traten, begrüßte uns ein jun
aus Manderfeld. Er zeigte
kürzesten Weg und führte zu
Manderfelder Familien, die hier
der
holl
land
isch
Auf
rath

kur
und
sich
rüb
gro
Bau
an
der
Nac
ten
An
dies
mit
den
von
her
den
unser
Wache.

In Betassel fuhren wir 140 km während
der 24 Tage von Lachen nach Toru
ren ins Museum nach „Koskenberg“ in
die Besilke, in die Altstadt, in alle Win
kel bei Tag und am Abend schauten wir
hin.

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten

Ahetecher na

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten

Am 23. führte uns Alexandre über
Helle, Künig, Schloss, Grimbergen, alte
Kirche, Macheins, Besichtigung vie
ler Kirchen, Lier mit Zinnarbeit und
Bergkirche, nach Antwerpen. Ob
war man uns bei der Geschäftsstelle der
Gespelsterhilfe, bestmöglichweise erst
einen Tag später erwarde, Knappe, alles
b. Wir fanden bei den Jesuiten Nachtlager
und im Logierhaus St. Joseph ein ver
zähltes Essen. (Antwerpen wird den 2
Jüngsten stets mit dem festlich gedeckten



Ziel des 2. Tages
St. Vith



Beim Pastor der Gemeinde in Nidrum zu Gast



An der holländischen Grenze



Unser Flaggschiff



Auf der Straße von Verviers nach Eupen



Ziel 16. Tag JH Freusburg an der Sieg



Pannen-Pause im Siegal



FERD'NANI



Gipfel der Tour 1869 km - Ziel 17. Tag Daheim

also
sank.

über-
wer-
dem
Be-
sage-
den
rinn-

hoch-
Nord-
sehr
sehr
Gast-
den
haben
Auf-

Woche

Haus

Hilf; Tage-

rank (TH);

im (TH);

von: Sch;

„Friedens-
feld“ (TH);

erkannt aus
des La Ge-
Weisses

(TH); Un-

rath; Un-

820,- Fr.

allen Spän-

rinsterhilfe,

iter Karte

denkschein

im Heilf-

Aus: Herr

Appl. Lan-

pfarrämter

und Sach-

ber 2

Der Knochenschüttler 2/2018

27



Abschied von Brügge

Küste und machten sogar einen kurzen Abstecher nach Holland.

Beide Grenzposten liessen uns ohne Papiere passieren. Wir priesen sie als Förderer des europäischen Gedankens. Sechs Jungen standen nun das erstemal am Meeresstrand. War das für sie ein Erlebnis, in die salzige Brandung zu springen, im feinen Dünensand zu lie-



Am Strand bei Ostende

gen (Ein Missverständnis hätte uns beinahe mit der Polizei in Berührung gebracht, wir badeten ohne Badekarte).



Der Justizpalast in Brüssel

Ueber Knokke, Ostende kehrten wir nach Brügge zurück, um am Abend die Generalprobe des Heiligblutspieles zu sehen. Von den vollbesetzten Tribünen des Marktplatzes blickten wir gebannt auf das ergreifende Festspiel. Den folgenden Vormittag benützten wir noch zu Besichtigungen. Nachmittags ging es wieder zurück nach Brüssel. Vor Eekloo feierten wir den 1000. km. Und weiter ging es ostwärts. Aus der Ferne leuchtete die Kuppel des Justizpalastes. Durch das Entgegenkommen dreier Brüsseler Familien fanden wir freundliche Aufnahme und Nachtlager. Am 27. begleitete uns unser treuer Alex bis nach Leuven. Er führte uns in dieser Woche so manches vor Augen, was uns alleine wohl verborgen geblieben wäre. Am Abend erreichten wir die **Abtei Tangerloo**.

Ueber offenem Feuer im Camp kochten wir unseren Kaffee, der etwas zu stark ausgefallen war und schlugen Eier mit Speck in die Pfannen. Das war wohl das Zünftigste unserer Reise, im Feuer Schein zu sitzen und bei „Pf“ Mundharmonikaspiel vom Erlebten zu plaudern.



Großer Jubel über eine Zuwendung

Am Morgen überbrachte uns die Sekretärin des Herrn Pater Werenfried van Straaten einen Briefumschlag. Beim Öffnen ertönte ein Jubelgeschrei, denn unsere Fahrtenkasse wurde durch dieses Geschenk beträchtlich bereichert. Zur gleichen Zeit weilte Herr Prälat Dr. Kindermann in Tongerlo. Er freute sich sehr über unseren Unternehmungsgeist und wünschte uns eine glückliche Heimfahrt.

Starker Rückenwind half uns die letzte grosse Fahrtstrecke in **Belgien über Hasselt, Tongeren, Lüttich, Verviers, Baraque Michel nach Nidrum** zu bezwingen. Leider ging es nicht ohne Störung. In Lüttich stürzte Benno beim Ueberqueren einer Strassenbahnschne, Winfried brauchte eine neue Fahrraddecke und Helmut musste wegen Hinterradschaden in Verviers per Bahn nach St. Vith verladen werden. Diese Pannen verzögerten unsere Ankunft in Nidrum.

Ohne abzusteigen strampelten wir im Regen und in Finsternis hinauf über Mont Rigi und kamen nach 23 Uhr in Nidrum an. Herr Pastor bewies wieder sein Organisationstalent, denn in unseren Quartieren brannte noch Licht, und der Tisch war gedeckt. Jeder kehrte in seinen fast heimatlichen Hafen zurück. Es war ein wohlthuendes Gefühl, von so guten Menschen aufgenommen zu werden.

Es folgten zwei ruhige Tage in Nidrum. In dieser Zeit holte ich den abgesprengten Helmut in St. Vith ab und besuchte am Rückweg den Herrn Pastor von Rocherath. Es ist wohl die am höchsten gelegene Pfarrei Belgiens. Über die blühende Heide zwischen Wirtzfeld und Elsenborn kehrte ich nach Nidrum zurück. Am Nachmittag führte uns Michel Schumacher zur herrlich gelegenen Robertviller Talsperre, in der wir trotz niedriger Temperatur badeten. Ein gemütliches Beisammensein beim Herrn Pfarrer in Nidrum, das besonders durch die spassigen Erzählungen des Herrn Pfarrers von Elsenborn bereichert und gewürzt wurde, beschloss die herrliche Zeit, die uns allen in ewiger Erinnerung bleiben wird.

Ich hoffe, dass dieses Kennenlernen von Mensch zu Mensch auch beitragen wird, die freundschaftlichen Bande von Volk zu Volk zu stärken. Die Holzheimer Jugendgruppe würde sich freuen, auch eine Gruppe von Nidrum oder St. Vith hier willkommen heissen zu können.

Ein herzliches Vergelts Gott an Pater Werenfried van Straaten, an die Ostpriesterhilfe und an alle, die uns hilfsbereit zur Seite standen.

Gleichzeitig möchte ich nochmals den Dank der Eltern an alle Familien übermitteln, die Kinder Heimatvertriebener so liebevoll aufgenommen haben.

Herzliche Grüsse und auf Wiedersehen am 15. 8. in Gambach.

Ihr ergebener Erhard Stary

** Abschrift eines Berichtes aus dem Grenz-Echo, einer deutschsprachigen belgischen Tagesszeitung, vom 16. August 1952*

Weitere Informationen unter:

<https://www.kirche-in-not.de/kirchengeschichte/2014/05-09-kindererholung-in-belgien-der-ostpriesterhilfe-adolf-winkler>

Auf kleinen Rädern schnell unterwegs

Schon mehrfach wurde über Rennräder für Kinder und Jugendliche im KS ausführlich berichtet (KS 37 *Der Fall „BAMBI“*, KS 52 *Rasende Raketenräder und flinke Bambis* und KS 57 *Neue Erkenntnisse über Max Hahn*). So ein ausgefallenes Thema bleibt fortwährend spannend, weil sich nie alle Geheimnisse um diese Miniflitzer lüften lassen. Immer wieder kommen ungeahnte Puzzleteile dazu, die das Gesamtbild der „Bambi-Bewegung“ komplettieren, aber zum Teil auch neue Fragen aufwerfen. Über den aktuellen Stand der Ermittlungen soll hier nun berichtet werden.

Offen geblieben war zum Beispiel die Frage, wann sich Max Hahn erstmals mit kleinen Rennrädern beschäftigt hat. Im KS 52 stand geschrieben, dass durch ein Manuskript Fredy Budzinskis eröffnet wird, dass Hahn hätte bereits in den 1920er Jahren mit Mini-Rennrädern für sein Fahrradgeschäft geworben: „Nach dem ersten Weltkrieg erschienen als Werbung für ein Fahrradhaus in den Straßen Berlins Radfahrer auf Rädern, die dem Original in allen Teilen nachgebildet, als Rennmaschinen ‚en miniature‘ allgemeines Aufsehen erregten. Diese Reklame erwies sich als so zugkräftig, daß die Polizei den Aufmarsch der Fahrer nur in den Nebenstraßen erlaubte, und so verschwand das Zwergen-Fahrrad wieder aus dem Straßenbild.“ [1]

Neben dieser Aussage Budzinskis gab es bisher für die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg keinen weiteren Beleg für die Existenz solcher Räder. Aber durch die Festschrift eines Berliner Radsportclubs tauchte eine Werbeanzeige auf, die als Indiz für den Bestand dieser Räder gelten kann. Die Anzeige (Abb. 1) ist leider undatiert, aber die dort genannte Adresse vom Radsporthaus Hahn-Tietz trifft nur für die Zwischenkriegszeit zu.



Der älteste Beleg für Hahns Beschäftigung mit Mini-Rennrädern

Als die Bambi-Bewegung in den 1950er Jahren richtig Fahrt aufnahm, wurde kräftig die Werbetrommel gerührt. „Hergestellt nach der ‚Maxha‘-Formel“ lautete die hochtrabende Formulierung in Werbeprospekten. Des Weiteren findet sich eine Bemerkung zur Entstehung der Räder: „Auf Anregung französischer Fahrradfabriken“. Peter Hahn, der Sohn des Konstrukteurs, hielt das in der Rückschau eher für einen Werbegag, wahr ist aber die Reise der Bambi-Gewinner zu den Bahn-Meisterschaften in Paris. (siehe KS 52, S. 9) Durch Neuerwerbungen zu seiner umfangreichen Postkarten- und Fotosammlung bekam Uli Feick zwei erstaunliche Motive, von denen das eine nahe legt, dass die Idee Hahns tatsächlich ihre Ursprünge in Frankreich haben könnte. Die



Die spezielle Krümmung der Gabel sorgt für einen guten Geradeauslauf



Mit Pedalhaken, kleinerem Vorderrad und Vorbaustabilisator ein richtiges Steherrad!

Fotos stammen aus einem Fundus, der komplett den 1920er Jahren zuzurechnen ist. Der junge französische Steher mit seinem Minirennern (Abb. 2) fand scheinbar gleich Nachahmer in Berlin (Abb. 3), denn auf der Rückseite des zweiten Fotos steht: „Berlin – Erwin Porth Schrittmacher und Kurt Falkenberg Steher, beide 5 Jahre alt.“



Paul Stöhr – man beachte die Werbetafel im Rahmendreieck – ist zu Werbezwecken unterwegs

Inzwischen ist ein Foto von einem weiteren Minirennern (Abb. 4) aufgetaucht, der direkt keinem Hersteller zugeordnet werden kann. Axel Bollinger fand es im Fotonachlass des Berliner Rennfahrers Paul Stöhr (siehe Artikel im KS 56, S. 16 und 17). Letzterer fuhr einige Jahre für die Rennfahrer-vereinigung „Rennhahn 1929 Berlin“, die von Max Hahn materiell unterstützt wurde. So könnte es durchaus sein, dass Stöhr auf diesem Foto ein ganz frühes Minirad aus der Werkstatt von Hahn präsentiert hat.

Aber es tauchten noch weitere Fotos und Werbekarten auf, die belegen, dass sich auch die bedeutende Fabrik Seidel & Naumann in Dresden mit Minirennrädern beschäftigte und diese werbewirksam einsetzte. Das Foto zeigt die Straßenfahrer Alfred Ebeling (links) und Oskar Thierbach, die Mitte der 1930er Jahre dem Naumann-Werksteam angehörten. Da die Produktion von Rädern der Marke Naumann um 1939 eingestellt wurde, dürfte dieses Foto (Abb. 5) davor entstanden sein.

Eine Werbekarte von 1935 (Abb. 6) dokumentiert die erstaunliche Leistung der Naumann-Fahrer Lischke und Symannek, beide aus Berlin, die in acht Stunden von Berlin nach Dresden fuhren. Was muss das für eine Kurbelei gewesen sein. Die Luftlinienentfernung der Städte beträgt schon 165 Kilometer, die Strecke nach Straßenkilometern dürfte knapp unter 200 km liegen! Das entspricht einem gefahrenen Schnitt von ungefähr 25 km/h. Bei den Naumann-Rädern dürfte es sich nur um in Kleinstserie herge-

stellte Werbeobjekte gehandelt haben.

Aus der Nachkriegszeit sind neben Hahn nur folgende lizenzierte Hersteller von BAMBI-Rennrädern bekannt: Gustav Sundermann in Löhne/Gohfeld und Walter Schürmann WSC in Leopoldshöhe bei Bielefeld. Der Vollständigkeit halber muss ein weiteres Kinder-



⑦

Kurios: In der Abbildung sind viel zu kleine Felgenbremsen montiert, hier bremsst Gummi auf Gummi.

der heranwachsenden Jugend bei uns eine neue Käuferschicht zu erschließen, ist sicher interessant und erfolgversprechend. In Berlin wurden von diesem „Modell Berlin“ bereits 140 Räder abgesetzt, zunächst gewissermaßen probeweise“, schreibt der RADMARKT./2/

Dazu gesellt sich nach neuesten Erkenntnissen ein weiterer Fabrikant von Kinder-Rennrädern: die Dreistern-Fahrradfabrik. Diese 1948 von Hans Schulte gegründete Fabrik zog um 1954 von Brackwede (bekannt durch die Rabeneick-Werke) nach Bielefeld-Heepen (bekannt durch die Bastert-Werke). Ein blau-lackiertes Rad dieser Bauart mit dem Modellnamen „Tour de France“ (Abb. 8) tauchte bei einem bekannten Auktionshaus auf, wo es Sven Dewitz entdeckte.



⑤

Damit der Hersteller zu erkennen ist, halten die Fahrer einen Naumann-Wimpel in Richtung des Fotografen; die Räder sind nicht baugleich, sie unterscheiden sich bei den Kettenblättern und Nabenspannern.



A. Lischke, Berlin und W. Symannek, Berlin
fuhren auf den oben abgebildeten Rädern in
8 Stunden von Berlin nach Dresden

⑥

Wieviel Kurbelumdrehungen die beiden Rennfahrer wohl für diese Strecke gemacht haben?

Rennrad erwähnt werden, das schon für die Saison 1953 auf den Markt kam – also noch vor Max Hahns Bambis! Das voll ausgestattete Rennrad erblickte in Bielefeld-Quelle in der Fabrik von Erich Schulz das Licht der Welt (siehe KS 58 Interview S. 26). In dieser „Schmiede“ entstanden auch die legendären Sekurit-Rennräder, auf denen José Meiffret und Karl-Heinz Kramer 1950 ihre Weltrekorde einfuhren. Der kleine Renner wurde im RADMARKT 1953 vorgestellt. (Abb. 7) Im Text unter dem Titel „Ein Sportrad für die Jugend“ wird erwähnt, dass beim Mailänder Salon Ende 1952 ein Jugendrad in Form und Ausstattung einer richtigen Rennmaschine vorgestellt wurde. Um welchen Hersteller es sich handelte, bleibt leider unerwähnt. Das Rad von Schulz wird jedenfalls als Gegenstück dazu und sehr robust beschrieben, die Reifengröße wird mit 20 x 2 Zoll angegeben. Die sonst sportliche Optik mit Kettenschaltung, Rennlenker und Felgenbremsen wird durch die dicken Reifen etwas getrübt. „Der Versuch, in



⑧

Das Rahmendekor mit den geklebten Silberfolien lässt auf die 1960er Jahre schließen.

Hahns Verdienst ist es, dass er in den 1950er Jahren kleine Rennräder nicht zu Werbezwecken herstellte, sondern eine größere Produktion in die Wege leitete, hinter der die Idee steckte, eine sportliche Bambi-Bewegung für den radsportlichen Nachwuchs zu begründen. Wer in der Vor- und Nachkriegszeit wen mit seinen Ideen beeinflusst hat, wird sich heute nicht mehr feststellen lassen. Jedenfalls war es Hahn, der sich am meisten mit seinen Rädern befasste und sie am erfolgreichsten an die Zielgruppe brachte. Wie intensiv der Ex-Rennfahrer sich mit dieser Bauart beschäftigte, wird aus einem Briefkopf sei-



Max Hahn schaffte es durch seine vielfältigen Beziehungen, die er als Ex-Rennfahrer hatte, die Bambi-Bewegung richtig gut ins Rollen zu bringen. Als schönes Beispiel für den Rummel um die Bambi-Meisterschaften abschließend ein Foto (Abb. 10) aus den Fünfziger Jahren, das sein Sohn Peter aufbewahrt hat. Es ist beschriftet mit: „Fausto Coppi, der Welt bester Straßenfahrer, bei „Kempinski“ [seinerzeit das bekannteste Hotel in Berlin neben dem Adlon; A. d. R.] im Kreise der Bambi-Fahrer.“ Dem ist nichts hinzuzufügen.

(mm)

Anmerkungen

- [1/ Manuskript von Fredy Budzinski: Bambi-Fahrrad darf nicht sterben, Archiv Fredy Budzinski Nr. 140, Zentralbibliothek der Sportwissenschaften der Sporthochschule Köln; zitiert aus: KS 52, S. 8
[2/ Radmarkt Nr. 4, Jg. 1953

Großer Moment für die Bambi-Asse mit dem Weltmeister Coppi: Der eine Junge (zweiter von rechts) trägt ein Trikot mit dem Schmolke-Spatz des bekannten Berliner Schuhhauses.

ner Firma deutlich (Abb. 9). Er verzeichnet immerhin vier Anmeldungen für das Deutsche Bundes-Warenzeichen (DBWZ) und das Deutsche Bundes-Gebrauchsmuster (DBGM): Küken (Jugendrennrahmen Modell Steher), Bambino (Jugendrennrahmen Modell Straße), Bambinette (Mädchensportrahmen 4 - 14 Jahre) und Bambi (Kinderrennrahmen).

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 aus: 125 Jahre Radfahrervereinigung Berlin 1888, Selbstverlag RV Berlin, S. 75
Abb. 2 u. 3 Pressefotos aus der Sammlung Uli Feick
Abb. 4 Sammlung Axel Bollinger
Abb. 5 Sammlung W. Gaesing
Abb. 6 Sammlung Uli Feick
Abb. 7 Radmarkt Nr. 4, Jg. 1953
Abb. 8 Foto: privat
Abb. 9 u. 10 Sammlung Peter Hahn

9 Rennfahrer
Max Hahn (Rennhahn)

Fabrikation von Fahrrädern und Fahrradteilen neuesten Genres. (25 Jahre erfolgreicher Fahrradbau)

Berlin-Neukölln, den 20.11.53.
Büro: Friedelstraße 38
Telefon 62 52 20

In der Werkstatt der Hahn & Co. KG. in Berlin SO35 wurden bisher die „Bambino's“ geboren.

DBWZ und DBGM angemeldet:	
Weltbekannte Rennlenker mit verstellbarem Verbau	Piet van Kempen
12 Rollen-Hometrainer	Walter Sawall
Mannschaftsapparat mit Uhr und 9 farbigen Zeigern	Max Hahn
Einräder 14er, 20er usw.	Oskar Tietz
Schnell-Lenkarspindel	Baumhahn
Schnell-Sattelklemmhebel	Köken
Erkältungs Rennrahmen für Straße und Bahn	Bambino
Jugendrennrahmen Modell Steher	Bambinette
Jugendrennrahmen Modell Straße	Bambi
Mädchensportrahmen 4-14 Jahre	Koby
Der Schläger 1954	Continental
Kinderrennrahmen	„Safety“
Kinderstrolcher mit Kette	
Vantikappe für Schlechtes Wetter mit Leder (ersetzt das Ansteckblech)	
DBP, Gummistruierung	

Herrn Firma
Besirkurat Lipschütz
Berlin-Neukölln
Rathaus
persönlich

(Herr Nachbicht vorm: Herr Zeichner)

Auf dem Foto ist die Geburtsstätte diverser Kinder- und Jugendrennräder – Hahns Werkstatt – abgelichtet

Nachtrag zum KS 61



In der Redaktion kam die spezielle Frage zur obigen Abbildung im KS 61 auf, und zwar zur ARB-Postkarte auf dem inneren Umschlag des Heftes aus der Sammlung von Uli Feick. Auf der Fahne ist neben der Parole „Frisch auf!“ ein sorgfältig geschnürtes Bündel von Holzstäben abgebildet, dessen Bedeutung sich niemand zu erklären wusste. Also wurde der Autor des dazugehörigen Artikels gefragt. Ralf Beduhn übermittelte der Redaktion folgende bemerkenswerte Antwort:

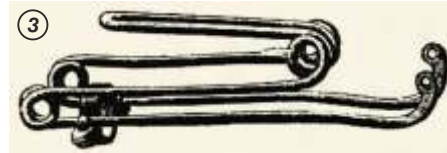
„Das ist ja wirklich eine recht ungewöhnliche und seltene Symbolik auf der Fahne! Es handelt sich um ein Stabbündel, das den festen Zusammenhalt, der besser zu gewährleisten ist als bei isolierten Stäben, symbolisieren soll. Hier steht das Bündel im Zusammenhang mit verschiedenen Nationalfahnen als Ausdruck internationaler Solidarität („Proletarier, aller Länder vereinigt Euch!“). Fälschlicherweise wird das Stabbündel (lateinisch fascis = Bündel oder Rutenbündel) nur den italienischen Faschisten zugeschrieben. Das aber ist nicht zutreffend! Es existierte als Symbol schon wesentlich früher, z. B. in der Arbeiterbewegung oder ist in verschiedenen Länderwappen und Hoheitszeichen vorhanden.“

Weitere Informationen finden sich unter de.wikipedia.org/wiki/Fascis und des Weiteren unter de.wikipedia.org/wiki/Es_muß_Tag_werden! Unter letzterem Eintrag findet man das Symbol des Stabbündels oben auf der Titelseite der Münchener Arbeiterzeitung „Es muß Tag werden!“ aus der Zeit der Revolution von 1848/49.

Neues von R. Nagel & Co

Manchmal kommt unentdecktes Wissen einfach so aus dem Nichts. Der schweizerische Sammlerkollege Jürg Zaugg, der intensiv zum Thema Hochräder forscht, schickte mir per Email eine Anfrage zu einer besonderen Sattelfeder, die er im Depot des Natur- und Völkerkundemuseums in St. Gallen fotografiert hatte. (Abb. 1) Sie ist an einem Hochrad der Firma Goldschmidt & Pirzer montiert. Jürgs Frage war: Ist diese Kombina-

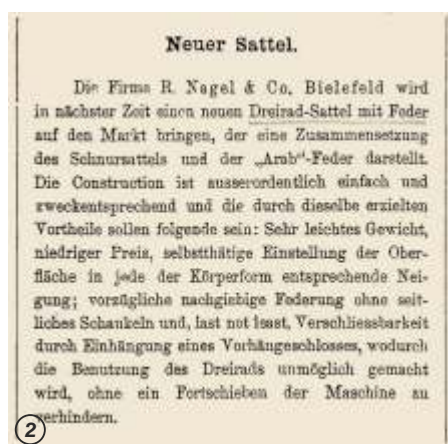
Also kann tatsächlich davon ausgegangen werden, dass die Kombination von R. Nagel & Co. angeboten wurde. Abenteuerlich sieht sie aber trotzdem aus. (Abb. 3) Im



tion von Feder und Nagels Schnursattel authentisch oder gebastelt? Zur Beantwortung der Frage schaute ich erstmal in meinem Buch „Sättel, Taschen & Gamaschen“, fand aber nichts dergleichen. Also musste ich in meinem Quellenmaterial nachschauen, ob darin nicht irgendwo etwas Derartiges zu finden wäre, und siehe da: Ich fand eine Notiz aus dem RADMARKT von 1887 (Abb. 2),

englischsprachigen Raum heißt die Bauart der Feder „cradle spring“, was Wiegefeder bedeutet. Hat die Feder deshalb den Beinamen „Arab“, weil das Fahren mit ihr dem wiegenden Ritt auf einem Kamelrücken glich? Weit gefehlt wie meine Recherchen im Internet ergaben! Die Wiegefeder, wurde um 1880 von John Harrington (GB) entwickelt. (Abb. 4) Das Patent ließ sich leider nicht online über DEPATISnet auftreiben, weil die ganz alten Patente noch nicht digitalisiert sind. Dafür aber einige andere Patente von Harrington, die sich auch mit Sattelfederungen beschäftigten. Irgendwann stieß ich auf die Internetseite von Patrick Nott, der sich intensiver mit Harringtons Fahrradaktivitäten beschäftigt hat (www.iwhistory.org.uk/RM/arabbicycle/).

Auf dieser Internetseite ist so manches Interessante über John Harrington zu lesen. Dieser Fahrradbauer hat so einiges erfunden, die patentgeschützten Teile bekamen den Beinamen „Arab“ etc. So gab es Glocken, Kugellager, Reifen, Gabeln und Bremsen mit diesem Markenzusatz. Seine Arab-Bicycles ließ er jedoch bei Bayliss, Thomas & Co. in Coventry fertigen, wahrscheinlich weil die Kapazitäten in seinem Werk in Ryde (Isle of Wight) nicht ausreichten.



die genau die fotografierte Kombination – allerdings für Dreiräder – beschrieb.

Ich vermute Harringtons' Arab-Bicycles trugen den Namen wegen der edlen und schnellen Araber-Rennpferde. Auf der Seite steht auch, dass „Arab“ zur Handelsmarke wurde und dass die Sattelfeder ab 1885 in Coventry und nicht in Harringtons Werk in Ryde gefertigt wurden. Zur Fahrradindustrie Coventrys hatte Georg Rothgiesser, der technische Compagnon von Richard Nagel, einen guten Kontakt. So ist es nicht verwunderlich, dass auch Nagel & Co. die Arab-Feder als Zubehör anbot und 1887 im RADMARKT meldete, dass eine Kombination von Schnursattel und Arab-Feder auf den Markt kommt. Ich gehe davon aus, dass die Feder aus England importiert wurde, weil sie auf Harrington patentiert war. Der Renner wird die Feder nicht gewesen sein, denn die Sattelposition ist gegenüber anderen Sätteln, die auf der Blattfeder montiert werden, erhöht. Beim Hochrad sollte die Sitzposition nah am Rückenrohr sein, um ein möglichst großes Vorderrad fahren zu können.

THE
“ARAB”
 BICYCLE.

The Most Perfect and Elegant Machine yet constructed.

SPECIAL FEATURES.
 Patent Hollow Steel Fork.
 Patent Hub Brake.
 An absolutely Safe Tyre,
Mechanically Fixed & Cemented—Patented.
 The New Patent “Arab”
 Ball Bearing, &c., &c.

THE
PATENT “ARAB” ALARMS,
In three forms, to suit all Machines.
 15s., 7s. 6d. & 4s. 6d. Nickel Plated
 throughout.

*An Illustrated and neatly bound book, descriptive
 of the above, with Price List, &c.,*
GRATIS & POST FREE.

J. HARRINGTON & CO.,
“ARAB” BICYCLE WORKS
RYDE, I.W.
 London Dep’t :—
 23, SOUTHAMPTON BUILDINGS, CHANCERY LANE.



„Allen Maschinen wird Sattel-Tasche, Oelkanne und unser ‚Löwenmaul-Schraubenschlüssel‘ gratis beigegeben“. A propos Buch: Es sind noch einige Exemplare im Vereinsshop vorhanden. (Abb. 8) Der Inhalt besteht mit einer Fülle von Fakten und Illustrationen. Also bei Interesse einfach an Steffi Eggers eine Bestellung per Email schicken (steffi.eggers@gmx.de) oder anrufen unter 0157 - 85906840.

(mm)



Die Bauart des Schnursattels (Abb. 1) entspricht der Bauart ab 1886. Wie lange diese Kombination von Schnursattel und Arab-Feder gebaut wurde, weiß ich leider nicht, weil ich nicht alle Kataloge habe. Im Katalog von 1892 gibt es die Feder nur als Zubehör, auf eine Kombination mit dem Schursattel gibt es keinen Hinweis.

Unser Mitglied Michael Börsig schickte mir eine Werbeanzeige aus dem CYCLIST Ausgabe Weihnachten 1884. Die Abbildung 5 zeigt die Urform des Schnursattels. Bei seinen Recherchen ist er auf die Anzeige von Nagel & Co. gestoßen. Die Anzeige hätte ich gerne für mein Buch gehabt, dass ich vor fünf Jahren in der Schriftenreihe unseres Vereins veröffentlichte. Aber gedruckt ist nun mal gedruckt. So bleibt mir nur, hier im KS neue Erkenntnisse vorzustellen.

Und wo wir gerade dabei sind: Durch einen Eintrag im „dicken Papperitz“ gibt es einen Hinweis, dass R. Nagel & Co. auch mit Hoch- und Dreirädern der Marke Titania gehandelt hätte. Frank Papperitz konnte sich nicht mehr genau erinnern, woher dieser Hinweis kam. Und wie es der Zufall wollte, sprach mich beim Wintertreffen 2018 Matthias Kielwein an, ob ich schon wüsste, dass Nagel & Co Er habe einen Prospekt von 1884 bekommen, der die Sattelfabrik als Importeur englischer Bicycles und Tricycles ausweist. (Abb. 6 und 7) Das Faltblatt entspräche genau der Beilage meines Buchs. Als mir später Matthias die Scans schickte, war ich hocherfreut über diesen Neuzugang in meinem Nagel-Archiv – eine absolute Rarität! Die angebotenen Räder sind alle mit dem „Suspensions-Schnursattel“ ausgestattet, die Hochräder auch mit dem patentierten verstellbaren Auftritt. Verkaufsfördernd heißt es:



Neue Reifen braucht das Rad!

Für mein Velociped französischer Bauart von ca. 1868 hatte ich vor ein paar Jahren neue Holzlaufräder herstellen lassen, um damit bedenkenlos fahren zu können - ohne alte Substanz zu gefährden. Die originalen, aber sehr klapprigen Laufräder wurden natürlich erhalten und eingelagert.



Die neuen Holzlaufräder sind entsprechend der Originalräder wunderbar gelungen! Die profilierten Speichen aus abgelagertem Eschenholz wurden vom Meister links-rechts-versetzt in die Nabe – ebenfalls aus Eschenholz – eingesetzt, der Radkranz aus Buche gefertigt. Nur die vom Stellmacher aufgezogenen 2 mm starken Blechringe zeugten von seiner Unerfahrenheit mit Laufrädern. Sieht man sich alte Holzräder bei Kutschen oder Wägen an, ist der Eisenbeschlag stets recht stattlich. Bei Velocipeden ist dieser ca. 6 mm dick. Der Eisenring hält einerseits die Radkranzsegmente fest zusammen, schützt andererseits das Holz bei Kollision mit Steinen oder Schlaglöchern. Ein dünner Blechstreifen erfüllt diesen Schutz nur unzureichend.

Willkommener Anlass, endlich fahrtaugliche Stahlreifen (damit ist im Folgenden immer der eiserne Beschlag des Laufrades gemeint) aufzuziehen, war eine aufgegangene Schweißnaht. Eine simple Reparatur kam nicht in Frage, jetzt mussten neue, dicke Stahlreifen her. Weil Bandstahl in der Dimension 20 mm x 6 mm nicht zu beschaffen war, ließ ich in einer Fachfirma drei Streifen à 2 m Länge aus einer 6 mm-Stahlplatte laserschneiden. Das war kostengünstiger, als ich dachte. Für das

Hinterrad reichte gerade ein Streifen, der Umfang des Vorderrades von 3,20 m erforderte jedoch zwei Streifen, die sauber und genau linear verschweißt werden mussten. Weil ich das Biegen der Stahlstreifen auf



den Radius des hölzernen Radkranzes und das passgenaue Zusammenschweißen nicht selbst machen konnte, suchte und fand ich einen wohlwollenden Schmiedemeister in meiner sächsischen Heimatstadt Pirna. (Abb.1)

Traditionell werden Stahlreifen mittels Schrumpfen auf Holzräder aufgebracht. Nach dem Rundbiegen des Flachstahls werden die Enden flach auslaufend geschmiedet und überlappend feuergeschweißt. Der entstandene Stahlring muss dabei etwas kleiner geraten als der Umfang des Radkranzes. Nun wird der Ring ringsum im Schmiedefeuer gleichmäßig erhitzt. Er soll sich dabei soweit ausdehnen bis er auf den Kranz gezogen werden kann. Das Abkühlen bewirkt dann einen festen Schrumpfsitz auf der Holzfelge und hält die Segmente und Speichen fest zusammen. Soweit die Theorie! Allerdings habe ich Berichte gehört, bei denen es mit dieser Technik allerhand Probleme geben kann:

1. Der Stahlreifen ist nach dem Abkühlen noch zu locker! Also alles noch einmal von vorn, bis man das richtige Schrumpfmaß ermittelt hat. Deshalb immer mit dem größeren Rad anfangen!
2. Beim Schrumpfprozess können die Holzspeichen verbiegen, wenn der Stahlreifen etwas zu kurz geraten ist oder die Segmente zu viel Spiel haben.

3. Die Holzfelge wird beim Aufziehen des heißen Stahlreifens angebrannt und beschädigt.
4. Der Reifen sitzt zwar super fest, aber nicht überall mittig auf der Felge.

Alles in allem also eine echte Herausforderung!

Weil es dem Schmiedemeister und mir an Erfahrung fehlte, entschlossen wir uns nicht für die thermische sondern für eine mechanische Lösung. Außerdem wäre ein großes Schmiedefeuer nötig gewesen, um den Metallreifen von einem Meter Durchmesser gleichmäßig zu erhitzen. Diesen Aufwand wollten wir vermeiden, es sollte noch schwierig genug werden...

Als erstes wurde der überlange Stahlstreifen in einer Biegemaschine rundgebogen bis er dem Durchmesser des Vorderrades entsprach und geglättet. (Abb. 2) Wir schätzten, 4 mm können wir später



noch „ziehen“, also kürzten wir den Stahlreifen entsprechend. Dann wurden 2 Stahlklötze auf die Endstücke geschweißt und längs gebohrt für eine M12er Zugschraube. (Abb. 3) Nun kann-



te in aller Ruhe der Stahlreifen zusammengezogen werden unter ständiger Korrektur des richtigen Sitzes auf der Felge, wofür zahlreiche Schraubzwingen nötig waren. Der Spalt ging bis auf 1 mm



zusammen, mehr aber war beim besten Willen nicht drin. Den Rest musste der Schweißdraht bringen. (Abb. 4) Als unbedingt notwendig erwies sich ein großer Plastekübel mit Wasser zum Abküh-



len des Rades zwischen den Schweißetappen. (Abb. 5) Bei durchgängigem Schweißen wäre das Holz an der Schweißstelle verbrannt. Schweißen und Abkühlen - das muss sekundenschnell erfolgen, deshalb kann diese Arbeit auch nicht von einer Person allein gemacht werden. Nach erfolgreichem Zusammenschweißen der Reifenenden wurden die Metallklötze mittels Winkelschleifer entfernt und die Schweißnaht verputzt. Nun die gleiche Prozedur beim Hinter-



rad, was uns schon viel schneller gelang. Das Aufbringen beider Reifen dauerte ca. 3 Stunden.

Ob ein Metallreifen gut sitzt, hört man, wenn man das Rad leicht auf den Boden aufschlägt. Es darf nicht klappern, es muss ein helles, festes Geräusch ergeben. Und genau so hörten sich meine beiden „eisenbeschlagenen“ Räder jetzt an! Abschließend wurden noch die Bohrungen und Senkungen für die Schlitzschrauben gemacht, die den Stahlreifen für die nächsten Jahrzehnte sicher auf dem Holzreifen fixieren sollen. Als letztes noch mit Winkelschleifer und Fächerscheibe die scharfen Reifenkanten entschärft, beide Laufräder montiert und: Fertig! (Abb. 6)



Bei einer ersten längeren Ausfahrt bewährten sich die neu beschlagenen Räder vorzüglich. Es holpert und schepert, die Arme werden durchgeschüttelt, die Stahlreifen schlittern auf dem Pflaster, bremsen kaum möglich - Fahrradfahren in einer sehr intensiven Art.

Kürzlich habe ich den Holzrädern auch wieder einen dezenten hellgelben Farbanstrich mit Zierlinien gegeben, die dem Dekor der Originallaufräder entsprechen. (Abb. 7) Ich hatte einfach das Gefühl, das haben die Räder verdient!

(Text u. Fotos: Frank Papperitz, Pirna)

Nach ab kommt fest!

Der erste Beitrag zum Thema: Wenn man es vorsichtig macht, kann man(u) es auch kaputt machen. Also nur Mut! Die kommentierte Bilderserie dreht sich um eine Möglichkeit zu lange Schutzblechstreben optisch unauffällig zu kürzen. Hier am Beispiel eines 1930er Jahre Ballonrades der Firma Wanderer. Ein großes Glück für den Jäger und Sammler: Der Fund eines lange gesuchten Ersatzteils.



Und dann auch noch im neuwertigen und unverbauten Zustand. Also NOS (new old stock = neu aus altem Lagerbestand). Tippi toppi, große Freude. Was kann das Fahrradherz dann noch trüben? Ganz einfach: Es passt nicht!



Die Streben am Schutzblech für das Vorderrad sind zu lang. Hinten perfekt. Vielleicht sind sie deshalb noch unverbaut? Der Grund der 26 Zoll-Vorderrad-Überlänge kann viele Ursprünge haben. Falsches Set aus Vorder- und Hinterrad-Schutzblech von 26" und 28" Blechen zusammengestellt, falsche Strebe am vorderen Schutzblech verbaut und damit Produktionsfehler? Die in den Preislisten

angegebenen Schutzblechbreiten legen nahe, dass es sich bei den Schutzblechen mit 65 mm um die Ballonausführung handeln muss und die Bleche damit eigentlich für 26 Zoll Räder vorgesehen worden sein müssten. Im Keller habe ich allerdings auch Wanderer-Schutzbleche in 65 mm Breite liegen, die aber von einem 28 Zoll Herrenrad stammen. Machste nix und hilft mir auch nicht weiter.



Spätestens hier sei zu erwähnen, dass bei Schutzblechen der Marke Wanderer die Schutzblechstreben nicht mit Klemmplatten am Schutzblech montiert werden, sondern dass sie fest mit dem Schutzblech vernietet sind. „Einfach“ die Strebe gegen ein Ersatzteil tauschen ist hier leider nicht möglich. Bleibt zu überlegen, ob der Kauf zurückabgewickelt werden soll oder ob man sich mit der Situation abfindet. In diesem Fall hieß es sich damit abfinden. Denn wer weiß, wann sich die nächste Möglichkeit auftut?

Nach Rücksprache im Kreis der mir lieben Fahrradinteressierten kamen mehrere Lösungsvorschläge zum Kürzen von Runddraht-Schutzblechstreben auf den imaginären Tisch.

Möglichkeit 1: Das Auge zur Achsaufnahme „verschieben“. Das Auge an verkürzter Stelle neu um einen Dorn biegen.

Möglichkeit 2: Die Länge der Strebe durch Einfügen von Knicken verkürzen. Denn der kürzeste Weg ist immer...

Möglichkeit 3: Befestigung der Schutzblechstreben aufbohren, kürzere Strebe einsetzen und neu vernieten.

Während die Vor- und Nachteile der Möglichkeiten mit dem zu erwartenden optischen Ergebnis und der persönlichen Qualifikation einer praktischen Umsetzung am Telefon abgewogen wurden, kam eine Idee aus dem Off von meiner Freundin: „Kann man das nicht einfach durchschneiden und dann wieder zusammenschweißen?“ Ratlosigkeit. Nach kurzer und schneller Rücksprache mit meinem kleinen Metaller-Bruder: „Klar kann man das machen!“ Also kein gestei-

gerter Respekt vor dem unberührten Material, sondern hoch lebe das Handwerk und ab damit!

Die überstehende Länge wird sorgfältig abgemessen und herausgekürzt.



Die Enden der wieder zu verbindenden Strebenteile werden vom Lack befreit und rund herum angephast.



Mittels einer angefertigten Schiene werden die Teile zueinander fluchtend und mit ausgerichtetem Achsloch eingespannt.



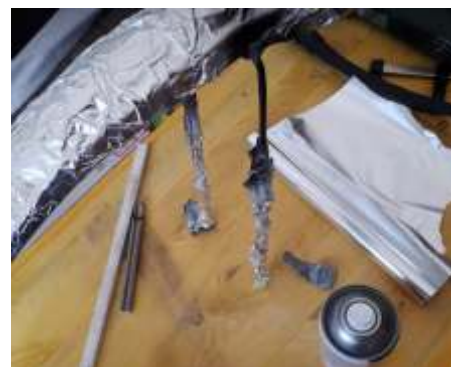
Hier wurde WIG-geschweißt (Wolfram-Inertgas-Schweißen). In diesem „Schmelzschweiß“-Verfahren wird das Grundmaterial wieder miteinander verbunden.

Mittels zugeführtem und verschmolzenem Drahtmaterial wird die Schweißstelle dann aufgefüllt, geglättet und beilackiert (siehe Fotos rechte Spalte).

Bei sorgfältiger Arbeit, gerade beim Glätten des zugeführten Stab- oder Drahtmaterials und beim Lackieren der



Nahtstelle, lässt sich die Verbindungsstelle bis zu Unkenntlichkeit kaschieren.



Also schön dran denken: Wenn man es vorsichtig macht, kann man(u) es auch kaputt machen. Also nur Mut und Versuch macht klug!

Immer eine handbreit Luft unter der Felge wünscht

Euer Manu(el) Büscher

Läufer gegen Laufmaschine

Das weltweit gefeierte 200. Jubiläum der Geburtsstunde des Urfahrrades, Karl Drais' Laufmaschinenfahrt am 12. Juni 1817 von Mannheim Richtung Schwetzingen und zurück, hat eine Fülle von qualitativ sehr unterschiedlichen Veröffentlichungen und Veranstaltungen auf verschiedensten Ebenen gebracht. Eine der dabei immer wieder aufgeworfenen Fragen war und ist die nach der tatsächlich erreichten Geschwindigkeit, welche damals auf den höchst unterschiedlich beschaffenen Straßen und Wegen erzielt werden konnte.

Drais' eigene Angaben zu seiner „Jungfernfahrt“ ergeben 13 - 14 Stundenkilometer auf einer der damals sicher besten Strecken im Land, nämlich der Straße von Mannheim Richtung Schwetzingen. Auch die wesentlich wichtigere sogenannte „Bergfahrt“ – nur wenige Wochen später von Gernsbach im Murgtal über einen etwa 300 Meter höheren Berg nach Baden-Baden – bestätigte seinerzeit neben der in Mannheim nicht erprobaren Bergtauglichkeit, die Pferdekutschen und Fußgängern überlegene Schnelligkeit der Laufmaschine (spätestens seit der Bergfahrt mit Bremse).

Die Drais'sche Bergfahrt zu wiederholen, barg gewisse Schwierigkeiten z. B. bei der Festlegung des genauen Streckenverlaufs oder Bewertung der dabei erzielten Geschwindigkeit. Um vereinzelt Spekulationen über die grundsätzliche Tauglichkeit der Erfindung etwas Einwandfreies entgegenzuhalten, sollte ein Testrennen Draisine gegen Läufer stattfinden. Keinesfalls sollte das Rennen in einem pseudowissenschaftlichen Versuch des (Wissenschafts-)Magazins „Einstein“ enden. Bei diesem Leistungsvergleich des Schweizer Fernsehens in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich war herausgekommen, dass ein Draisinenfahrer keine Chance gegen einen Läufer hätte. Dies Ergebnis kam zu Stande, weil ein uralter fehlerhafter Nachbau einer Laufmaschine, dazu noch mit ausgeschlagenen Nabenlagern, zum Einsatz kam und der Testfahrer für die Rahmenhöhe zu kleinwüchsig war. Nun sollte im Frühling 2017 durch ein vom SWR durchgeführtes Testrennen auf der Straße von Gernsbach nach Baden-Baden Lichtenthal die wahre Leistungsfähigkeit der Draisine demonstriert werden.

Es sollten zwei möglichst gleichstarke Triathleten, einer auf der Laufmaschine und einer zu Fuß, gegeneinander antre-

ten. Obwohl Drais über das Ergebnis seiner Bergfahrt schreibt, er habe knapp die Hälfte der Zeit eines Fußgängers (nicht eines Läufers!) gebraucht, hätte dieses Testrennen wichtige Geschwindigkeitswerte bringen können, aber der Amtsschimmel wieherte laut und die Fahrt wurde behördlicherseits verboten – es sei denn, der Läufer würde die linke Straßenseite benutzen und die Laufmaschine vorher dem TÜV vorgeführt. Da schweigt des Chronisten Höflichkeit.

Also wurde umdisponiert und kurzfristig auf dem Hockenheimring hinter der Carl-Benz-Tribüne gelaufen. Die beiden Sportler waren vom SWR ausgesucht worden. Der für meine Laufmaschine vorgesehene Triathlet war wenige Tage vorher nach Karlsruhe gekommen, um vor dem Vergleichsrennen wenigstens ein/zwei Kilometer auf einer Laufmaschine gefahren zu sein. Es ist ein Nachbau des Urmodells von Drais mit Klotzbremse, durch die Verwendung von leichtem Eschenholz wiegt das Gefährt 18,6 kg. Statt der früher üblichen Gleitlager wurden bei den Rädern Rillenkugellager verbaut. Beim Testlauf hinter dem Schloss zerschüttelte es an der Laufmaschine einige Schraubverbindungen mit gewöhnlichen Muttern, die für das Rennen mit Metallkleber fixiert bzw. durch selbstsichernde Muttern ersetzt wurden.

Nun etwas zu den Rennbedingungen. Die Strecke in Hockenheim bestand aus einer 500 Meter langen Geraden auf mäßig glattem Asphalt- und Betonboden, an deren Ende jeweils eine 180°-Wende erforderlich war. Sie musste 14-mal bewältigt werden, zusammen wurden also 7 000 Meter gefahren bzw. gelaufen.

Die erforderliche Wende stellte eine Benachteiligung des Laufmaschinenfahrers dar, denn es waren jedes Mal viele Meter Wendekreis – also zusätzliche Strecke – und starkes Abbremsen unvermeidlich. Außerdem hatte der Fahrer am Tag vor dem Rennen einen Wettkampf, einen Mountainbike-Marathon von über 80 Kilometer Länge, in den Knochen, was ganz klar leistungsmindernd war.

Der Leistungsvergleich ergab folgendes Ergebnis: Manuel Müller (im Foto links) auf der Laufmaschine benötigte 26 Minuten 27,8 Sekunden. Der Läufer Lars Kegler brauchte 26 Min. 40,1 Sek. Zu den gemessenen Zeiten und zum Rennausgang – eindeutiger Sieger war trotz der erwähnten Benachteiligungen der Lauf-

maschinenfahrer – möchte ich hier weitere Anmerkungen machen: Der Sieger äußerte, er könne, von Schmerzen an bestimmten Stellen abgesehen, das vorgelegte Tempo durchaus noch länger fahren, während der Läufer sagte, dass er



alles gegeben hätte. Der Vorteil der Laufmaschine wächst scheinbar mit der Länge der zurückgelegten Strecke. Eine ganz wissenschaftlich genaue Geschwindigkeitsermittlung konnte diese Fahrt nicht bringen, denn um das Fahrzeug optimal fahren zu können, wäre ganz sicher wohl viel mehr Fahrtraining erforderlich.

Mein vorläufiges Fazit lautet: Drais' Angaben von 1817 sind plausibel, die damaligen Spitzenfahrer waren auf kürzeren Strecken teils über 20 km/h schnell (siehe H.-E. Lessing, „Automobilität“, S. 394). Die in Hockenheim gemessenen gut 16 km/h sind weniger als von mir erwartet, was teilweise erklärlich ist, zumal ich selbst (Jahrgang 1954) bei 30° C im historischen Kostüm auf einer exakt gleichlangen Strecke und auf sehr mäßigem Asphalt bei einer Fahrt ohne Renncharakter als einziger Laufmaschinenfahrer unter Begleitung mehrerer RadlerInnen etwa 14 km/h erzielt habe.

Eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von ungefähr 10 km/h, natürlich abhängig von der Fahrbahnbeschaffenheit, ist realistisch. Die im Schweizer Fernsehen und im Netz aufgestellte Behauptung: „Zu Fuß sei man schneller und Drais' Angaben seien unwahr“, sind mit dem Testrennen in Hockenheim eindeutig widerlegt.

(Text: Martin Hauge, Karlsruhe; Foto: privat)

200 Jahre Laufmaschinen in Paris

Ein weiteres wichtiges Jubiläum wurde am 2. April 2018 zelebriert. Im Frühjahr 1818 kamen die ersten Drais'schen Laufmaschinen nach Frankreich, und zwar über Strasbourg und Nancy nach Paris. Am 5. April fand dann die erste öffentliche Vorführung im Jardin du Luxembourg statt. Sie wurde von Jean Garcin († 1841 in Paris) organisiert, der die Fahrzeuge später selbst zum Kauf anbot.

Besondere Verdienste erwarb sich in diesem Zusammenhang Louis-Joseph Dineur (1769 - 1851), ein französischer Präfekturrat in Koblenz. (Danke an Didier Mahistre, der die Lebensdaten ermittelte.) Dineur reichte im Januar 1818 im Innenministerium für Drais den Antrag auf ein Import-Privileg (Brevet) ein, das bereits am 5. Februar vorab und am 17. Juli endgültig bewilligt wurde. Karl Drais fuhr erst im Herbst 1818 selbst für weitere Vorführungen mit seiner Laufmaschine ebenfalls über Nancy (Vorführung dort am 4. Okt.) nach Paris.

Den Anlass der allerersten Vorführung (5. April 1818) feierten 200 Jahre später ein paar Aktivisten der „L'Association Paris Velocipedia“ im Jardin du Luxembourg mit einer Laufmaschinenvorführung. Als deutscher Vertreter war ich freundlicherweise eingeladen worden. Normalerweise ist das Radfahren in diesem Park weitgehend verboten, aber wegen des besonderen Anlass' erteilte die Parkverwaltung eine Sondergenehmigung.

Auf der Rundfahrt durch die weitläufigen Gartenanlagen erhielten die fünf Fahrer und ihre Maschinen von den vie-

len Besuchern jede Menge Aufmerksamkeit. Stille in historischen Kostümen bewegten sie ihre Nachbauten über die Parkwege. Viele Fragen waren zu beantworten, etliche Fotos wurden geschossen und alle kleinen Kinder wollten mal auf einer Draisine sitzen.



Nach einem opulenten Piquenique starteten wir zu einer Fahrt durch die alten Straßen der Innenstadt. Mitveranstalter Francis Robin, ein versierter Kenner der Stadt- und Laufmaschinengeschichte, erläuterte an verschiedenen Stationen die historischen Bezüge.



Besucht wurde zum Beispiel das Haus von Jean Garcin, der die ersten Draisinen zum Kauf anbot und die Präsentation des Gefährts im Jardin du Luxembourg 1818 organisierte. Weiter ging es zum Jardin de Tivoli, wo Drais selbst im Oktober 1818 seine Laufmaschine vorführte. Zur Stärkung gab's zwischen durch Kaffee in einem typisch französischen Bistro. Die Fahrt endete am Nach-

mittag in der Rue Saint Lazare No. 86. Für die Teilnehmer der Erinnerungsfahrt, Keizo Kobayashi, Bruno Guasconi, Alain Cuvier, Guy Gaudy und Martin Hauge, endete hier ein unvergessliches Erlebnis! Veranstalter des Treffens waren Francis Robin und Keizo Kobayashi.

Übrigens: Von einem Draisinenverbot – wie in so vielen anderen Städten weltweit – ist bis heute absolut nichts bekannt geworden. Über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus bis zur beginnenden Verbreitung der Kurbelvelozipede wurden Laufmaschinen im Pariser Straßenverkehr beobachtet!

Ein schönes Video von André Chabateau über diese Veranstaltung gibt es im Internet unter dem Link: <https://ladraisienneaparis2018.wordpress.com/video/>

(Martin Hauge, Danke-Karl-Drais / Karlsruhe; Fotos: Brigitte Olivier + Marie Christine Gaudy)

International Cycle History Conference in London

Die 29. ICHC-Konferenz fand vom 13. bis 15. Juni in der altherwürdigen Londoner Guildhall mit 60 Teilnehmern und 38 Vorträgen statt - ein sehr umfangreiches Programm, das hier nur auszugsweise wiedergegeben werden kann.

Roger Street widersprach in seinem Vortrag der These, es habe nur einen kurzen **Hobby Horse Boom** von 1818 an für zwei Jahre gegeben. Er führte zahlreiche Dokumente an, die belegen, dass die „Pedestrian Accelerators“ Jahrzehnte lang benutzt wurden.

Tony Hadland aus England referierte für den abwesenden Ungarn Endre Varsa über die Schweizer **Rappa Tretlager-schaltungen** aus Rapperswil. Sie wurden in deutschen Wittler-, dänischen Hamlet- und schwedischen Hermes-Rädern verwendet. Der Gewichtsnachteil dieser Räder lag bei 400 Gramm im Vergleich zu Nabenschaltungen. Der Preis war 50 Prozent teurer als das Normalrad.

Chris Sweet aus USA zeigte Bilder über die Ausbeutung von amerikanischen **Bicycle Messenger Boys** und berichtete über die sich aus diesen Missständen

entwickelnden Jugendschutzgesetze gegen Kinderarbeit, später allgemeine Arbeitsschutzgesetze.

Marc Rerceretnam aus Australien entdeckte Zeitungsartikel aus Sydney von 1845, die auf die Existenz eines mit **Tretkurbel oder Gestänge angetriebenen Velozipeds** hinweisen. Dort wird über eine Wette berichtet, dass es möglich sei, eine bestimmte Strecke im heutigen Sydney von einer Meile Länge mit Steigungen und Gefälle auf dem Velociped zu fahren ohne mit den Füßen den Boden zu berühren. Die Wette sei gewonnen worden.

Una Brogan aus Frankreich und England erarbeitete sich aus britischer Literatur und Zeitschriften zwischen 1890 und 1910 einen Überblick über das **Fahrrad als Motor des gesellschaftlichen Wandels**. Sie berichtete über die damalige Sicht der Vor- und Nachteile von Damen- und Herrenfahrrädern und den befürchteten Zusammenhang von Masturbation, Fahrradfahren und selbstständiger Mobilität der Frauen. Vier weitere Vorträge beschäftigten sich mit dem Frauenradfahren.

Tony Hadland aus England widerlegte die These, das Fahrrad habe seit 1890 Einfluss auf die **Evolution des Menschen** gehabt, dadurch, dass der Aktionsradius durch die neue Mobilität vergrößert worden sei und dadurch Vermischung in weiter entfernte Gegenden möglich geworden sei.

Michael Grützner, der seit zehn Jahren in England lebt, hat erforscht, welches das **erste kettenlose Fahrrad mit Kegelradantrieb** war, das wirklich auch käuflich zu erwerben war: Es kam 1893 von The League Cycle Company in USA als frauenfreundliches Rad und als die „größte Erfindung unter der Sonne“ heraus und kostete 150 Dollar, deutlich mehr als ein kettengetriebenes Rad. Zwanzig der etwa 2000 bis 1895 hergestellten League-Company-Räder sind noch erhalten. Danach sind die Räder der insolventen Firma für 65 Dollar verschleudert worden. Andere bei Wikipedia genannte frühere kettenlose Räder sind nur Patentanmeldungen, die nicht gebaut worden sind. Erst der Fahrradgigant Pope produzierte ab 1898 kettenlose Safeties erfolgreich in großer Stückzahl.

Chris Morris, Brite aus Kanada, beschrieb die Geschichte der **kettenlosen Fahrräder**, teilweise kombiniert mit Schaltgetriebe, vom Columbia von 1901 über Acatene, Noricum, Dürkopp, Fendt und den gegenwärtigen asiatischen Marken bis zu asiatischen Mietfahrrädern in Mailand. Das Problem ist seit 125 Jahren das gleiche: übermäßiger Verschleiß durch hohe Drehmomente, Lebensdauer nur 10 000 bis 30 000 Kilometer.

Glynn Stockdale aus England brachte einen echten Scheunenfund mit: ein **Hobby Horse aus der Manufaktur von Dennis Johnson** (siehe Foto!). Damit sind jetzt elf originale Dennis Johnson Hobby Horses bekannt. Dieses ist eines von zweien mit der frühen schlecht zu fahrenden indirekten Lenkung. Die Räder fehlten und wurden rekonstruiert.

David Herlihy aus USA gab viele Indizien aus Zeitungsartikeln dafür, dass die mit Hinterradgestänge angetriebenen **Velocipede aus den 1840er Jahren** von



MacMillan, McCall und Dalzell aus Schottland gar keine Zweiräder, sondern Dreiräder waren. In den 1890er Jahren hatte es einen Aufruf nach Beweisen für die britische Urheberschaft des selbst angetriebenen Fahrrades (nicht Laufmaschine) gegeben mit hoher Belohnung. Damit sollten französisch-amerikanische Patente umgangen werden, um den Export britischer Fahrräder nach USA zu begünstigen. Nach über 50 Jahren gab es aber in den 1890er Jahren nur noch unsichere Berichte aus zweiter oder dritter Hand über Trethebelvelocipede in Schottland, die seitdem als Beweis der Erfindung des gestängebetriebenen Zweirads von MacMillan angesehen worden waren.

Nicholas Oddy aus Schottland gab Beispiele für das **Konstruieren von Geschichte**: das DaVinci Fahrrad, Drais und das Mannheimer Pferdesterben und MacMillans gestängegetriebenes Zweirad.

Peter Card aus England berichtete über die Entwicklung der **Nabenlampen für Hochräder** seit der Salzburg Lampe von 1876. Interessant waren die Bilder der Nabenlampe mit Stabilisierungsstab nach oben und der Weiterverwendung von Nabenlampen nach dem Ende der Hochradzeit: Neben der Vorderradachse des Niederrades wurde eine seitliche Verlängerung montiert, an der die alte Ordinary Nabenlampe hing.

Keizo Kobayashi, der in Frankreich lebende Draisinen-Spezialist, hat weiteres über die Vorstellung der Laufmaschi-

ne des Freiherrn von **Drais in Paris 1817** herausgefunden. Der Monsieur Dineur, der in den Berichten erwähnt wird, ist nicht, wie bisher vermutet, der in franzö-

sischer Schreibweise geschriebene *Dineur* des Freiherrn von Drais, sondern ein in Montmartre ansässiger Franzose namens Dineur.

Ein Poster von Hans-Erhard Lessing berichtete über den **ersten Radfahrer Englands**: Ein vierzigjähriger Mannheimer Musiker namens Bernhard Sinn, der in Bath unter dem Namen Seine arbeitete, hat das Pamphlet für die Drais'sche Laufmaschine sehr bald nach ihrer Veröffentlichung mitgebracht und fuhr oft mit seinem Velozipede in der Stadt Bath durch die steilsten Straßen und Schlaglöcher, aber hatte nie einen Unfall. Bis zum Beweis des Gegenteils datiert Lessing die ersten Fahrten auf den Februar 1818, vor dem Boom der Hobby Horses von Dennis Johnson ab Weihnachten 1818.

Ich selbst referierte über die Arbeit von Dieter Oesingmann, Gerd Böttcher, Gerhard Eggers und Ernst Althöfer zu **Richard Webers Beitrag zur Entwicklung des Fahrraddynamos**. Die Arbeitsgruppe hatte erstmals beim Winterreffen 2018 in Bad Hersfeld viele Hinweise aufgezeigt, dass Webers Fahrraddynamo aus physikalischen Gründen nicht machbar war und sie selbst beim Nachbau des Dynamopatents scheiterte.

Die Vorträge werden in PDF-Form und auch gedruckt veröffentlicht, erhältlich in einigen Monaten bei The International Cycling History Conference, Gary Sanderson (wheelmangary@gmail.com).

(Text und Foto: Heinrich Bültemann-Hagedorn, Bremen)

Velocipediade 2018 auf Zeche Carl

Nun ist die Velo 2018 auch schon wieder Geschichte. Ein tolles Treffen wurde den historischen Fahrradfrenden vom 17. bis 19. August in Essen geboten. Dank an den Ausrichter Stephan Klasen und sein Team, an den neuen Auktionator Marco Krüger, an die Zeche Carl und die Stadt Essen, an den Wettergott, der es nur am Freitag regnen ließ und ein besonderes Danke dem Vereinsvorstand und natürlich an alle 150 Teilnehmer. Sehr zu loben ist der Austragungsort, weil das ehemalige Zechengelände einen zentralen Platz bot, auf dem alles räumlich eng beieinander untergebracht werden konnte: der Platz für den Teilemarkt, die Stellplätze für die Campingfreunde, die Gastronomie und die Räumlichkeiten für Auktion, Festabend und Jahreshauptversammlung. Zudem waren eine U-Bahnstation, zwei Hotels, ein Einkaufs- und eine Imbissmöglichkeit in unmittelbarer Nähe.

Freitag, 17. August

Los ging es wie üblich am Freitag nach der Anmeldung mit der Auktion. Bis 11 Uhr konnte eingeliefert werden, von 12 bis 13 Uhr war die Besichtigung der Lots möglich. Hierfür gab es keinen Katalog, nur die frühzeitig eingestellten Lots konnten auf der Homepage des Vereins vorbeisichtigt werden. Entsprechend groß war das Interesse an den vielen nachträglich eingelieferten Objekten und an der aktuellen Liste der Lots, die unmittelbar vor Beginn der Auktion vervollständigt und ausgehändigt wurde. Ein kleiner Engpass entstand durch einen lahmen Drucker, so kam das erste Lot erst um 14.20 Uhr unter den Hammer. Aber es gelang trotzdem, ca. 70 Prozent der gut 150 Lots zu versteigern, wie Heinz Fingerhut später auf der Jahreshauptversammlung berichtete. Gefragt waren hauptsächlich technische Exponate, weniger Komplettfahrräder. Weit über dem aufgerufenen Limit wechselten eine Radlaufsirene (für 140 €), ein Milchkannenanhängen (310 €), ein Laternenverkaufsstand (230 €), eine gefüllte Werkzeugtasche (210 €) und ein großes Trinkhorn (300 €) den Besitzer. Zu den guten Ergebnissen trug wohl auch Marco Krüger bei, der seine Sache bei seinem Erstauftritt gekonnt erledigte.

Nach der Auktion begegneten sich Händler und Käufer auf dem Teilemarkt, andere nutzten die Gelegenheit zur Kommunikation und zum Imbiss im „Mala-kow“, bevor die um 20.30 Uhr angesetzte

Nachtausfahrt begann. Ziel der ungewöhnlich zahlreichen Teilnehmer war die Privatbrauerei „Stauder“, die zum Umtrunk eingeladen hatte und als Imbiss einen ganz typischen Ruhrgebietshappen – sprich eine Currywurst – anbot. Ob der Abend für die TeilnehmerInnen nach der Rückfahrt schon zu Ende ging, ist den Verfassern nicht bekannt.

Samstag, 18. August

Auch der Samstag bot zunächst Gelegenheit zum Trödeln. Um 10.00 Uhr war eine Ausfahrt auf historischen Fahrrädern und in historischer Kleidung vorgesehen. Nach der Begrüßung durch Essens Oberbürgermeister Thomas Kufen ging es auf die



30 km lange Strecke, die größtenteils über die früheren Erzbahntrassen führte. Sie wurde später von den Teilnehmern als außerordentlich fahrrad-freundlich und naturnah beschrieben. Die Fahrradfreunde vom ADFC Essen machten nicht nur die Tourbegleitung hervorragend, sondern gaben unterwegs auch aufschlussreiche Erläuterungen zu den Besonderheiten an der Strecke. Die Radlerinnen und Radler bekamen so auch Einblicke kurioser

Art: Aus einem ehemaligen Erzhafen mit Anschluss an den Rhein-Herne-Kanal wurde eine schick gestaltete Marina, aber so ganz ohne Boote wirkte die Freizeiteinrichtung doch etwas verlassen – aber was nicht ist, kann ja noch werden. Immerhin gibt es seit kurzem ein gastro-



nomisches Angebot: eine Eisdiele! Gut lief es im „Star Chief Diner“, das der Organisator für die große Mittagspause ausgeguckt hatte: Ein leckeres „chili con carne“ – auch in einer vegetarischen Variante – stellte alle zufrieden, dazu trug auch das Ambiente des Restaurants im American Style der Fünfziger Jahre bei. Buddy Holly ließ grüßen!

Nach der Rückkehr zur Zeche Carl gönnten sich die Radler eine ausreichende Ruhepause, bevor um 17.00 Uhr das Hochradrennen begann. Das Rennen um den „Georg-Rothgießer-Pokal“ gehört normalerweise zu den Highlights





der Velo. Leider waren dieses mal nur zwei Fahrer am Start. Schade, sehr schade! Um dem relativ großen Publikumsinteresse Rechnung zu tragen, wurde der Programmpunkt spontan um ein kleines Rennen auf historischen Rennrädern ergänzt. Bei Schwimmveranstaltungen heißt es manchmal: „Tolles Rennen, niemand ertrunken.“ Zu den beiden Radrennen kann in Abwandlung gesagt werden: „Tolles Rennen, niemand gestürzt.“ Nutzen wir die Gelegenheit für einen Appell an Leute, die ein Hochrad besitzen, es fahren können, sich aber unsicher fühlen: „Bitte bis zur nächsten Velo üben, üben und noch mal üben.“ Und an die fahrsicheren Hochradfahrer die Aufforderung zur Teilnahme bei der Velo 2019. Es wäre doch gelacht, wenn ein so großer Verein, wie wir es sind mit vielen Hochradfahrerinnen und -fahrern nicht in der Lage wäre, nächstes Jahr wieder ein halbes Dutzend oder ein Dutzend Teilnehmer an den Start zu bringen. Im Hochrad-

rennen geht es auch nicht um Geschwindigkeitsrekorde. Abgesehen von einigen ehrgeizigen Startern freuen sich die Zuschauer besonders auch über die gemächlich Dahinfahrenden, weil es einfach ein ungewohnter und schöner Anblick ist, Leute auf diesen Urzeitfahrrädern zu sehen. Also auch als Letzter oder Vorletzter ist man Star unserer Veranstaltung.

Der Höhepunkt unseres Treffens war der Festabend im Saal des Restaurants „Malakow“. Nachdem sich alle hungrigen Leute eingefunden hatten und die Begrüßungsreden gehalten waren, wurde zunächst noch den Organisatoren ge-



dankt, der Sieger des Hochradrennens Ricus Kerhoff geehrt und dem früheren Vorsitzenden Kurt Niemeyer, der nach dem Gründungsvorsitzenden Walter Euhus den Verein führte, die Ehrenmitgliedschaft und der Ehrenvorsitz verliehen. Dann hieß es: Anstehen zum Essen fassen! Auch wenn es etwas dauerte, bis zum Büffet vorzudringen, wurden alle satt und das Essen als sehr lecker beurteilt. Es herrschte eine gute Stimmung an den vielen Tischen, an denen sich die Gäste aus Nah und Fern eingefunden hatten. Passend zum warmen Wetter und zur Veranstaltung wurden überwiegend „Radler“ getrunken, wie der Gastronom später berichtete.

Sonntag, 19. August

Nach einem schönen Abend ist Ausschlafen angesagt, so dass der Teilemarktbesuch am Morgen zu wünschen übrig ließ. Schon um 9 Uhr war die für einen Verein sehr wichtige Jahreshauptversammlung angesetzt. 55 Mitglieder waren pünktlich erschienen. Den detaillierten Bericht des Schriftführers Johannes Rilk über unsere Versammlung findet Ihr auf S.48.



Bevor die Versammlungsteilnehmer auseinander gingen, informierte Frank Böttcher aus Friedrichsdorf ausführlich über die Velocipediade 2019 im „Freilichtmuseum Hessenpark“, im Taunus nördlich von Frankfurt/Main gelegen. Radsportler kennen die Gegend vom früheren Radrennen „Henninger Turm“, heute „Rund um den Finanzplatz Eschborn-Frankfurt“.



Die Jahreshauptversammlung war nach gut zwei Stunden beendet. Für Viele bedeutete das Abschied nehmen von Essen, aber auch Vorfreude auf die Veranstaltungen 2019, auf das Wintertreffen in Bad Hersfeld vom 8. bis 10. Februar und auf die Velo vom 23. bis 25. August. Im Gepäck hatten alle Abreisenden das praktische diesjährige Erinnerungsgeschenk: einen gravierten Schraubenschlüssel in einem passenden Holzkästchen.



Schlussbemerkung

Nicht wenige Teilnehmer nutzten den Besuch Essens zur Stippvisite des UNESCO-Welterbes „Zollverein“, das kulturelle Herz des Ruhrgebietes, wie es in der Werbung heißt. In der Tat ist die Einrichtung beeindruckend, mit seinen gewaltigen Gebäuden für Zeche, Kokerei und Ruhr-Museum auf 100 Hektar der früheren Zentralschachtanlage. Aus dem einst größten Steinkohlebergwerk Europas ist im Laufe von 25 Jahren ein Zentrum für Kultur und Kulinarik, Design und Architektur, Handwerk und Kreativwirtschaft geworden.

(Text: Walter Euhus und Michael Mertins; Fotos: Walter Euhus)

DIAMANT-Velo-Classico 2018



DIAMANT im Mittelpunkt. Begleitet wurde die Festivität von der jungen Blues-, Rock- und Popband „Gestörtebekker“ aus Braunschweig und Frank Patitz aus Leipzig lieferte direkt von der Schallplatte den zum Event passenden Swing-sound.

Auf der neu angebotenen Heldenrunde über 150 Kilometer ging es am Anfang recht beschaulich und gutgelaunt durch das Umland auf stillen Wald- und Forstwegen von Ludwigslust Richtung Westen. Die sportlichen Helden auf ihren Stahlrennern durchquerten die wunderschönen und idyllischen Orte Neuhaus, Kaarßen und Malliß, an denen sie mit örtlichen Leckereien verköstigt wurden. Auch die 90er-Liebhaber zeigten sich sportlich. Über die Lewitz-Schleuse,

Ausgelassene Stimmung, tolles Wetter, noch mehr Vintage-Fahrrad-Fans als im Vorjahr. Dazu vier schöne Ausfahrten durch die Landschaft rund um Ludwigslust. Am 15. und 16. September 2018 fand zum 4. Mal die DIAMANT-Velo-Classico-Germany in Ludwigslust statt.

In diesem Jahr wurden die Ausfahrten erstmals auf beide Veranstaltungstage verteilt, damit ergab sich die Chance an beiden Tagen zu starten. Dies wurde von etlichen Teilnehmern auch wahrgenommen. Es waren am Samstag auf der 90 km langen „Liebharrunde“ und der 150 km langen „Heldenrunde“ deutlich mehr klassische Rennräder zu sehen als noch im Vorjahr. Am Sonntag wechselte das Bild und man zeigte sich dann mit dem klassischen Rad und in sehr schönen stilvollen Outfits. Das Besondere der Velo Classico ist, dass an den kurzen Runden auch Radenthusiasten ohne ein altes Rad teilnehmen dürfen, um erst einmal mit der Retro-Radszene in Kontakt kommen zu können. Die eindeutige Mehrheit war allerdings mit dem guten alten Stahlrad am Start.

In der Ludwigsluster Schloßstraße gab es ein buntes Programm für junge und alte Radliebhaber. Etliche Händler aus dem Bundesgebiet nahmen am Teilemarkt teil. Hier haben sich die Sammler und Bastler noch einmal „eingedeckt“, um über den bevorstehenden Winter das eine oder andere Schätzchen wieder im alten Glanz erstrahlen zu lassen. Neben maßgeschneiderter Mode, Retro-Radtrikots und sehr stilvoller Hutmode von „den Riegern“ aus Schwerin gab es auch wieder eine Ausstellung mit historischen Rädern im Rathaus der Stadt. Diesmal stand dabei die Traditionsmarke



nach Parchim und Grabow, wo die Teilnehmer herzlich empfangen und bewirtet worden sind, führte die Liebhaber-Runde sie entlang der zur Tradition gewordenen Velo Classico-Strecke über Passagen mit Kopfsteinpflaster und auch sandigen Wegen.



Genuss, Kultur und das „kleine Debüt“ der Velo Classico, welches mit der neuen DIAMANT-Runde zelebriert

wurde, standen am Sonntag auf dem Programm. Die Genießer wurden auf ihrer Runde kulinarisch in Jasnitz, Kummer und Göhlen verwöhnt und konnten neben Live-Musik u.a. an einer Tombola teilnehmen, die anlässlich des 85-jährigen Jubiläums auf dem Hoffest der Gold-



schmidt Käserei in Kummer stattfand. Hauptpreis war ein schön restauriertes DIAMANT-Rad. Versierte Guides erläuterten unterwegs auf der neuen 30 km-DIAMANT-Runde bei kurzen Stopps die Highlights auf der Strecke. Mit Liebe zum Detail kleideten sich die Teilnehmer entsprechend ihrer Räder im Vintage-Style, so dass man sagen kann: Die Velo Classico hat sich zu einer sehr attraktiven und liebevoll gemachten Veranstaltung innerhalb der Vintage-Radszene entwickelt.

Im Ziel auf der Schloßstraße in Ludwigslust wurden alle Teilnehmer persönlich begrüßt und mit einer großen „Goldmedaille“ belohnt. Außerdem prämierte eine Jury die schönsten Fahrräder und Outfits mit tollen Preisen. Die 400 Teilnehmer aus dem In- und Ausland waren von der 4. Auflage der Velo Classico Germany begeistert. Viele haben bereits die Ferienwohnung oder das Hotel vorgebucht und ihre Teilnahme am 14. und 15. September 2019 angekündigt.

(Text: Franziska Arent und Manfred Galonski; Fotos: Florian Selig)

2. Prinzessin Louise Sophie Rad-Ausfahrt

Es ist Freitagabend, der 7. September: Am Badehaus II in den historischen Kur-einrichtungen von Bad Nauheim trifft sich eine kleine Gruppe mit ihren historischen Rädern zur Laternenausfahrt. Einige Teilnehmer kennen sich schon länger, andere wiederum sind neu unter



uns. So zum Beispiel Max. Ein junger Mann, der nicht unweit von hier aus Bad Vilbel kommt. Er hat ein schweres schwedisches Militärfahrrad von Husqvarna dabei, andere sind auf NSU, Opel oder Victoria unterwegs.

Nach dem Start geht es entlang der Salinenbauten, der Heilwasserbrunnen, welche uns zur Wasserprobe einladen, und anschließend durch den Kurpark in die Nachbargemeinde. Ziel ist die Straußwirtschaft „Rote Pumpe“. Ulli, der Wirt, verköstigt die Gruppe mit hessischen Schmankerln, selbstgemachtem Apfelwein, Handkäs mit Musik, Spundekäs und heißer Fleischwurst. Beim guten „Stöffche“, wie man bei uns den Apfelwein nennt, wird die Stimmung recht lustig und so geht es erst spät zurück.

Samstagmorgen, nun sind auch die restlichen Teilnehmer zu uns gestoßen. Bei schönstem Sonnenschein starten wir zur 2. Prinzessin Louise Sophie Rad-Ausfahrt. Über den auslaufenden Höhenzug des Taunus geht es durch Wald und Feld Richtung Ockstadt, dem Kirchendorf Deutschlands. Schattige Plätze laden zur Rast ein, um unser Blicke in die Wetterau schweifen zu lassen. Anschließend führt uns der Weg entlang der Usa über Friedberg zurück nach Bad Nauheim.

Bei ihrer Rückkehr werden die Teilnehmer unter Applaus in der denkmalgeschützten Kuranlage begrüßt. Nach einer Mittagspause, geht es zur sportlichen Variante des Tages über. Der mittige Rundkurs des Jugendstil-Ensembles dient als

Hindernisstrecke. Das Fahren in einem Korridor, mit Wassertransport, im Slalom und mit Ballwerfen, schaffen alle Teilnehmer mit Bravour. Der anschließende Gleichmäßigkeitslauf aller Mitstreiter über mehrere Runden dient dem Publikum zur Wahl des schönst gekleideten

Fahrers oder Fahrerinnen. Nach einer Pause werden die Gewinner verkündet. An diesem Nachmittag kann es keine Gewinner oder Verlierer geben – alle sind durch den hohen Spaßfaktor zufriedene Gewinner! Den Abend verbringen einige noch beim Jugendstilfestival, andere bereiten sich auf den Sonntag vor.

Sonntagmorgen, es wird zum dritten und letzten Tag gestartet. Eine kurze Anfahrt zum Bahnhof hinauf und schon steht die Gruppe am Dampfzug, welcher uns unter dem Motto „Eine Zugfahrt, die ist lustig...“ erneut in die Wetterau bringt. Die Räder werden von stilecht gekleidetem Personal im Gepäckwagen verstaut,



und wir, die Passagiere, besteigen den Zug – Ziel ist Burg Münzenberg. Die kurzweilige Zugfahrt, welche an manchen Stellen, bedingt durch die gemächliche Fahrt, zum Blumen- oder Apfelpflücken verführt, wird noch schöner als Max verkündet, dass er heute Geburtstag hat.



Kaum ist die Nachricht bekannt geworden, bestellen die Schaffner auch schon Grüße der Direktion.



Am Ziel angekommen, erfolgt noch mal ein Anstieg, per Rad und zu Fuß zur Burg. Das Wetterauer Tintenfass, wie diese Burgruine auch genannt wird, ist schnell erklommen und jeder genießt den tollen Ausblick in die weite Landschaft. Die anschließende Rückfahrt nach Bad Nauheim, durch Feld und Wald mit tollen Ausblicken bis zur Skyline Frankfurts hinüber, entschädigt alle für den Anstieg am Morgen zur Burg.

Als Sprecher der Veranstaltung, habe ich es mir nicht nehmen lassen, die Teilnehmer nach ihrer Zufriedenheit zu fragen? Ob sie sich vorstellen konnten, solch schöne Tage unter Gleichgesinnten zu erleben? Und das für eine Nenngebühr von 30 Euro, also 10 Euro pro Tag womit alle Speisen und Getränke inbegriffen waren!

Ein Wermutstropfen bleibt leider bei allen Beteiligten, es wird wohl vorerst die letzte Louise Sophie Rad-Ausfahrt gewesen sein. Die Vertreter der Stadt Bad Nauheim hätten sich mehr Teilnehmer gewünscht. Bleibt mir an dieser Stelle nur noch die Frage: Ja, wo waren denn an diesem Wochenende all die anderen Fahrradbegeisterten?

(Text: Frank Böttcher; Fotos: Carsten Ritter und Stadtmarketing Bad Nauheim)

Stallhoftreffen Dresden 2018

Das Motto unserer 27. Freiluftausstellung im Stallhof Dresden war diesmal international gewählt:



„NACHBARS RAD, Historische Fahrräder unserer Nachbarländer“. Der Blick über die Landesgrenze ermöglicht auch beim Fahrrad eine Relativierung des eigenen. Ausgestellt wurden über 60 Fahrräder von den Anfängen bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts. Auch wenn jedes „normale“ Fahrrad auf dem Grundprinzip zwei Räder, Rahmen, Tretlager und Hinterradantrieb beruht, ließ sich die regional unterschiedliche Ausprägung des Fahrrades gut erkennen. Kleine Eigenheiten in Technik und Design wollten entdeckt werden, das schult den Blick fürs Detail. Warum sehen Fahrräder aus Dänemark so anders aus als aus Tschechien oder Polen? Haben alte französische und italienische Fahrräder immer Felgenbremsen und warum hat keiner ein Fahrrad aus Luxemburg?



Alle „Nachbar“-Räder wurden mit einem Landesfähnchen gekennzeichnet, was einen bunten Reigen ergab. Nebenbei konnte man sein Wissen um europäische Landesflaggen prüfen. Was fehlte,

aber nicht vermisst wurde, waren Fähnchen der DDR... Und hätte man Fahrräder aus Westberlin nicht auch gesondert schmücken müssen? Daran hatte keiner bei der Vorbereitung der Ausstellung gedacht! Pedersen-Fahrräder konnten von ihren Besitzern mit Flaggen aus Dänemark, Großbritannien, Deutschland oder Tschechien geschmückt werden, denn überall dort wurden sie gefertigt. Auf der sicheren Seite war man hingegen mit der Europafahne, wie überhaupt die Erfindung des Fahrrades eine europäische Idee ist.

Zwei Ausfahrten durch die Stadt und ein gemeinsames Abendessen gehörten wie immer zum Programm, ebenso wie die Möglichkeit des Ausprobierens diverser Fahrräder und der stets umlagerte Radfahrer-Imbiss von Robert Hummel. Der Stallhof wird von vielen Touristen besucht, auch deshalb stellen wir jedes Jahr die ganze Bandbreite der Fahrradentwicklung in einer Kernaussstellung dar.

Der Sonntag stand ganz im Zeichen der Erinnerung an die erste belegte Draisinen-Fernfahrt von Dresden nach Leipzig im Jahre 1818. Den Start zu dieser Fahrt stellten Mitglieder des Radfahrvereins Weinböhla, der Direktor des örtlichen Verkehrsmuseums Joachim Breuninger und unser Mitglied Robert Hummel nach. Die schwungvolle musikalische Begleitung der Dresdner Band 2Hot vertrieb die letzten Regentropfen. Vier Laufmaschinen wurden in Richtung Leipzig getrieben, gefolgt von einer großen Traube von Pedaleuren auf Fahrrädern aller Art, den Presseleuten und weiteren Neugierigen zu Fuß. Bis Leipzig ist an diesem Tag keiner von uns per Fahrrad gekommen, aber einige Kilometer wurden immerhin gefahren.



Der ADFC Sachsen hatte im Vorfeld der Veranstaltung recherchiert und war auf Pressenotizen ab Mai 1818 gestoßen, in denen diese Draisinen-Fernfahrt mehrfach beschrieben wird. Matthias Kielwein schreibt: „Über Bertholdy wird mehrfach in Presseartikeln als besonders aktiven Draisinen-Fahrer geschrieben. Er ist höchstwahrscheinlich derjenige, der die 120 km von Dresden nach Leipzig in 7 Stunden absolviert hat.“ Mechanikus Heinrich Bertholdy wird bereits 1817 als einer von 8 (!) Produzenten von Laufmaschinen in Dresden genannt, das ist aber Stoff für einen späteren KS-Beitrag.

Unser Dank gilt neben den Besuchern und Teilnehmern aus dem In- und Ausland, dem ADFC Sachsen und auch wieder dem Verkehrsmuseum Dresden sowie der Schlösserverwaltung Sachsen für die freundliche Unterstützung.



Wer es nun bedauert, nicht dabei gewesen zu sein, sollte sich den 21. und 22. September 2019 vormerken.

(Frank Papperitz, Pirna; Fotos: Frank Papperitz und Arnd Beutlich)

Mein Rad

Aus der Sammlung von Anke Stürwold,
Zetel (bei Varel in Niedersachsen)

Kannst Du Dein Rad näher beschreiben?

Das vorgestellte Rad ist ein ANKER - Damenrad Modell 215 mit Sichelgabel aus dem Jahr 1938, gebaut in Bielefeld bei den ANKER-Werken.

Seit wann hast Du das Rad?

Ich habe das ANKER-Sichelrad vor ungefähr zehn Jahren auf einem Oldtimermarkt in Italien entdeckt und konnte es, zum Glück, auch gleich erwerben. Das Fahrrad war in einem traumhaften Originalzustand, von dem es bis heute nichts eingeübt hat.

In welchem Zustand befand das Rad?

Nun ja, Lack und Chrom waren ja für das Alter des Rades super erhalten. Jörg, mein Lebensgefährte, hat das ANKER-Rad lediglich technisch überholt und ihm nur ein stilechtes Rockschutznetz mit Wabenmuster spendiert.

Was magst Du an dem Rad besonders?

Eigentlich ist es der Gesamtzustand, der mich begeistert. Die gebogene Sichelgabel macht es natürlich außergewöhnlich in der Optik. Allerdings ist vom versprochenen Federungskomfort dieser Gabel wenig zu spüren, weil sie sehr stabil ausgelegt ist, um Brüche zu vermeiden. Die meisten Sichelräder, die ich bisher sah, hatten einen roten Strahlenkopf – umso mehr freue ich mich über den blauen meines Rades.

Hattest Du ein außergewöhnliches oder ein besonders schönes Erlebnis mit dem Rad?

Mich hat das Anker-Sichelrad schon auf mehrere Velocipediaten begleitet. Hier macht es, mit einem großen Korb auf dem Gepäckträger, einfach immer wieder eine gute Figur.

Vielen Dank, Anke!

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



links: Der Lenkkopf mit der Modellnr. 215 hat den typischen Feststeller der Vorkriegszeit

links unten: Ab 1935 musste ein Fahrrad hinten mit Rückstrahler oder Rücklicht ausgerüstet sein

links ganz unten: Das Ende des Handgriffes ist mit dem Markenzeichen des Ankers geprägt

unten: Sogar auf die Sichelgabel ist ein blauer Strahl aufgebracht

ganz unten: Auf der Nabe durfte ein Anker nicht fehlen

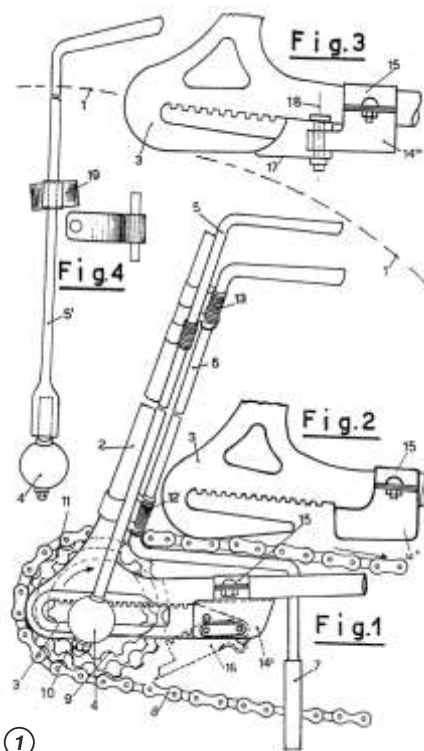
Fotos: Jörg Reiners



Die frühen Campagnolo-Schaltungen

Das Kapitel „Tullio, der Schöpferische – Ruhe! Genie bei der Arbeit!“ im „offiziellen“ Buch über die Campagnolo-Geschichte erzählt, dass Tullio Campagnolo seine erste Kettenschaltungen ganz alleine entwickelt habe. In diesem Text wird der 4. Mai 1940 als Anmeldedatum für das Patent auf seine erste richtige Schaltung angegeben – hierfür konnte ich bisher keine Belege finden.

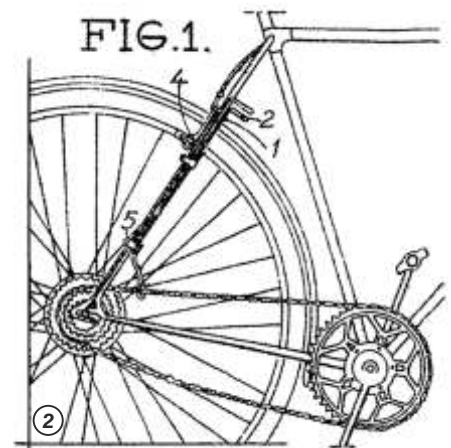
Nun saß ich vor einiger Zeit mal wieder in einem Archiv und habe umfangreiches Material für mein nächstes Buchprojekt gesichtet. Dabei durfte ich auch drei Werbeblätter von Campagnolo-Schaltwerken abfotografieren. An sich schon eine kleine Sensation – mit der ich mich aus Zeitgründen aber vorerst nicht beschäftigt habe. Als ich das Material zuhause endlich in Ruhe sichtete, fiel mir etwas Seltsames auf: Auf dem einen Blatt stand „Brev. Sandri“ was so viel heißt wie „Patent Sandri“. Doch wer ist Sandri?



①

Das Recherche-Portal DEPOSITnet des Deutschen Patent- und Markenamtes gab schnell Auskunft: Unter der Nummer FR000001004054A findet sich dort das französische Patent von Pierino Sandri, das am 29. Dezember 1949 angemeldet wurde (Abb. 1) und auf eine italienische Anmeldung vom 5. Januar 1949 als Priorität verweist. Ist es also falsch, dass Tullio Campagnolo seine erste Schaltung selbst

erfunden hat? Nein, denn bereits am 22. April 1943 (Abb. 2) hatte er tatsächlich eine ähnliche Konstruktion in Italien zum Patent angemeldet. // Vergleicht man die Abbildungen in beiden Patentschriften, sieht man, dass Tullio die Kette oben auf der nicht gespannten Seite führt, man muss also zum Wechseln der Übersetzung rückwärts treten. Sandri leitet die Kette unten, was ein Schalten beim Vorwärtstreten ermöglicht. Die erwähnten Patente sind auf der Vereinshomepage in der Rubrik „Rund ums Rad“ einzusehen.



②

BREVETTI INTERNAZIONALI
Campagnolo
 VICENZA 1945
 CORSO PADOVA n. 160
 TELEFONO: 3048
 TELEGR. CAMPAGNOLO-VICENZA

SUCCÈS DU CHANGEMENT DE VITESSE SANS TENSION DE CHÂÎNE "CAMPAGNOLO", EN 1948

TOUR DE FRANCE:
 VICTOIRE ABSOLUE: G. BARTALI
 10 étapes gagnées:
 7 Bartali, 2 Corrieri, 1 Rossetto
 G. P. de la Montagne: G. BARTALI
 Moyenne record 33.402
 Tous les records du Tour battus

A PARIS: L'apogée triomphale au Parc des Princes
 G. BARTALI exécute le traditionnel Tour d'Honneur

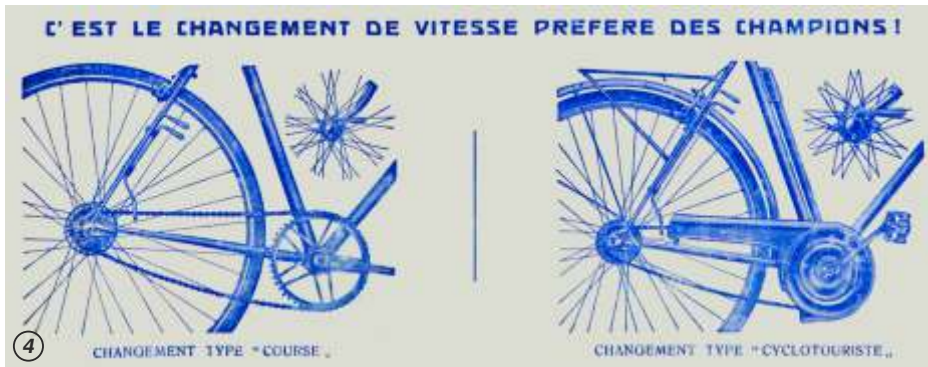
GINO BARTALI change de rapport sur le Galibier (haut, 2300) le plus haut col et arrive seul à Ala les Baies où gagne le maillot jaune

A TROUVILLE: Première étape... et première victoire de Gino Bartali sur piste, battant à la volée l'actuel champion du monde Schotte

FIorenzo MAGNI gagne au Vigonza la dernière étape du maillot victorieux **TOUR D'ITALIE 1948.**

L. MAGGINI et **ORTELLI** ce sont les protagonistes du Championnat Italien absolu qui se conclut à Biadene le 10 Octobre prochain

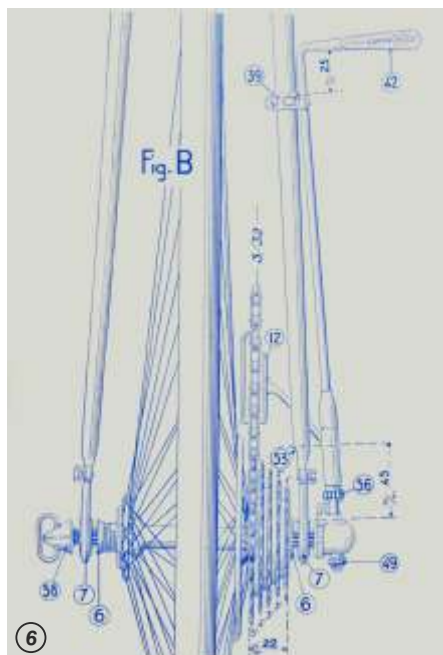
③



Erst jetzt fing ich an, die auf den Werbeblättern gezeigten Konstruktionen zu vergleichen. Das älteste ist in französischer Sprache und wirbt mit den sportlichen Erfolgen der Schaltung im Jahre 1948, dabei wird besonders der Tour-de-France-Sieg von Gino Bartali hervorgehoben (Abb.3).

Die angebotene Schaltung wird in dieser französischen Ausgabe als „Changement de vitesse Campagnolo“ bezeichnet. Sie wird in zwei Ausführungen angeboten: Mit kurzen Hebeln für das Rennrad und mit langen Hebeln für Tourenräder. (Abb. 4) Wer ein Rennrad mit dieser seltenen Schaltung angeboten bekommt, sollte immer darauf achten, dass er auch wirklich das Rennmodell kauft und nicht eine hingebastelte Tourenausführung.

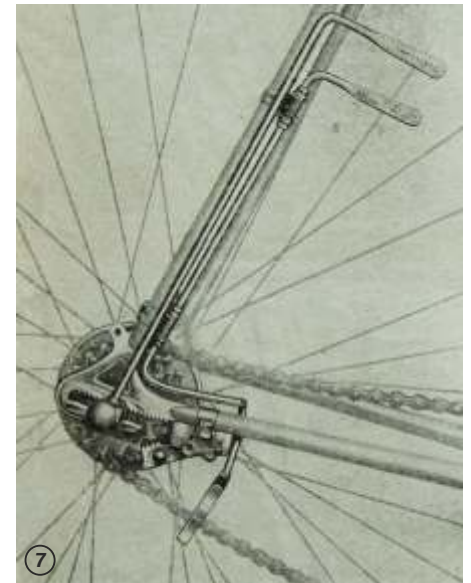
Im Jahr 1950 gewinnt Fausto Coppi Paris-Roubaix mit einer Schaltung aus Vicenza. Das zweite mehrseitige Werbeblatt zeigt auf dem Titel dieses Foto. (Abb. 5) Dieses Modell wird als „Paris-Roubaix“ bezeichnet, die Kette ist weiterhin oben geführt, aber es gibt nur noch einen Hebel, der ihre Führung und Spannung gleichzeitig reguliert. (Abb. 6) Diesem Mechanismus liegt ein italienisches Patent von Tullio Campagnolo vom 16. Oktober 1948 zugrunde./2/



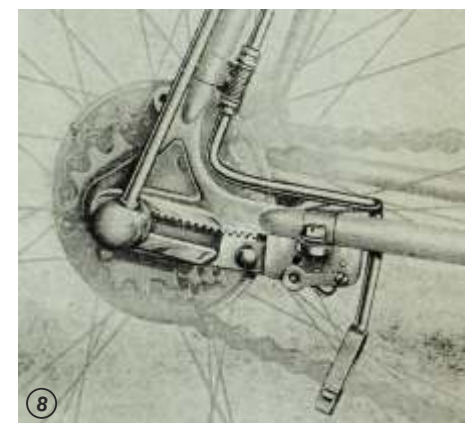
Auf dem dritten Werbeblatt wird ein Schaltwerk mit der Bezeichnung „Applicazione Ghisallo al Cambio Campagnolo - Brevet Sandri“ beworben. (Abb. 7 u. 8) Es entspricht der Abbildung in Sandris Patentschrift von 1949, die Kette wird unten geführt. Außerdem ist ein Sicherheitsverschluss am Ausfallende angebracht, der ein Herausfallen des Hinterrades verhindern soll. Die Konstruktion hat zwei verschiedene Hebel, die Führung und Spannung, wie bei der 1948er Campa-Schaltung, unabhängig voneinander regulieren. Obwohl der Hebel auf der Abbildung mit dem Campagnolo-Schriftzug versehen sind, geht aus dem Werbeblatt nicht genau hervor, ob diese Schaltung direkt von dieser

Unterstützung hat. Die Konstruktion hat zwei verschiedene Hebel, die Führung und Spannung, wie bei der 1948er Campa-Schaltung, unabhängig voneinander regulieren. Obwohl der Hebel auf der Abbildung mit dem Campagnolo-Schriftzug versehen sind, geht aus dem Werbeblatt nicht genau hervor, ob diese Schaltung direkt von dieser

Firma angeboten wird. Leider hat der untere Rand des Dokuments so unter dem Zahn der Zeit gelitten, dass diese Frage vorerst offen bleiben muss. Es ist mit einem Stempel von Guido Loglio aus Mailand versehen, der sich als Generalvertreter bezeichnet.



In den Campagnolo-Prospekten für 1953 und 55 sind sowohl unter der Bezeichnung „Cambio Corsa“ eine Schaltung mit zwei Hebeln, die dem Modell von 1948 entspricht, als auch das Modell „Paris-Roubaix“ mit einem



Hebel aufgeführt. Sandris Konstruktion wird nicht angeboten, dafür aber das Gran Sport-Schaltwerk mit Doppelrolle und Parallelogramm-Schwenkarm, das den eigentlichen Grundstein des Erfolgs der Schaltungen aus Vicenza legt.

(Florian Freund, München)

Anmerkungen

- /1/ Dieses Datum wird im Patent FR000000899402A genannt.
- /2/ Wird als Priorität aufgeführt im Patent FR000000995329A.

Bericht von der Mitgliederversammlung

Wenige Stunden nachdem die letzten Velo-Teilnehmer den Festabend in der lauen Sommernacht vor der Festhalle der Zeche Carl ausklingen ließen, trafen sich Sonntagvormittag an gleicher Stelle 55 stimmberechtigte Vereinsmitglieder zur jährlichen Mitgliederversammlung. Für die restlichen gut 600 Mitglieder, die nicht vor Ort waren, gibt es im Folgenden die wichtigsten der besprochenen Themen zusammengefasst.

Die Versammlung begann mit einer kleinen Änderung der Tagesordnung, wonach die turnusgemäßen Neuwahlen nach vorn gezogen wurden. Diese Wahlen erfolgten jeweils ohne Gegenkandidaten, sodass nach wenigen Minuten Georg Schmitz als 2. Vorsitzender und Johannes Rilk als Schriftführer in beiden Fällen einstimmig in ihren Positionen bestätigt wurden.

Danach formulierte Gerhard im Rahmen der Berichte zwei sehr positive Resümees zum erstmals in Bad Hersfeld veranstalteten Wintertreffen 2018 und zur hervorragend organisierten Velocidiade 2017 in Weinböhla. In der dortigen Mitgliederversammlung wurde seinerzeit auch der Wunsch nach einer übersichtlichen Darstellung der Statistik und der Finanzen eingebracht, den Mona in diesem Jahr mit einer 17-seitigen Präsentation erfüllte. Sie begann mit einem Diagramm voller grüner Säulen und Werten zwischen 10 und 52, die bewiesen, dass der Verein zwischen 1997 und 2017 stets gewachsen ist und so nun gegenwärtig 657 Mitglieder zählt, wovon die neuesten längst eine vierstellige Mitgliedsnummer tragen (bis Nr. 1027). Es folgten die wiederum positiven Bilanzen der beiden großen Vereinsveranstaltungen 2017. Während 57 Teilnehmer vorerst letztmalig in Erfurt zum Wintertreffen zusammenkamen, fanden 243 Fahrradfreunde den Weg nach Weinböhla. Nach Abzug aller Ausgaben flossen Überschüsse von 444,21 EUR im Winter und 268,58 EUR im Sommer in die Vereinskasse.

Nach Auflistung der Kosten für Erstellung und Versand der Knochenschüttler-Ausgaben Nr. 63 (in Summe 5.664,71 EUR) und Nr. 64 (in Summe 5.765,01 EUR) ging es weiter mit dem Punkt „Größere Ausgaben“. Neu in dieser Liste war die Zweijahresmiete von 1.560,00 EUR für ein kleines Lager in Leipzig, in dem sämtliche Vereinsliteratur (ältere KS-Ausgaben und Fachbücher) untergebracht wurde, die z.B. über die Website

verkauft wird. Eigentlich aus dem Vorjahr bereits bekannt, aber als Zahl von 6.600,00 EUR doch so beeindruckend, dass sie eine Nachfrage von Seiten der Mitglieder auslösten, waren die Kosten für die Neugestaltung der Vereinswebsite. Stellvertretend für unseren Webmaster Max Reder erläuterte Jan-Peter Zurek die technischen Hintergründe, ordnete die Kosten innerhalb des Geschäftszweigs Webdesign richtig ein und verwies dabei auch auf die branchenüblichen Tarife.

Einen Ausflug ins deutsche Steuerrecht gab es danach mit der Betrachtung der Einnahmen. Seit der Verein die Umsatzgrenze für den steuerfreien Vereinsbetrieb überschritten hatte, müssen die Vereinseinnahmen nun in drei Kategorien unterteilt werden. Steuerfrei ist nur noch der ideelle Bereich, der die eingegangenen Mitgliedsbeiträge umfasst. Mit 7% besteuert werden die Einnahmen aus dem freien Verkauf des Knochenschüttlers und von Büchern, da dies dem Zweckbetrieb zugeordnet wird. Diese Steuern werden seit der Umstellung auf die Verkaufspreise aufgeschlagen. Die Einnahmen aus den Teilnehmerbeiträgen der jährlichen Vereinsveranstaltungen zählen dagegen zum wirtschaftlichen Bereich und werden mit 19% besteuert, obwohl die Veranstaltungen im Wesentlichen natürlich auch dem Vereinszweck dienen. Der Grund für die höhere Einordnung ist jedoch die enthaltene Bewirtung und die sich daraus nach Steuerrecht ergebende Konkurrenz zur Gastronomie.

Den Abschluss von Monas Präsentation bildete die Erläuterung der Gründe für den Kontowechsel von der Deutschen Bank zur Umweltbank inklusive einer detaillierten Auflistung aller dazu notwendigen Transaktionen. Bei der Umweltbank sind demnach nun zweimal 10.000,00 EUR als Rücklage zinsgünstig angelegt. Die folgende Entlastung des Vorstands für das Jahr 2017 erfolgte wie zuvor die Wahl von Kurt Niemeyer zum dazu nötigen Versammlungsleiter einstimmig und ohne Enthaltungen.

Mit dem Beschluss des Vorstands, eine Ehrenamtspauschale an Michael Mertins für seine Arbeit in der Redaktion des Knochenschüttlers zu zahlen, wurde ein weiterer Mitgliedervorschlag aus der Versammlung 2017 umgesetzt und nochmal durch die anwesenden Mitglieder bestätigt. Die diesbezüglich geplante Satzungsänderung musste nicht zur

Abstimmung gebracht werden, weil die Änderung nur erforderlich gewesen wäre, wenn Mitglieder des Vorstands die Pauschale hätten bekommen sollen. Damit erübrigte sich auch der einzige fristgerecht eingereichte Antrag, der Art und Weise der angekündigten Satzungsänderung kritisch hinterfragt hatte.

Danach gab es die Gelegenheit, verschiedene Punkte rund um den Verein zu diskutieren. Ein wichtiges Anliegen der Mitglieder bildete dabei die Bewerbung von Velocipediade und Vereinsauktion. Obwohl die Teilnehmerzahlen der Velo eigentlich keinen Grund zur Klage bieten, sollte man sich doch darauf konzentrieren, neue Zielgruppen gezielt anzusprechen, um mehr Sammelfachgebiete und vor allem neue Interessentengruppen dafür zu gewinnen. Gleiches gelte noch stärker für die Auktion, bei der mitunter sehr hochwertige Lots angeboten wurden, ohne dass es außerhalb des Vereins bekannt werden würde. Vor diesem Hintergrund ging es auch darum, wie die seit 2017 ohne Katalog laufende Auktion weiter optimiert werden könnte.

Als wichtigen Schritt in Richtung des Online-Archivs berichtete Gerhard von der Beschaffung eines professionellen Archivscanners und eines dazugehörigen PCs, mit dem nach einer Schulung noch in diesem Jahr begonnen werden kann, originale fahrradhistorische Dokumente zu digitalisieren und für die Online-Darstellung zu optimieren. Dieser Scanner soll dann bei den interessierten Mitgliedern vor Ort zum Einsatz kommen, während die Daten zentral gesammelt und aufbereitet werden.

Die Wartezeit bis zur nächsten Velocipediade verkürzte Frank Böttcher mit der Vorstellung seiner Pläne für die Velo 2019 im Hessenpark Neu-Anspach. Dank einer reichbebilderten Präsentation konnte man sich bereits in die historische Kulisse des Freilichtmuseums hineinendenken. Mit seinem wohl wichtigsten Rat, dass die Fahrräder mit Blick auf die Landschaft des Hochtaunus voll bergtauglich sein sollten und der Information, dass die Buchung im Hotel direkt im Park frühestens ab Anfang 2019 möglich sein wird, endete der letzte Tagesordnungspunkt.

(Johannes Rilk, Schriftführer)

Die Feder

von Uwe Trester, Oberursel (Hessen)

Vielen Dank meinem alten Sammlerfreund Frank Böttcher, der mir die Feder auf kürzestem Weg zukommen ließ... (ca. 15 km Luftlinie). Wie er ja schon erzählte, habe ich ihn vor fast 35 Jahren mit dem „Virus“ infiziert.

Angefangen hat die Sammelleidenenschaft bei mir schon sehr früh, im Alter von etwa 12 Jahren. Mitte der Siebziger Jahre war die vierteljährliche kommunale Sperrmüllabfuhr ein wahres Eldorado. Meine Eltern waren aus heutiger Sicht gesehen wirklich geduldig – an manchen Tagen betrug die Ausbeute bis zu 10 Fahrrädern. So hat damals aber auch manches schöne Stück aus den 10er bis 30er Jahren wieder für 50 bis 100 DM auf dem Flohmarkt einen neuen Liebhaber gefunden – auf diese Art wurden auch die ersten Kontakte zu Gleichgesinnten geknüpft.

Die Faszination für historische Technik hatte mich damals endgültig gepackt und nie wieder losgelassen – bald kamen auch Hilfsmotoren, Mopeds und Motorräder hinzu. Als ich einmal wieder in öligem Latzhose vom Schrauben in der Freistunde über den Schulhof lief, rief mich der Rektor zu sich und meinte: „Eines wollte ich Dir nur mal kurz sagen – wir sind hier eine Schule und keine Tankstelle!“ Zu dieser Zeit unternahmen wir auch schon in den Ferien weite Touren (Schweiz, Frankreich etc.) und immer mit uralten Drahteseln.

Ja, so gingen die Jahre ins Land und die Sammlung wuchs – das 1. Kardan-

rad, das 1. Safety usw. Oldtimermärkte wurden populär, und nach und nach wurde eine vollständige mechanische Werkstatt eingerichtet. Dann kam in den 80ern eine Zeit des „Anhäufens“ von Sammlerstücken – jedoch kann ich allen Sammlern aus heutiger Sicht sagen: „Less is more“. Es war halt so prickelnd, weil man überall noch tolle Räder finden konnte, aber irgendwann wird eine zu große Sammlung zum Ballast.

Immer hat mich bei historischen Fahrrädern und alter Technik die Ästhetik und die liebevolle Ausführung von Details fasziniert – es schafft einfach Freude und Ausgleich zum schnöden Alltag, sich mit dieser Materie und allem, was kulturgeschichtlich damit in Zusammenhang steht, zu beschäftigen – und das Beste: Viele schöne Freundschaften sind daraus entstanden. 1999 bei der 2. Velocipedade bin ich dann auch beigetreten – leider fehlte mir in den folgenden Jahren aus beruflichen Gründen oft die Zeit mitzumachen. Ich erinnere mich gern an die ersten Auktionen mit meinem lieben Freund Alexander Kafitz als Auktionator. Da war Stimmung!!

Es ist wirklich beeindruckend, welchen Umfang das Sammelgebiet Fahrrad in den letzten Jahrzehnten angenommen hat. Kein Mensch hat sich vor 30 Jahren umgedreht, wenn man mit einem schönen alten Rad vorbeikam – das hat sich gewaltig gewandelt. Viele Leute, die eigentlich kein sammlerisches Interesse haben, sind trotzdem fasziniert und von der Schönheit alter Technik in den Bann gezogen.

Sehr positiv finde ich auch das langsame Umdenken, was die Restaurierung von Rädern betrifft. Endlich ist die Mehr-

zahl von Liebhabern davon abgekommen, das Programm „Sandstrahlen/neuer Lack/neuer Nickel und fabrikneuer glänzender Anbauteile aus der Originalverpackung“ abzuspuhlen. Dieses Umdenken zu „sanfter Aufbereitung“ macht mir viel Freude, ein Rad beim Anschauen seine Geschichte erzählen zu lassen, ist doch eine ganz andere Sache, als eine sterile Restaurierung zu sehen, auch wenn sie noch so perfekt ausgeführt ist.

Ja, und nun habe ich seit fast zwei Jahren die Leidenschaft für historische Technik zum Beruf gemacht. Der Handel mit technischen Antiquitäten war schon immer mein Traum und nun ist er wahr geworden. Das Hauptgewicht liegt nicht unbedingt bei den Fahrrädern, aber die sind natürlich auch mit dabei. Ein spannender neuer Lebensabschnitt ist angebrochen – am schönsten ist natürlich nach wie vor die Jagd nach interessanten Objekten in ganz Europa (und noch weiter). Ein weiterer sehr positiver Aspekt ist auch, tagein, tagaus nur noch mit „angenehm verrückten“ Gleichgesinnten zu tun zu haben – denn irgendwo sind wir Sammler ja alle ein wenig speziell, aber das bereichert das Leben, vorausgesetzt, man betrachtet all die Sammelei nicht allzu verbissen. Dann ist die Passion für eine der großartigsten Erfindungen der Menschheit das schönste Hobby der Welt.

So, nun geht die Feder weiter nach dem schönen Trier zu meinem guten Freund Ulrich Massury.

Bon courage, mon copain !!

Rolf Huber †

Unser immer gut gelauntes, temperamentvolles und durchsetzungsfreudiges Mitglied Rolf Huber ist bereits im März d. J. an einem schweren Herzinfarkt gestorben. Vor mehr als 40 Jahren entdeckte er Nachbauten von Draisinen und Hochrad-Originale in seinem Radsportverein und wurde sofort begeisterter Fahrer und Sammler dieser alten Maschinen. Rolf brachte sie behutsam in Ordnung und bald war die ganze Familie, historisch gekleidet, bei Ereignissen wie dem Festival der Pedale, das er 1985 nach

Karlsruhe holte, bei Bundes- und Landesgartenschauen, historischen Umzügen und IVCA-Treffen z. B. Blois und Nijmegen, zu sehen. Er war es, der den „Wheelmen“ die Hochräder nach Lenk (CH) zur IVCA-Rallye brachte, der seine Kontakte zur Stadt Karlsruhe nutzte, um viele Ereignisse, wie zuletzt die IVCA 2017, mit zu organisieren.

Mit der Durchführung von Draisinenrennen der Karlsruher Stadtteile und Schüler kam Rolf in Kontakt mit der Hochschule für Technik und war an der Entwicklung neuer, leichter Draisinen zusammen mit Prof. Walter und seinen Studenten beteiligt. Durch seine intensi-

ve Mitarbeit und mit seinem Wissen gelangte er mit der Draisine über den Tourismusverband sogar nach Tokio. Nach Problemen mit dem Bau von Draisinen aus glasfaserverstärktem Kunststoff entstand in seiner Werkstatt ein erstes Rennmodell aus Holz.

Seine Familie wird die Sammlung historischer Fahrräder bewahren und den Bau der Draisinen in seinem Sinne weiterführen.

(M. Grundmeyer)

Digitales Vereinsarchiv

Ende September fand die Schulung für den Einsatz des neu angeschafften Archiv-Scanners statt. Der Scanner steht zunächst bei Gerd Böttcher und Heiner Bültemann in Bremen. Begonnen wird mit der digitalen Erfassung von Originalunterlagen bekannter deutscher Marken aus dem Archiv von Heinz Fingerhut, VELO-CLASSIC, was einige Monate dauern wird. Danach soll weiteres Material aus Mitgliedersammlungen eingescannt werden – vorrangig Kataloge, Prospekte und Preislisten von deutschen Marken, um einen Grundstock an oft nachgefragtem Material zu bekommen. Im zweiten Schritt kommen Exoten, Grossisten-Kataloge, ausländisches Material usw. an die Reihe, auch Material, z. B. aus dem Rennrad- und MTB-Bereich bis zum Jahr 2000.

Die Archivierung übernimmt unser IT-Spezialist Jan Zurek. Nach Bremen sind für den Scanner andere Standorte bei



Mitgliedern in ganz Deutschland vorgehen. Wer sein Archivmaterial für unser gemeinsames Vereinsprojekt zur Verfügung stellen oder sich beim Einscannen einbringen möchte, wende sich bitte an den Vorstand unter vorstand@historische-fahrraeder.de. Wir freuen uns über jeden Einlieferer und Helfer! Details zu dem auf mehrere Jahre angelegten Projekt gibt's beim Wintertreffen in Bad Hersfeld.

KS-Vorschau

Für 2019 sind verschiedene Artikel in Vorbereitung. Hier die Themen:

- Frühe vollverkleidete Rennräder von Brennabor, Görcke etc.
- Lebenswerk von James Starley
- Premier-Werke und ihre Helical-Rohre
- Weltreise Walter Hamann 1955 - 1958
- Velocipedenhändler August Schweizer aus Ulm

Wer die KS-Autoren mit besonderem Material unterstützen kann, wende sich bitte per Email an die Redaktion: redaktion@knochenschuettler.de

Zu guter Letzt...



? Ein wendiger Italiener ?

Vor einiger Zeit erreichte die Redaktion ein Foto eines kuriosen Wenderahmens, der als Markenschild STELLA GARDA trägt. Der Besitzer sucht sowohl Angaben zum Hersteller (wohl RIVA) als auch zur zeitlichen Einordnung des Rahmens. Wer dazu Angaben machen kann, wird gebeten sich an die Redaktion zu wenden (redaktion@knochenschuettler.de).

Fotos: E. Kurz

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@knochenschuettler.de
anzeigen@knochenschuettler.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



Tel: 0341-40 11 884

Das Nachschlagewerk
von Frank Papperitz
zur Datierung von Fahrradrahmen
enthält 8.055 Steuerkopfschilder
und beschreibt 8.012 Marken.
720 Seiten. 57€



Kettenlose Fahrräder
Die Materialsammlung
von Michael Grützner ist in
überarbeiteter und erweiterter
Auflage wieder lieferbar.
192 Seiten. 29,90€



FahrradBuch.de

PS: Soll's ein Weihnachts-Geschenk werden, gibt's unsere
hübsche Bio-Baumwolltasche als Verpackung gratis dazu!!!

AKTUELLE BÜCHER RUND UMS RAD



Velominati

DIE REGELN

Kodex für Radsportjünger

ISBN 978-3-95726-027-7
312 Seiten, Broschur | EUR 14,80 | D |

Echte Leidenschaft, große Klappe
und viel Sinn für Humor:
So verkünden die Velominati
die frohe Botschaft, was guten Stil
beim Rennradfahren ausmacht

Große Expertise trifft wahre
Passion: Das Buch über
die Liebe zu klassischen
Renn- und Tourenrädern



Gianluca Zaghi

**VINTAGE
RÄDER**

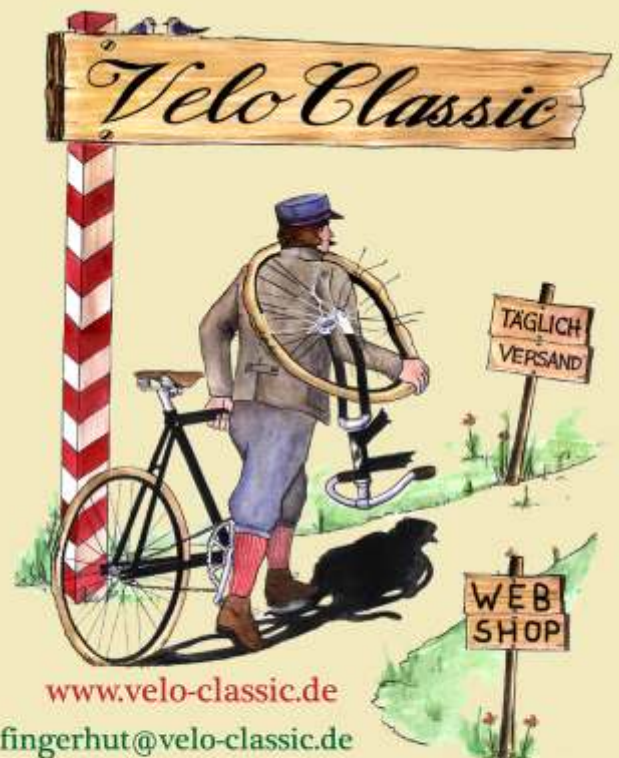
Wie Sie alte Fahrradschätze
aufspüren und restaurieren

ISBN 978-3-95726-033-8
208 Seiten, Hardcover | EUR 29,80 | 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

Aus der Fabrik von
J. Kottmann
in Oehringen

VÉLOCIPÈDES

Mit zwei, drei oder vier Rädern
für eine oder zwei Personen.



2 u. 3 Personen in 1 Stunde.

für Erwachsene und Kinder
aus der Fabrik von
J. KOTTMANN
in
OEHRINGEN
WÜRTTEMBERG.



*Geschwindigkeit 4 Stunden oder 15 Kilometer
in einer Stunde.*



Vélocipède mit 2 Rädern in 6 Größen
Fig. 1.

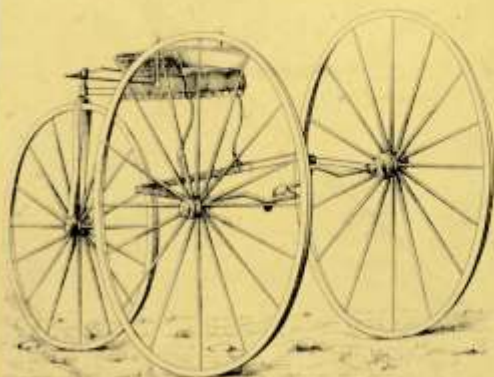
*Sämmtliche Vélocipèdes sind dauerhaft und
solid gebaut, elegant lackirt mit Bremse,
dunstschon gepolsterten Sattel und ver-
stellbaren Fussritten.*

*Bei Bestellungen bitte ich das Längenmaass
der Beine im Schritt gemessen anzugeben.*

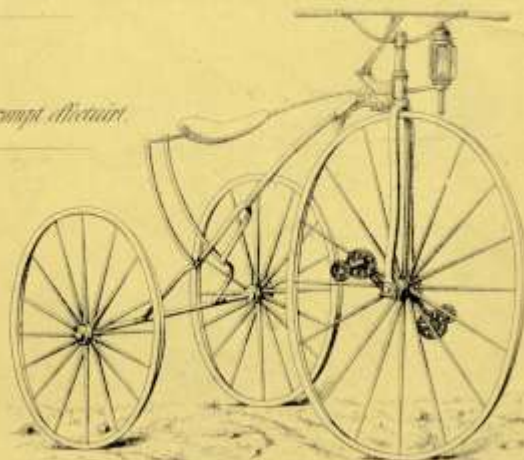


Vélocipède mit 2 Rädern, verstellbarem Sattel
u. Patentfussritten in 6 Größen, Fig. 2.

Bestellungen werden möglichst prompt effectuirt.



Vélocipède mit 3 Rädern in 4 Größen, Karleibewegig.
für 1 u. 2 Personen, Fig. IV.



Vélocipède mit 3 Rädern in 6 Größen für 1 Person.
Fig. III.