

Der

Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 67 • 1/2019

KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

67



Burghauser Fahrradgeschichte

Helical-Räder von Premier

Torpedo-Rücktritt-Bremsnabe

In dieser Ausgabe:



Aus dem Burghauser Anzeiger vom 13.1.1900
Stadtarchiv Burghausen

Burghausen, eine Kleinstadt mit einer spannenden Fahrradvergangenheit.

Trotz ihrer Randlage in Bayern hat die Stadt eine rege Radhistorie, man muss sich nur danach auf die Suche machen. Norbert Stellner wurde fündig und wertete in Archiven viele Quellen aus.

Rahmenrohre aus gedrehten Blechstreifen, wie soll das denn technisch funktionieren?

Selbst Kenner der Fahrradszene müssen eingestehen, über diese Technik wenig zu wissen. Gerhard Eggers fand den Dreh und berichtet ausführlich über dieses Kuriosum der Rahmenherstellung.



Werbeanzeige aus der Sammlung von Thomas Tischer



Aus dem Katalog „Solidaria“-Fahrräder von 1904
Sammlg. Uli Feick

Von der Lachnummer zum Marktführer!

Die Branchen-Kollegen von Ernst Sachs hatten nur ein Lachen für die Erfindung einer Nabe übrig, die drei Funktionen Antrieb, Freilauf und Bremse in sich vereinte. Uli Feick geht zurück zu den Anfängen der Entwicklung und beschreibt anschließend Pflege und Wartung dieses Erfolgsprodukts von Fichtel & Sachs.

Liebe Leserinnen und Leser,

in Hattingen (heute NRW) hat ein Radfahrer die Frau des Bürgermeisters angefahren. Woraufhin ihr Mann, kraft seines Amtes, das Radfahren in ganz Hattingen verboten hat. So zu lesen in der „Rad-Welt“ vom August 1899. Dort wird weiter berichtet, dass es in der Nähe von Plauen (Vogtland) zu groben Ausschreitungen gegen Radfahrer gekommen sei. Mehrere Radler seien von ihren Rädern gestoßen, mit Schlägen und Tritten traktiert worden, so dass sie vor den Übeltätern fliehen mussten. An den Rädern seien die Speichen eingetreten und die Lampen zerstört worden. Die Täter hätten nicht gefasst werden können.



Mit dem Auftauchen des Fahrrades begann der Kampf um den Straßenraum, und dieser dauert immer noch an. Lange hat das Fahrrad gebraucht, um sich durchzusetzen gegen Kutschen, allerlei Fuhrwerke, aber auch gegenüber dem Fußgänger – die Ablehnung war zunächst groß. Doch das Fahrrad hat sich behauptet und immer mehr Zuspruch bekommen. Auch das Automobil konnte daran nichts ändern. Den Menschen eröffnete das Fahrrad bis dahin ungeahnte Möglichkeiten und Freiheiten. Das Fahrrad erlebte seine Blütezeit. Doch der Kampf um Anerkennung und den Straßenraum blieb. Mit immer mehr Fahrzeugen auf den Straßen und dem damit ständig kleiner werdenden Raum, verschärfte sich dieser noch. Viele Vorschriften und Gesetze sollten helfen, sind aber meist gegen die Radfahrer gerichtet und wurden überall unterschiedlich ausgelegt. Allerorten lagen die Gendarmen auf der Lauer, um den Radler wegen irgendwelcher Verstöße mit Strafmandaten zu beglücken.

Heute ist es der Autofahrer, der überall zahlen muss, ist er doch die lukrativere Einnahmequelle. Das Fahrrad und der Radfahrer sind mittlerweile voll anerkannt, und doch ist der Kampf auf den Straßen nicht geringer geworden. Der Verkehrsraum ist nicht nur durch den Rückbau der Straßen kleiner geworden, vielmehr durch den immer mehr werdenden Autoverkehr völlig ausgelastet und auch durch Straßenneubauten nicht mehr

beherrschbar. Zwangsläufig entstehen hier unzählige Gefahren für den Radfahrer, und da er keine Schutzzone um sich hat, ist er neben dem Fußgänger der am meisten gefährdete Teilnehmer im Straßenverkehr. Die hohen Unfallzahlen der verletzten und getöteten Radfahrer belegen, dass nur mit Radwegen und Radstraßen geholfen werden kann. Das Automobil verursacht Belastungen, die besonders in den Städten kaum noch vertretbar sind. Das Fahrrad, als das heute umweltfreundlichste Verkehrsmittel, hat noch eine große Zukunft vor sich und muss in der Umgestaltung der Städte an Bedeutung gewinnen. Der elektrischen Unterstützung kommt dabei eine wesentliche Rolle zu. Die bereits stattfindende Umgestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes zu Gunsten des Fahrrades, ruft viele Gegner auf den Plan. Die eine Seite will keine Veränderung und ihren Freiraum auf der Straße behalten, die anderen verlangen sofortige Veränderungen. Und das sollte auch mit Hilfe von drastischen Strafen und Verboten erreicht werden, um die anderen zu verdrängen. Dabei ist es das Auto, das unseren heutigen Lebensstandard ermöglicht und nicht das Fahrrad. Auch bei aller Träumerei wird das Fahrrad das Auto nicht ersetzen können, auch nicht durch das E-Bike, es wird immer noch weitere Transportfahrzeuge geben müssen. Wie diese angetrieben werden, wird die Zukunft zeigen, der Verbrennungsmotor wird uns dabei noch lange begleiten.

In Hattingen waren es 1899 die Radfahrer, die ihre Räder durch die Stadt trugen und somit für die Aufhebung des Fahrverbotes sorgten.

Deshalb: Bei jeder Ausfahrt, ob mit dem „Alten“ oder einem neuen Rad, auf den Straßen geht es nur gemeinsam. Und Achtung gegenüber den anderen, bringt auch eigene Achtung ein.

In diesem Sinne „All Heil!“

Euer

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Norbert Stellner: „Hervorragende Leistungen im Kunstfahren und verschiedene Evolutionen mit dem Rade“	4
- Gerhard Eggers: Helical-Räder von Premier	12
- Uli Feick: Die Torpedo-Rücktritt-Bremsnabe	18
Post aus England	24
Literatur	
- Lesetipps	26
Autorenforum	
- Belgische Beutefahrräder in der deutschen Wehrmacht	29
- Der tollkühne Tacho Peter	32
- Noch einmal: Die Fünzig vom Abendblatt	33
- „Die Nächste bitte!“ Ein Besuch beim Lampendoktor	34
Veranstaltungen / Vereinsnachrichten	
- Wintertreffen 2019	36
- Digitales Vereinsarchiv	37
- Zum Hopfenzupfen nach Spalt	38
- Internationale Hochrad-Show	38
Ausstellungen und Museen	
- Erstes Drais-Museum	39
- „Alles auf Leeze!“	39
Historische Orte	
- Eine Radrennbahn kehrt zurück	40
Historisches Dokument	
- E. und P. Stricker – die Werbekönige	44
Mein Rad	48
Die Feder / Anfragen an die Redaktion	49
Termine / Kleinanzeigen / Zu guter Letzt	50
Impressum	50

Titelbild: Ehepaar aus Burghausen um 1905; mit freundlicher Genehmigung vom Haus der Fotografie, Dr. Robert-Gerlich-Museum, Burghausen



„Hervorragende Leistungen im Kunstfahren und verschiedene Evolutionen mit dem Rade“^{/1/}

Ein Streifzug durch die Burghauser Fahrradgeschichte vor dem Ersten Weltkrieg

von Norbert Stellner, Regensburg

Unser Autor hat sich in den vergangenen Jahren intensiv mit der bayerischen Frühgeschichte des Fahrrades beschäftigt. Durch viele Veröffentlichungen hat er sich als profunder Kenner dieser Materie erwiesen. Neben Abhandlungen mit Regionalbezug bearbeitet Norbert Stellner gern auch ortsbezogene Fahrradhistorie. Burghausen kann 2019 auf eine 150-jährige Fahrradgeschichte zurückblicken, was hier zum Anlass genommen wird, sich mit diesem Jubiläum etwas näher zu beschäftigen, wobei nachfolgend der Zeitraum vom Ende der 1860er Jahre bis zum Ersten Weltkrieg im Fokus der Betrachtungen stehen soll.^{/2/}

Burghausen, an der Salzach gelegen, im Mittelalter bis 1503 Familienresidenz der Herzöge Bayern-Landshut (mit der nach dem „Guinness-Buch der Rekorde

2010“ längsten Burg der Welt), war um 1900 ein „verschlafenes“ bayerisches Städtchen an der österreichischen Grenze mit ca. 3 500 Einwohnern und stellt

somit aus Sicht des Verfassers einen Musterfall für die Fahrradgeschichte einer bayerischen Kleinstadt vor dem Ersten Weltkrieg dar. Erst mit der Ansiedlung der Wacker-Werke 1916 fand Burghausen Anschluss ans 20. Jahrhundert und entwickelte sich bis heute zum Zentrum des bayerischen Chemiedreiecks und zu einem der prosperierendsten Gemeinwesen im südostbayerischen Raum.^{/3/}

Anfänge des Radfahrens

1869, gegen Ende der „Pedalvelociped“-Ära, im nämlichen Jahr, als in München einer der ältesten „Velociped-Clubs“ der Welt gegründet wurde, ^{/4/} beginnt auch die Burghauser Fahrradgeschichte. Wie das BURGHAUSER WOCHENBLATT berichtete, wurde im April jenes Jahres „von einem hiesigen Geschäftsmanne [...] in Stuttgart ein Velocipede bestellt, und so werden wir hier in nächster Zeit Gelegenheit haben, dieses Gefährte [...] bewundern zu können.“ ^{/5/}

Stuttgart wohl deshalb, weil dort um diese Zeit bereits eine „Velociped“-Fabrik bestand, bei der es sich nach firmeneigenen Angaben um die erste in ganz Deutschland handelte. Sie wurde 1868 gegründet und firmierte unter dem Namen „Draisinen- oder Velocipeden-Fabrik von Müller & Binder“. /6/ Nur gut einen Monat später wiederum ist in demselben Blatte zu lesen, dass der Burghauser „Wagenfabrikant“ (Stellmacher) Xaver Haberl „ein dreirädiges Velociped gebaut“ hat, das „in seiner Konstruktion und Eleganz nichts zu wünschen übrig läßt“ und sich deshalb „zuversichtlich bei den in kurzer Frist stattfindenden Probefahrten als tüchtig bewähren wird“. /7/

Die Verwendung von Hochrädern ist in Burghausen erstmals um die Mitte der 1880er Jahre bezeugt. So stand bei dem im September 1884 in St. Johann veranstalteten Landwirtschaftlichen Fest neben anderen Attraktionen auch ein Hochradrennen auf dem Programm. /8/ Im November 1885 wiederum wandten sich zwei Burghauser Bürger mit dem Gesuch an den Stadtmagistrat, „den hiesigen Rathaussaal den Velozipetfahrern [sic!] in den Wintermonaten zum Fahren in demselben zur Benutzung [zu] überlassen.“ Unterzeichnet hatte dieses Gesuch u. a. der Posthalter Josef Wittmann, der beim ersten Burghauser Radfahrerverein auch als Vorstand in Erscheinung trat. /9/ Dieser wurde im Januar 1886 unter dem Namen „Velociped-Club“ gegründet und

zählt damit zu den ältesten Radfahrervereinen der Inn-Salzach-Region. /10/ Die Statuten des neugegründeten Burghauser Clubs enthalten nicht nur die üblichen Angaben zu Zweck, Organisation, Vorstandschaft („Ausschuss“), Mitgliedschaft, Versammlungen und Auflösung des Vereins, sondern auch als „Fahr-Ordnung“ bezeichnete Verhaltensregeln für Ausfahrten, in denen unter Punkt 4 zu lesen ist, dass „jedem Mitgliede [...] zur Pflicht gemacht [wird], bei Ausfahrten eine Glocke zu führen, sowie das Vereinszeichen sichtbar zu tragen, bei Treffen von Fuhrwerken dasselbe nur an der Seite des Führers zu passiren, Fußgänger nicht unnötiger Weise anzurufen, sondern denselben viel Raum zu lassen, bei Anrufen von Fuhrwerken und Fußgängern möglichst die Glocke zu benützen und endlich beim Dunkelwerden die Laterne anzuzünden.“ (Abb.1)

Die Schar der Burghauser Radler war damals jedoch noch recht überschaubar, wie ein Mitgliederverzeichnis dieses Clubs zeigt, das insgesamt nur 13 Namen umfasst. Bei den Vereinsmitgliedern, die sich vor allem aus Kreisen der Burghauser Handwerkerschaft und Gastronomie rekrutierten, hatte es sich auf jeden Fall um Bürger gehandelt, die über das nötige Kleingeld zum Kauf eines Hochrads verfügten. So musste man Anfang der 1880er Jahre für eine solche Maschine noch bis zu 500 Mark hinlegen, /11/ soviel etwa, wie ein einfacher Arbeiter in Industrie und Gewerbe im ganzen Jahr verdiente. /12/ Keine Frage also, dass dieses Fortbewegungsmittel zunächst einmal nur bessergestellten Kreisen vorbehalten war, die in ihm in erster Linie ein Gerät für Sport und Freizeit sahen. Für diese stellte es jedoch nicht nur ein exklusives Sport- und Freizeitgerät, sondern auch ein Prestigeobjekt dar, das sie über die Masse der zu Fuß gehenden Zeitgenossen hinaus hob. Diese Prestigefunktion war u. a. auch ein wichtiger Grund, weshalb dieser Dinosaurier der Fahrrad-Evolution teilweise noch bis in die 1890 Jahre in Gebrauch war, denn aus fahrtechnischer Sicht stellten solche Konstruktionen bekanntermaßen eine wahre Herausforderung dar.

Wegen der hohen Anschaffungskosten von Hochrädern kam es nicht selten vor, dass lokale Handwerker auf bescheidenere Möglichkeiten und Mittel zurückgreifen mussten, um sich ihren Traum vom Radfahren zu erfüllen. Das Ergebnis waren dann Hochräder, die ganz oder zum größten Teil aus Holz gefertigt waren, wie die Maschine, die im Burghauser Stadtmuseum zu sehen ist und 1881 in der Werkstatt eines Wagnermeisters aus der näheren Umgebung der Salzachstadt entstanden ist. /13/ (Abb.2)



Abb. 2 Hochrad des Wagnermeisters Passer von Unghausen, 1881

Während sich bei den Radler-Clubs in der Nachbarschaft bereits ein reiches gesellschaftliches und radsportliches Leben entfaltete, ist über entsprechende Aktivitäten des Burghauser „Velociped-Clubs“ so gut wie nichts bekannt. So erfährt man über ihn aus den Quellen lediglich von Besuchen zweier Radsport-Veranstaltungen in Mühldorf, 1890 und 1892. /14/

Das Niederrad hält Einzug

Anfang der 1890er Jahre hob weltweit eine Welle der Begeisterung für das Radfahren an, die der Fahrradhistoriker James McGurn als „cycling craze“ /15/ bezeichnete, was man etwa mit „Velomanie“ übersetzen kann. Kunst, Literatur, Mode, Unterhaltung, Reisen und Sport – fast alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens wurden vom Fahrrad jetzt vereinnahmt. Die Straßenbilder vieler Weltstädte sind in den 1890er Jahren vom Fahrrad geprägt, in gehobenen Kreisen gehörte es zum guten Ton, Fahrrad zu fahren. /16/

Durch die praktischere Handhabung des Niederrades sowie sinkende Fahrradpreise fand das Radfahren nun schnell



Abb. 1 Titelblatt der Statuten des Burghauser „Velociped-Clubs“, 1886.

größere Verbreitung. So kosteten solche Maschinen Anfang der 1890er Jahre „nur noch“ zwischen 230 und 320 Mark, in den Folgejahren fielen die Preise je nach Ausstattung teilweise sogar bis unter 200 Mark. /17/ Die deutsche Fahrrad-Industrie erlebte jetzt ihren ersten Höhepunkt, und selbst in kleinsten Städten und Märkten gab es nun Fahrradhändler und Radfahrervereine. In Burghausen traten mit Josef Witter und Josef Lermer erste Fahrradhändler ab Mitte der 1890er Jahre in Erscheinung. /18/ Vorher boten Fahrradhändler aus München, wie Sigmund Koch und Christian N. Schad, in Burghausen ihre Produkte an. Letzterer über seinen Vertreter Anton Vogl, der wie ein fliegender Händler agierte, indem er sich über einen gewissen Zeitraum beim „Lohnerbräu“ einquartierte und dort neue und gebrauchte Räder, „Bicyclettes“ ab 80 Mark und „Pneumatics“ ab 220 Mark verkaufte. /19/ (Abb. 3) Wenngleich Fahrräder nun günstiger zu haben waren, für den größeren Teil der Bevölkerung blieben sie nach wie vor unerschwinglicher Luxus.



Abb. 3 Anzeige des Münchner Fahrradhändlers Christian N. Schad, 1894

Es ist heute kaum mehr vorstellbar, was das Fahrrad für die Menschen jener Zeit bedeutete. Es eröffnete seinen Besitzern völlig neue Erlebniswelten: das Erfahren von Geschwindigkeit, den Einklang von Mensch und Maschine, die „ungebundene Circulation der Individuen“, um mit dem österreichischen Volkskundler Michael Haberlandt (1860-1940) zu sprechen. /20/ Erstmals konnte man sich mit relativ hoher Geschwindigkeit bewegen, wohin man wollte. Keine vorgegebenen Routen und Haltestellen behinderten die Bewegungsfreiheit der „Fahrradjünger“, wie es sonst bei einer Fahrt mit der Eisenbahn der Fall war. In der einschlägigen Literatur des ausgehenden 19. Jahrhunderts wird das Radfahren vielfach sogar mit dem Fliegen verglichen. Zahlreiche Fahrradmarken besaßen Namen, die entsprechende Assoziationen herstellen sollten, zum Beispiel „Adler“, „Ariel“ (Luftgeist), „Hirondel-

le“ (Schwalbe), „Möve“ oder „Pfeil“. /21/ Diese Vorstellung brachten die Radfahrer auch in ihren Bildern und Symbolen zum Ausdruck. Das bekannteste Radfahrer-Symbol ist wohl das geflügelte Rad, wie es auch in vielen Emblemen von Radfahrervereinen oder auf deren Standarten anzutreffen ist. /22/ (Abb. 4) Das auf zahlreiche Fahnen ebenfalls gestickte „All Heil“ war der damals übliche Radfahrergruß und war vom „Deutschen und Deutsch-Österreichischen Velocipedisten-Bund“ 1883 offiziell eingeführt worden. /23/



Abb. 4 Flügelrad und Radfahrergruß „All Heil“ auf der Standarte des 1901 gegründeten Radfahrer-Vereins von Ranoldsberg (Oberbayern)

Dieser jetzt überall aufbrandende Fahrrad-Enthusiasmus mag auch der Auslöser dafür gewesen sein, dass sich die in Burghausen eingeschlafene Radfahrervereinsszene neu belebte. So schlossen



Abb. 5 Statuten des Burghauser „Radfahrer-Vereins“, 1893

sich dort im März 1893, nun unter dem Namen „Radfahrer-Verein“, ein weiteres Mal begeisterte Radfahrer zusammen, um ihrer gemeinsamen Leidenschaft zu frönen. /24/ (Abb. 5) Und nur innerhalb weniger Monate hatte sich die Anzahl der Mitglieder bereits auf 30 verdoppelt. Für Mitglieder, die das Radfahren erst noch lernen mussten, schaffte der Verein bald nach seiner Gründung eine „Vereins-Lehr-Maschine“ an. /25/ Der „Fahrwart“ des Vereins hatte u. a. dann die Aufgabe,



Abb. 6 Die fesch gekleideten Mitglieder des Burghauser „Radfahrer-Vereins“, um 1900

sich um die Fahrschüler zu kümmern und auf die „Lehr-Maschine“ aufzupassen. /26/

Nur ein Jahr später, im April 1894, wurde mit dem „Velociped-Club Germania“ in Burghausen ein weiterer, vielleicht als Konkurrenzunternehmen gedachter Radfahrerverein gegründet, /27/ der in der Stadt aber keinen Boden unter die Füße bekam und deshalb wenig später wieder sang- und klanglos in der Versenkung verschwand.

Die vorliegenden Quellen lassen den Schluss zu, dass sich wie schon beim früheren „Velociped-Club“ auch die Mitglieder des „Radfahrer-Vereins“ zu einem großen Teil aus der Burghauser Handwerkerschaft rekrutierten. /28/ Und wie bei den meisten Radfahrervereinen jener Zeit waren es wahrscheinlich auch hier

nur Herren (Abb. 6) – vollständige Mitgliederverzeichnisse liegen leider nicht vor –, denn Frauen waren in solchen „Zirkeln“ zunächst nicht so gerne gesehen, höchstens als schmückendes Beiwerk bei

Festen und Feiern. Radfahren war im ausgehenden 19. Jahrhundert nämlich lange vornehmlich Männersache. Frauen, die es dennoch wagten aufs Rad zu steigen, sahen sich nicht selten einer Welle von Vorurteilen ausgesetzt, die mancherorts sogar mit Pöbeleien und tätlichen Übergriffen verbunden waren. Radfahrende und damit Eigenständigkeit signalisierende Frauen nagten an den Wurzeln des Wilhelminischen Rollenbildes von Mann und Frau. /29/

Dennoch scheint es im Gründungsjahr des „Radfahrer-Vereins“ in Burghausen bereits vereinzelt Frauen gegeben zu haben, die sich für das Radfahren interessierten. Das lässt zumindest eine Meldung vermuten, die im Juli 1893 im BURGHAU-SER ANZEIGER zu finden war: „Wie



Abb. 7 Anzeige für die im Juni 1894 veranstaltete Standartenübergabe



Abb. 8 Einladung und Festprogramm zur Standartenübergabe des „Radfahrer-Vereins“ Burghausen, Juni 1894



Abb. 9 Rennprogramm anlässlich der Standartenübergabe des „Radfahrer-Vereins“ Burghausen, Juni 1894

wir [...] vernehmen, sollen bereits zwei Fahrräder für Damen in hiesiger Stadt eingetroffen sein, und sollen sich bereits einzelne Personen des schönen Geschlechtes zum Erlernen der edlen Fahrkunst bereit erklärt haben.“ /30/ Und wenige Jahre später, bei dem unten erwähnten „Lampion-Korso“ vom November 1897 radelten bereits ganz selbstverständlich auch Frauen mit.

Höhepunkte bürgerlicher Fahrradkultur

Im Juni 1894, gut ein Jahr nach seiner Gründung, feierte der „Radfahrer-Verein“ dann bereits die Standartenübergabe, eine Art weltlicher Standartenweihe. /31/ (Abb. 7) Der „Radfahrer-Verein“ von Tittmoning fungierte als Patenverein. /32/ Zu den Höhepunkten dieser dreitägigen Festlichkeit, „die in den Mauern unserer Stadt als die erste in ihrer Art abgehalten werden wird“, zählten ein Fahrradkorso, mehrere Radrennen und ein gemeinsamer Ausflug nach Raitenhaslach. /33/ (Abb. 8) Die Radrennen fanden auf einer improvisierten Runde in St. Johann statt, wofür bereits vorhandene Wege und Straßen genutzt wurden, die zu fahrende Strecke betrug fünf Kilometer. Auf dem Programm standen ein „Hauptrennen“ für Niederräder, „offen für jeden, einem auswärtigen Vereine angehörigen auswärtigen Fahrer und für Mitglieder des festgebenden Vereins“. Des Weiteren wurde ein „Gemischtes Rennen“ ausgefahren, „offen für jeden Fahrer mit jeder beliebigen Maschine“, was heißt, dass hier möglicherweise noch Nieder- und Hochradfahrer – in der Übergangszeit vom Hochrad zum Niederrad (bis ca. 1895) durchaus nicht unüblich /34/ – bzw. mit Vollgummi- oder luftgefüllten Reifen miteinander konkurrierten. Etwas kurios nimmt sich der letzte Programmpunkt der Rennveranstaltung aus, das „Langsam Fahren“, bei dem es nicht darum ging, als erster ins Ziel zu kommen, sondern es als Letzter zu beenden. (Abb. 9)

St. Johann war für den „Radfahrer-Verein“ auch Austragungsort künftiger Radrennen, von denen die nächsten gleich im September des darauffolgenden Jahres über die Bühne gingen. /35/ 1897 stand dort dem Verein für seine radsportlichen Aktivitäten erstmals eine eigene Radrennbahn zur Verfügung, die der in dem Burghauser Vorort ansässige Gastwirt Wagner auf eigene Kosten hat bauen lassen. Eingeweiht wurde die Rennbahn noch im August selbigen Jahres, aus welchem Anlass ein Radfahrerfest mit drei Rennen veranstaltet wurde. /36/ Wie es scheint, stieß der Radsport bei den Burghausern damals auf große Resonanz,



Abb. 10 Anzeige für den Ball des Burghauser „Radfahrer-Vereins“

denn bereits im Juni 1898 war St. Johann erneut Schauplatz spannender Wettrennen. Diese als „1. Gauverbands-Rennen“ ausgeschrieben Veranstaltung fand im Rahmen der Gründungsfeierlichkeiten des „Radfahrerverbandes Inn-Salzach-Gau“ statt, dem neben dem Burghauser Verein auch zahlreiche Radfahrervereine aus der näheren Umgebung angehörten. /37/ Seinen Sitz hatte der Verband in Burghausen, da seine Gründung 1897 vom dortigen „Radfahrer-Verein“ initiiert wurde. /38/

Auch der Saalsport (Kunst- und Reigenfahren) war ein Betätigungsfeld, auf dem die Mitglieder des Burghauser „Radfahrer-Vereins“ recht aktiv waren. Im Gegensatz zum Kunstfahren, wo ein oder mehrere Radfahrer auf einem oder mehreren Fahrrädern Kunststücke vorführen, werden beim Reigenfahren bestimmte

sche Intermezzi für Reigen“, „Kunstfahrpièces“ oder „Produktionen“. /40/ Dabei handelte es sich häufig um eine Art lebender Bilder auf Rädern, wie im Falle des Burghauser „Radfahrer-Vereins“, wo dessen Kunstfahrer bei einem Faschingsball im Januar 1904 ein aus sieben Teilnehmern bestehendes Pferdegespann thematisierten. Der mit einer Peitsche ausgestattete „Kutscher“ balancierte dabei auf Verlängerungen der Rahmenoberrohre der beiden hinteren, als „Wagen“ fungierenden Fahrer, während er über mehrere Bänder, die die „Zügel“ andeuten sollten, mit den ersten beiden, die „Pferde“ des Gespanns darstellenden Radfahrer-Paaren verbunden war. /41/ (Abb. 11 und S. 4)

Manchmal traten auf den Bällen des „Radfahrer-Vereins“ aber auch profes-



Abb. 11 „Produktion“ des Burghauser „Radfahrer-Vereins“ beim Radler-Ball im Januar 1904

Figuren gefahren. Ergebnisse ihrer Bemühungen gaben die Kunstfahrer des Vereins dann im Rahmen von aufwendig inszenierten Radlerbällen zum Besten, wie zahlreiche Belege (Anzeigen, Ankündigungen, Berichte) in der Lokalpresse zeigen. /39/ (Abb. 10) Vorführungen, die man keiner der beiden genannten Kategorien zuordnen konnte, bezeichnete man damals etwas unbestimmt als „Komi-



Abb. 12 Postkarte mit bekannten Münchner Kunst- und Rennfahrern, darunter Fluher u. Roth mit Tochter

sionelle Kunstfahrer auf, so etwa im November 1898, wo das Münchner Kunstfahrerpaar Fluher und Roth das Publikum begeisterte, vor allem aber deren siebenjährige Tochter, die „auf einem Miniatur-Hochrade als Münchner Kindl die weiten Räume des Saales durchfuhr.“ /42/ Auf dem Faschingsball vom Januar 1903 wiederum produzierte sich der zehnjährige Sohn des damals international erfolgreichen Kunstfahrers Felix Brunner. Brunner Junior war ein Ausnahmetalent im Kunstfahren, das die damalige Radsportwelt mit seinem Können in Erstaunen versetzte. /43/ (Abb. 12)

Der „Radfahrer-Verein“ bot den Besuchern seiner Bälle aber nicht nur sportliche Vorführungen, sondern unterhielt sie auch mit „Gesangspiecen“, „Koupletvor-



Abb. 14 Fahrradkorsos in Burghausen anlässlich des Volksfestes im September 1904 als gesellschaftliches Ereignis ersten Ranges



Abb. 13 Gebäudekomplex der früheren Brauerei Lohner in Burghausen, 2018

trägen“, Possen und Schwänken. Aufgrund ihrer großartigen Arrangements zählten die Radlerbälle in Burghausen lange Jahre zu den Höhepunkten des gesellschaftlichen Lebens. Als Veranstaltungsort dienten die „Saallokalitäten“ der „Brauerei Lohner“ (Abb. 13), wo die Burghauser Rad-

ler auch ihre Versammlungen, Familienunterhaltungen, Herrenkneipen und Tanzkränzchen abhielten.

Neben Sport und Unterhaltung unternahm man aber auch Ausflüge in die nähere Umgebung /44/ und besuchte Radfahrerfeste in der gesamten Region. /45/

Besonderen Anklang bei der einheimischen Bevölkerung fanden auch die von den Burghauser Pedalrittern meist anlässlich großer Festivitäten veranstalteten Korsos. /46/ Dabei handelt es sich um festliche Umzüge von Radlern in schmucker Vereinsgala auf nicht selten mit Blumen geschmückten Rädern, die heute noch zu den bevorzugten Aktivitäten vieler Radfahrervereine gehören. /47/ Besonders stimmungsvoll waren die bei oder nach Einbruch der Dunkelheit

durchgeführten „Lampion-Korsos“. Die Burghauser Lokalpresse berichtete über einen solchen abendlichen Umzug, der im November 1897 die Einwohnerschaft der Salzachstadt begeisterte: „Circa ein vierthundert stramme Fahrer sammelten sich vor 7 Uhr abends beim Vereinslokale, um sodann auf ihren mit bunten Stocklaternen [geschmückten] Fahrrädern, verschiedene derselben waren auch noch mit in allen Farben bunt schillernden Lampions illuminiert, in Geleit einiger fescher Radlerinnen durch die Bahnhof-, Mautner- und Herzog Georgstraße [...] zu fahren.“ Anschließend wurden Figuren ge-

fahren, „die im Dunkel der Nacht durch die in der Luft scheinbar frei schwebenden Lampions sich recht effektiv erwiesen. Als vollständig neu [...] waren die an der Spitze des Corso's auf ihren Maschinen fahrenden vier Trompeter [...], welche denn auch nach Ankunft am Hauptplatze im Fahren mit ihren Trompeten flotte Märsche durch die Nachtluft schmetterten. Ein All Heil diesen flotten Trompetern auf dem Stahlroß!“ /48/ Korsos wurden jedoch nicht nur bei Radfahrerfesten veranstaltet, sondern galten gleichermaßen als Bereicherung von Volksfestumzügen, wie etwa in Burghausen im September 1904, an dem sich auch Radfahrervereine aus der Region beteiligten. /49/ (Abb. 14)

Der Siegeszug des Fahrrads

Zahlreiche Vereine aus dem Raum Mühldorf/Altötting waren im ausgehenden 19. Jahrhundert dem 1895 in München entstandenen „Verband zur Wahrung der Interessen der bayerischen Radfahrer“ beigetreten, darunter 1900 auch der „Radfahrer-Verein“ von Burghausen. /50/ Dieser Verband hatte es zu seiner Aufgabe gemacht, die allorts bestehenden, häufig sehr komplizierten und strengen Vorschriften für Radfahrer /51/ zu mildern oder ganz zu beseitigen. So mussten Radler ständig eine Art Fahrradführerschein („Radfahrkarte“) mit sich führen und waren dazu verpflichtet, ihre Fahrräder mit Nummernschildern auszustatten. Fahrverbote in Innenstädten, wie sie auch in Burghausen bestanden, /52/ machten den Radfahrern das Leben ebenfalls schwer. Der Verband setzte sich aber auch für die Instandhaltung von Straßen, Anlage von Radfahrwegen, Erleichterungen beim Bahntransport von Fahrrädern und Verbesserungen beim Versicherungswesen für Radfahrer ein. Schließlich gelang es ihm, eine für das Königreich Bayern einheitliche Regelung für den Fahrradverkehr durchzusetzen, die Radfahrern das Leben deutlich erleichterte und sich damit günstig auf die Verbreitung des Fahrrads auswirkte. Mit diesen am 1. Januar 1898 beschlossenen und am 1. März in Kraft getretenen „Oberpolizeiliche[n] Vorschriften für den Fahrradverkehr“ ging von Bayern ein wichtiger Impuls zur Schaffung einer reichseinheitlichen Straßenverkehrsordnung aus. /53/



Abb. 15 Auf Maria Schmidner ausgestellte Radfahrkarte, Burghausen 1912

Wahrhaft beflügelt wurde die Verbreitung des Fahrrads jedoch durch die Ende



Abb. 16 Maria Precht und Amalie Buchleitner aus Burghausen mit ihren Fahrrädern, um 1905

der 1890er Jahre rapide sinkenden Fahrradpreise, was einen noch nie dagewesenen Fahrradboom zur Folge hatte. Der Grund für diesen Preisrutsch war, dass die deutsche Fahrradindustrie Ende des 19. Jahrhunderts infolge Überproduktion und billiger Importräder aus Amerika in eine tiefe Krise stürzte. So wurden im Frühjahr 1898 amerikanische Fahrräder bereits für 80 - 90 Mark angeboten, ein Jahr später lag der Preis für ein deutsches Markenrad zwischen 120 und 160 Mark

und 1902 nur noch zwischen 75 und 85 Mark. /54/

Auch in Burghausen wuchs die Anzahl der Radfahrer nun kontinuierlich an. Während um 1901 in der Salzachstadt noch 174 Radfahrer gemeldet waren, weist eine aus dem Jahr 1912 stammende „Radfahrkarte“ die Nummer 268 (Abb. 15) und eine im nachfolgenden Jahr ausgestellte Karte bereits die Nummer 312 auf. /55/ Wie selbstverständlich das Fahrrad zum Leben vieler Bewohner der ehemaligen Herzogsstadt nach 1900 bereits gehörte, mögen auch zwei um 1905 entstandene Atelierfotos verdeutlichen, auf denen sich Burghauser FahrradbesitzerInnen ganz ungezwungen mit ihren „Stahlrössern“ vor der Kamera präsentieren. (Abb. 16 und Titelbild)

Durch die rasch sinkenden Preise wurden Fahrräder allmählich auch für breitere Bevölkerungsschichten in Stadt und Land wohlfeil. /56/ In den Industrie- und Bergbauregionen schlossen sich jetzt überall Arbeiter zu eigenen Radfahrervereinen zusammen, in der damals noch kaum industrialisierten Inn-Salzach-Region entstanden Arbeiter-Radfahrervereine jedoch erst nach dem Ersten Weltkrieg. Für die Landbewohner wiederum stellte das Fahrrad eine ideale Möglichkeit dar, dem engen Kreis ihrer Heimatdörfer zu entfliehen, die sie früher ihr ganzes Leben lang so gut wie gar nicht verlassen hatten.

Der Erste Weltkrieg setzte den kulturellen Aktivitäten der Radfahrer vorübergehend ein Ende. Das Fahrrad entwickelte sich nun vom „Sportgerät“ zum „Kriegsgerät“. Mindestens eine Viertelmillion Mann stand sich während des Ersten Weltkriegs auf Fahrrädern gegenüber. /57/

Am Ende seiner Ausführungen dankt der Verfasser Frau Eva Gilch M.A. vom Stadtarchiv und Stadtmuseum Burghausen, sowie Frau Ines Auerbach und Frau Elisabeth Bente vom Haus der Fotografie, Dr. Robert-Gerlich-Museum Burghausen, für Scans und Abdruckgenehmigungen, vor allem aber für ihre freundliche und tatkräftige Unterstützung bei den Recherchen zu diesem Beitrag.

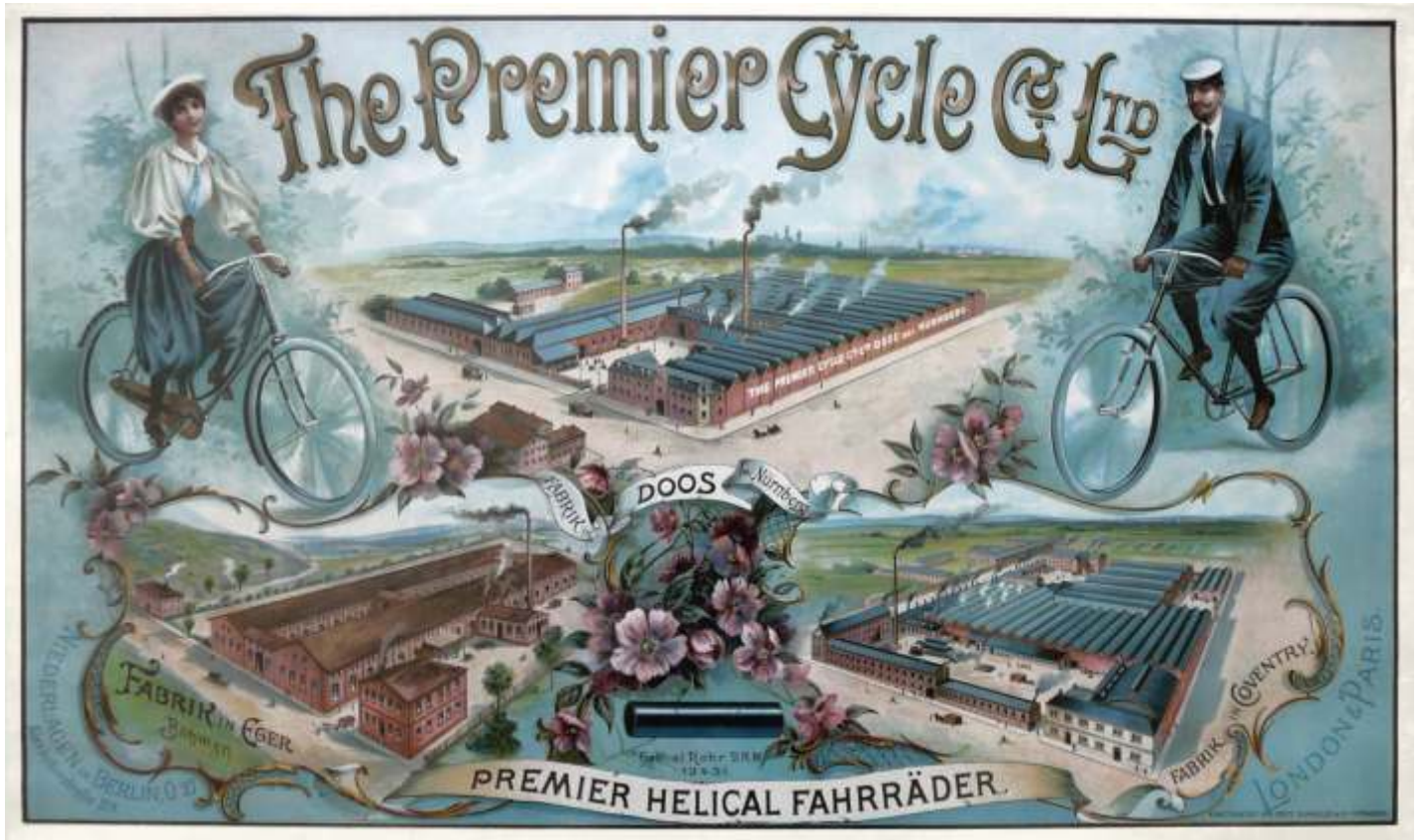
Anmerkungen

- [1] Zitat aus dem Burghauser Anzeiger (BA) vom 11.1.1900; Stadtarchiv Burghausen
- [2] Die Stadt an der Salzach gilt seit beinahe 100 Jahren auch als Hochburg des Radsports. Vor allem der Saalsport spielt in der Salzachstadt bis heute eine herausragende Rolle. Begründet wurde die Burghauser Saalsport-Tradition 1920 von einer Ortsgruppe des „Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität“, die man damit durchaus als Vorläuferin der heutigen Radsport-Abteilung des SV Wacker Burghausen sehen kann. Norbert Stellner, Radfahrervereine in der bayerischen Provinz. Raum Mühldorf/Altötting 1882-1994 (Beiträge zur Geschichte und Kulturgeschichte des Fahrrads 1), Regensburg 2000, S. 53-55, 59-61, 63f., 72f., 75f.
- [3] Mitteilung von Eva Gilch M.A., Stadtarchiv und Stadtmuseum Burghausen
- [4] Jubiläums-Chronik Münchener Velociped Club a. V. 1869-1894. Zur Feier des 25jährigen Bestehens bearbeitet & herausgegeben von dem Vorstand im Jahre 1894. München 1894, S. 8
- [5] Stadtarchiv Burghausen, Burghauser Wochenblatt v. 11.4.1869
- [6] Matthias Kielwein, Velozipede in Deutschland: Fabrikanten und Händler 1868 bis 1870, in: Der Knochenschüttler. Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder 2/2006, Heft 37, S. 2-7, hier S. 3
- [7] Burghauser Wochenblatt v. 15.5.1869
- [8] Stadtarchiv Mühldorf, Mühldorfer Anzeiger (MAZ) v. 12.9.1884. Volksfeste waren damals beliebte Anlässe für die Veranstaltung von Radrennen. Stellner, Radfahrervereine, S. 35f. St. Johann war früher Mühlenvorort in der südlichen Vorstadt und ist heute ein Stadtteil von Burghausen
- [9] Zu diesem und dem folgenden Absatz, falls nicht separat vermerkt: Stadtarchiv Burghausen, G II/3
- [10] Stellner, Radfahrervereine, S. 33
- [11] Otto Erich Seyfert, Die Deutsche Fahrradindustrie, Leipzig 1912, S. 43
- [12] Jürgen Kocka, Arbeitsverhältnisse und Arbeiterexistenzen. Grundlagen der Klassenbildung im 19. Jahrhundert, Bonn 1990, S. 495 (Tabelle 44)
- [13] Eva Gilch, Hochrad und „LOC“-Niederradreiten, in: Wolfgang David, 100 Kunst-Stücke aus dem Stadtmuseum Burghausen (Burghauser Geschichtsblätter 51), Burghausen 1999, S. 158f.
- [14] MAZ v. 27.8.1890; Stadtarchiv Altötting, Öttinger Anzeiger (OA) v. 27.7.1892. Mühldorf ist die ca. 24 km nordwestlich von Burghausen gelegene Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises
- [15] James McGurn, On your Bicycle. An Illustrated History of Cycling, London 1987, S. 113
- [16] Norbert Stellner, „Draismenen“, „Renndamen“ und „Velodrome“. Schlaglichter auf die bayerische Fahrrad-Kulturgeschichte – von ihren Anfängen bis um 1900, in: Bayerisches Jahrbuch für Volkskunde 2018, S. 155-191, hier S. 166f.
- [17] Seyfert, Fahrradindustrie, S. 43
- [18] BA v. 9.6.1896
- [19] BA v. 27.5.1893 (Sigmund Koch), 30.6.1894 (Christian N. Schad). Zu Schad: Tilman Wagenknecht, Christian N. Schad. Fahrradhändler aus München, in: Der Knochenschüttler 2/2001, Heft 22, S. 10-13
- [20] Michael Haberlandt, Das Fahrrad, in: ders., Cultur im Alltag. Gesammelte Aufsätze, Wien 1900, S. 126-132, hier S. 127
- [21] Jutta Franke, Illustrierte Fahrrad-Geschichte, Berlin 1987, S. 93
- [22] Stellner, Radfahrervereine, S. 124-126
- [23] Wolfgang Schoppe/Werner Ruttkus, Tritt um Tritt. Aus 13 Jahrzehnten Geschichte des Bundes Deutscher Radfahrer, Füssen 2011, S. 64
- [24] MAZ v. 22.3.1893
- [25] BA v. 29.7.1893
- [26] Stadtarchiv Burghausen, G II/3
- [27] BA v. 11.4.1894; OA v. 13.4.1894
- [28] BA v. 27.1.1894; Stadtarchiv Burghausen, G II/3
- [29] Speziell zu den Verhältnissen in Bayern: Stellner, Draismenen, S. 177-181
- [30] BA v. 29.7.1893
- [31] Falls nicht separat vermerkt, basieren die Ausführungen in diesem Absatz auf: Stadtarchiv Burghausen, GII/2
- [32] BA v. 8.8.1896. Tittmoning ist eine ca. 13 km (Luftlinie) südlich von Burghausen gelegene Nachbarstadt im heutigen Landkreis Traunstein
- [33] BA v. 29.7.1893. Raitenhaslach ist ein ehemaliges Zisterzienserkloster vor den Toren Burghausens
- [34] Stellner, Draismenen, S. 166
- [35] MAZ v. 13.9.1895; Stadtarchiv Burghausen, GII/2
- [36] BA v. 10.8.1897; OA v. 18.4.1897
- [37] BA v. 18.6.1898, 28.6.1898; MAZ v. 26.6.1898
- [38] BA v. 10.8.1897, 28.6.1898
- [39] Exemplarisch: BA v. 11.1.1900, 15.1.1901, 11.1.1902, 13.1.1903, 10.1.1904, 24.1.1905, 10.12.1907, 16.1.1908, 19.1.1909
- [40] Karl Biesendahl, Hindenburg's Festalbum für Radfahrer, Mühldorf [1904], S. XIV; Regensburger Anzeiger v. 5.1.1891, Staatliche Bibliothek Regensburg; Ludwig Zimmermann, Geschichte der Radsportbewegung in Oberschwaben. Auf den Spuren der oberschwäbischen Vereinskultur. 100 Jahre Radfahrverein „Concordia“ Mochenwangen 1914 e. V., Bergatreute/Aulendorf 2014, S. 27
- [41] Ausführlicher Bericht in: BA v. 10.1.1904
- [42] BA v. 22.11.1898
- [43] BA v. 6.1.1903, 13.1.1903. Zu Felix Brunner: Stellner, Draismenen, S. 184f.
- [44] Exemplarisch: BA v. 16.5.1896, 8.8.1896, 2.10.1897
- [45] Exemplarisch: BA v. 27.6.1896, 2.7.1898, 20.9.1902, 7.6.1904, 5.8.1905; MAZ v. 29.5.1895; OA v. 2.9.1896
- [46] MAZ v. 23.7.1897, 10.11.1897; Stadtarchiv Burghausen, GII/2
- [47] Norbert Stellner, Froschkönig und Radlermass. Zur Korsotradition der Radfahrervereine im Landkreis Mühldorf, in: Das Mühldorfer Beiträge zur Geschichte des Landes an Isen, Rott und Inn 59 (2017), S. 49-60; Stellner, Radfahrervereine, S. 100-111
- [48] BA v. 17.11.1897
- [49] MAZ v. 7.9.1904
- [50] Stellner, Radfahrervereine, S. 40f.
- [51] Zu diesem Absatz, falls nicht gesondert vermerkt: Stellner, Draismenen, S. 182, 187
- [52] BA v. 2.9.1893
- [53] Anne-Katrin Ebert, Radelnde Nationen, Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940 (Campus Historische Studien 52), Frankfurt/New York 2010, S. 264-270. Die „Oberpolizeiliche[n] Vorschriften für den Fahrradverkehr“ sind abgedruckt in: [Johannes] Schumacher, Das Recht des Radfahrers, in: [Paul] Schiefferdecker, Das Radfahren und seine Hygiene, Stuttgart 1900, S. 477-538, hier S. 492-495
- [54] Seyfert, Fahrradindustrie, S. 43, 46f., 49
- [55] Stadtarchiv Burghausen, Ni-III/33; Stadtmuseum Burghausen, IN 11243; Verband zur Wahrung der Interessen bayerischer Rad- und Motorfahrer (Hrsg.), Die Straßenfrage in Bayern. Der Zustand der Straßen in Bayern in Beziehung auf den Radfahr- und Motorverkehr. III. Band, München 1903, S. 23
- [56] Zu diesem Absatz: Stellner, Radfahrervereine, S. 42-61
- [57] Benjamin Huth, Leicht, leise und schnell. Fahrräder im Ersten Weltkrieg, in: Deutsches Technikmuseum Berlin. Zeitschrift der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin und der Freunde und Förderer des DTMB e. V. 56 (2014), Nr. 1, S. 20-22, hier S. 21

Abbildungsnachweis

- Abb. S. 4: Haus der Fotografie, Dr. Robert-Gerlich-Museum, Burghausen
- Abb. 1 Stadtarchiv (StA) Burghausen, G II/3
- Abb. 2, 4 und 13 Foto: Norbert Stellner
- Abb. 3 Burghauser Anzeiger (BA) vom 30. Juni 1894; StA Burghausen
- Abb. 5, 8 und 9 StA Burghausen, G II/2
- Abb. 6, 11, 14 und 16 Haus der Fotografie, wie Abb. S. 4
- Abb. 7 BA vom 23. Mai 1894; StA Burghausen
- Abb. 10 BA vom 21. Januar 1905; StA Burghausen
- Abb. 12 Stadtarchiv München
- Abb. 15 StA Burghausen, Ni-III/33

Eine weitere Veröffentlichung von Norbert Stellner erschien in den „Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg“ Nr. 157 (2017) mit dem Titel „Von Kunstfahrern, Radfahrer-Consuln und Roten Radlern - Regensburger Fahrradgeschichte bis zum Ersten Weltkrieg“ (S. 211 - 249 mit 34 farbigen Abbildungen). Der schön bebilderte Aufsatz ist online als PDF aufrufbar auf den Internetseiten www.hvor.de/vhvo.html#151-160



Helical-Räder von Premier

von Gerhard Eggers, Markranstädt (D)

Beim Wintertreffen 2017 gab es rein zufällig eine Diskussion zu „Helical von Premier“, und es war festzustellen, dass selbst in unseren Fachkreisen nur sehr wenig über diese Produktionsweise bekannt ist. Das war der Anlass für Gerhard Eggers, diesen einzigartigen Rahmenbau genauer zu untersuchen und die Ergebnisse als Vortrag zum Wintertreffen 2018 zu präsentieren. Im Nachgang kamen viele weitere Informationen von Sammlern und Vereinskolegen, die in die Ausarbeitung eingefügt wurden. Somit ergibt sich nun von der Entstehung und dem Werdegang dieser Rahmenspezialität ein vollständigeres Bild, das erstmals hier im KS präsentiert wird.

Die Vorgeschichte

Ein alter Tandem-Rahmen, der 2005 bei Ebay angeboten wurde, erweckte damals mein Interesse. Leider bestand er nur noch aus dem Rahmen und den beiden Tretlagern. Mehr war von dem einstmaligen schönen Stück nicht vorhanden - er wurde laut Anbieter bei Diamant gefertigt. Guter Name erzielt einen guten Preis, wird sich der Verkäufer gedacht haben, so war jedenfalls meine Einschätzung. Ein Steuerkopfschild war nicht mehr vorhanden und der Rahmen war kunterbunt mit allerhand Farben dick überstrichen. Es war also kaum festzustellen, woher dieser Rahmen stammt. Auch sonst fand sich nirgendwo ein Hinweis auf den Hersteller, und doch erschien es mir ein interessantes Stück zu

sein, obwohl ich wusste, dass Diamant niemals Tandems gebaut hatte. Der kleine Knebel, der unten aus dem Oberrohr direkt beim Steuerrohr herausragte, war der Rest der Lenkerarretierung und für mich der Hinweis, dass es ein sehr altes Stück sein musste. Das war Grund genug, auf den Rahmen zu bieten und diesen auch recht preiswert zu bekommen, da es keinen weiteren Bieter für dieses Fragment gab. Nun hatte ich doch so meine Zweifel, ob der Kauf denn richtig war, zumindest aber würde es kein großer finanzieller Verlust sein.

Schnell einen Termin vereinbart und dann auf nach Berlin! Nach rund zwei Stunden Fahrt wurde mir eine Wohnungstür geöffnet und hinter dem Verkäufer sah ich eine ganze Menge alter

Fahrräder stehen. Ich war an ein Vereinsmitglied geraten und so wurde erst einmal bei viel Kaffee endlos gefachsimpelt. Irgendwann habe ich den Rahmen bezahlt und eingeladen, ohne näher auf diesen einzugehen. Erfahren habe ich nur so viel, dass dieser Rahmen der Rest eines Rades ist, das mal zur Belustigung von Kindern genutzt wurde und deshalb so bunt angemalt war. Mit diesen mageren Erkenntnissen ging es wieder nach Hause.

Am nächsten Tag habe ich mir den Rahmen genauer angeschaut und angefangen, die dicken Farbschichten mit einem Dreikantschaber abzukratzen. Dabei kam ein Riss zum Vorschein, mein erster Gedanke: Also doch nur Schrott! Doch der Riss hörte gar nicht auf und lief um das ganze Rohr spiralförmig herum. An den anderen Rohren das gleiche Bild. Das konnte doch nur bedeuten, dass diese Rohre aus Blechstreifen gefertigt wurden. Etwas Derartiges im Fahrradrahmenbau war mir nicht bekannt und es taten sich einige Fragen auf. Wen also fragen? Gut, dass es Leute im Verein gibt, die sich schon viel länger mit historischen Fahrrädern beschäftigen als ich. Heinz Fingerhut wusste sofort Bescheid und schickte mir eine Katalogabbildung des Rades, dessen Rahmen ich erworben hatte. Es war also ein 1898er Helical-Tandem von Premier! Jetzt hatte ich noch mehr Fragen. (Abb. 1 - 6)



Abb. 1 Der Rahmen nach der Lackentfernung



Abb. 2 Der Steuerkopf mit der Lenkerarretierung



Abb. 3 Die Rohrwicklung in der Vergrößerung



Abb. 4 Das Tandem im Katalog 1898

Durch die Abbildung konnte ich auch eine Verformung im oberen Rahmenbereich abklären. Hier wurde einmal, und das recht unsachgemäß, das vordere Sattelrohr gewechselt und dabei auch die Rahmenhöhe abgesenkt. Dadurch war der Rahmen eigentlich wertlos, denn ein originalgetreuer Wiederaufbau war somit nicht mehr möglich. So wanderte der Rahmen erst einmal an die hinterste Stelle in meinem Fahrradbestand. Doch die Fragen zu seiner Herstellung blieben und ebenso die Eindrücke, die der Rahmen bei mir hinterlassen hatte. Bei einem Tandem erwartet man einen stabilen Rahmen, der dadurch auch ein ziemliches Gewicht hat, nur der „Helical“ war erstaunlich leicht. Auch hatte er einige leichte Beulen, die durch unsanfte Einwirkungen auf den Rahmen entstanden sein mussten. Das wiederum deutet auf recht dünne Wandungsstärken hin, die doch eigentlich die Stabilität des Rahmens in Frage stellen.

Wie das bei einem Sammler ist, bei dem immer wieder Neues hinzukommt, blieben meine Fragen zum Rahmen erst einmal unbearbeitet und so vergingen die Jahre. Der Rahmen wurde in der Zeit von Gerd Barwinsky übernommen, der diesen wieder auf Räder stellte, fahrbar machte und in seine Tandem-Sammlung integrierte.

Wie es zur Entwicklung von Helical-Rohren kam

„Helical“ leitet sich aus dem griechischen Wort „helix“ ab und heißt so viel



Abb. 5 Der Steuerkopf (vergrößerte Katalogabb.)

wie spiralförmig. Helix steht für eine zylindrische Spirale, auch Wendel genannt, und beschreibt eine Kurve, die sich mit konstanter Steigung um den Mantel eines Zylinders windet. Es gibt eine links und eine rechts gewundene, eine einfache, doppelte oder auch mehrfache Helix. /1/ Soweit zur Definition. Sie ist nicht nur vom Menschen gemacht, auch in der Natur kommt sie vor, und letztlich hat unsere DNA (materielle Basis unserer Gene) auch eine helikale Grundform.

Nach den hölzernen Gestellen der Laufmaschinen wurden die Rahmen für Fahrräder aus Schmiedeeisen gefertigt. Dieses hatte gegenüber dem Holz viele Vorteile, aber auch ein hohes Gewicht - was wiederum ein großer Nachteil war. Der nächste Schritt in der Entwicklung der Fahrradrahmen war die Verwendung von Rohrmaterial, das bedeutete eine wesentliche Gewichtseinsparung, allerdings ließen sich Rohre mit Naht im Rahmenbau nicht verwenden. Erst die Brüder Max und Reinhard Mannesmann erhielten, als die weltweit Ersten, 1885 ein Patent zur Herstellung nahtlos gewalzter Rohre, nachdem sie jahrelang, in der von ihrem Vater geleiteten Feilenfabrik, experimentiert hatten. Der Vater war von der Erfindung seiner Söhne überzeugt und gründete mit verschiedenen Geldgebern in der Folge Werke zur Produktion nahtloser Stahlrohre, wobei die Mannes-



Abb. 6 Das Helicalrohr im Katalog 1898

manns statt Kapital ihr Patent als Einlage einbrachten. Der endgültige technische Durchbruch gelang aber erst 1890 mit der Erfindung weiterer Walzverfahren, die als Mannesmann-Pilgerschrittverfahren globale Verbreitung fanden. /2/ Noch heute werden nach diesen Verfahren weltweit nahtlose Stahlrohre produziert.

Mit dem Aufkommen des Luftreifens 1888 entstand die Notwendigkeit für einen leichten und reaktionsfähigen Rahmen aus dünnwandigem Stahlrohr. Aber es gab Grenzen, wie dünn und folglich, wie leicht gewöhnliche Rohre gemacht werden konnten, bevor ihre Stabilität beeinträchtigt wird.

Die gezogenen, nahtlosen Rohre, die Mannesmann seit 1885 unter Patentschutz herstellte, konnten zu dieser Zeit nur aus einem kohlenstoffarmen Stahl gefertigt werden. Der Gehalt an Kohlenstoff bestimmt die Festigkeit des Stahls. Zudem hatten die Rohre durch das noch nicht technisch ausgereifte Herstellungsverfahren unterschiedliche Wandungsstärken, somit Stabilitätsprobleme und zudem nur eine geringe Biege- und Zugfestigkeit. Außerdem waren diese recht teuer in der Herstellung. Allerdings waren sie den bis zu diesem Zeitpunkt gefertigten Rohren mit Naht weit überlegen.

Die Firma Premier Cycle Co. Ltd. vormals Hillman, Herbert & Cooper (Coventry), der 1875 gegründete Fahrradhersteller, versuchte deshalb einen anderen Weg bei der Herstellung seiner Fahrradrahmen zu gehen. Dazu wurde um 1891 ein Verfahren entwickelt und ein Jahr



Abb. 7 Ein Premier-Herrenrad von 1893 noch mit linksseitigem Kurbelantrieb

später ein britisches Patent erlangt, um Rohre aus gewickelten Blechstreifen herzustellen. /3/ Nach vielen Versuchen und Tests der Rahmen wurden bereits im Herbst 1892 die ersten Fahrräder auf den Markt gebracht und verkauft. (Abb. 7) Alle Rahmenrohre bestanden aus Blechstreifen, die zu einer Rohrwendel, dem sogenannten „Helical-Rohr“, gewickelt wurden. Von nun an bekamen solche von



Abb. 8 Beschreibung der Herstellung eines Helical-Rohres in Wort und Bild

Premier gefertigten Räder den Zusatz „Helical“ vorangestellt. /4/ Es wurden Rohre mit einem Durchmesser von 9,5 – 35 mm produziert. /5/ (Abb. 8)

Lange Zeit hielt Premier die Fertigungsweise geheim, und es ist nicht ganz

eindeutig, wie diese gewickelten Rohre hergestellt wurden. /6/ Es gibt dazu voneinander abweichende Beschreibungen, zumal es in den rund 20 Jahren der Produktion auch Veränderungen in der Herstellungstechnologie gegeben hat. So wird im Premier-Katalog von 1898 beschrieben, dass stets an jeder Stelle des Rohres zwei Metallschichten sich gegenseitig unterstützen. Dementsprechend eng ist die Wicklung, dass eigentlich von einem doppelwandigen Rohr gesprochen



Abb. 9 Alle Rahmenrohre bestehen seit 1898 aus Rohrwendeln

werden kann. In dem im gleichen Jahr erteilten Schweizer Patent wird lediglich eine etwa 10 % Überlappung beschrieben. /7/ In einer Patentbeschreibung wird auch erwähnt, dass die Wicklung der Rohrlagen gegenläufig sein kann. Somit haben wir Rohre mit ein- oder zweifacher Wandung, so dass an mehr oder weniger beanspruchten Stellen unterschiedliche Rohrwicklungen verwendet werden konnten. Bei den genannten Blechstärken von 0,21 - 0,44 mm ergibt sich für ein 35er doppelwandiges Rohr aus 0,44 mm Blechstreifen mit Lot eine Stärke von weniger als 1 mm. Entsprechend leichter ist das Oberrohr eines Herrenrades mit einem Durchmesser von 25 mm und bei der Verwendung geringerer Blechstärken. Das erklärt die Gewichtseinsparung von etwa 25 % gegenüber den in dieser Zeit gezogenen Rohren mit Wandungen von 1 – 2 mm. /8/

Eindeutig bekannt ist dagegen, dass bei Premier hochwertiger Stahl Verwendung fand, welcher in Form von Bandisen aus Schweden bezogen wurde. Dieser wurde auf eigens angefertigten Maschinen zu einer zylindrischen Spirale gewunden. Der fein ausgewalzte Bandstahl

hatte durch seinen hohen Kohlenstoffanteil sehr gute Festigkeitseigenschaften, trotzdem war er elastisch genug und ließ sich gut verarbeiten. /9/

Die Wickeltechnik wurde verfeinert

Dem gezogenen Rohr gegenüber gab es aber nicht nur Vorteile, so konnten zunächst keine gekrümmten, ovalen oder sich verjüngenden Rohre hergestellt werden. Deshalb bestanden die Lenkstange und die Vorderradgabel anfangs noch aus Vollmaterial. /10/ Sie wurden aber schnell durch Teile aus gezogenem Rohr ersetzt. Wickelrohre wurden für Rahmen der Herren- und Damenräder verwendet, gleichermaßen für Tandems und Dreiräder. (Abb. 9) Abweichend davon gibt es eine Abbildung eines Damenrades im 1898 Premier-Katalog mit einem Rahmen ohne die typischen Helical-Linien. /11/ Somit ist anzunehmen, dass zeitgleich Rah-

Fig. 2.

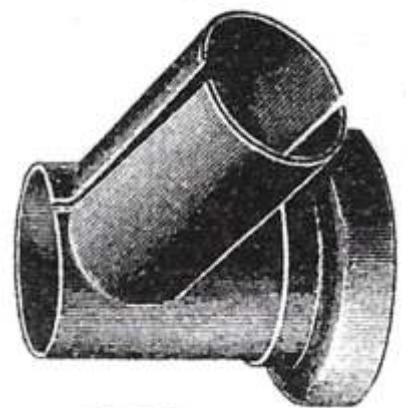


Fig. 3.

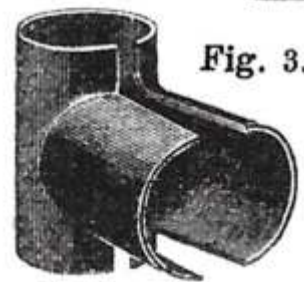


Abb. 10 Die Rohrverbindungen (Muffen) bestanden aus in Form gepresstem Stahlblech



Abb. 11 und 12 Die Luxusmodelle aus dem Katalog 1898 – eine Augenweide! Die Gewichtsangaben bezeugen den Leichtbau der Helical-Räder.

men aus gezogenen Rohren gefertigt wurden, möglicherweise um auch skeptische Kunden zu behalten.

Premier fand schließlich eine Möglichkeit, ovale und gekrümmte Rohre herzustellen, welche ab etwa 1904 auch Verwendung fanden. Die Vordergabeln wurden aber weiterhin aus gezogenem Rohr hergestellt. Sämtliche Rohrmuffen wurden aus in Formen gepresstem Stahlblech hergestellt, anstelle der bisher verwendeten Guss- oder Schmiedeteile. (Abb. 10) Eine weitere gravierende Änderung beim Bau der Premier-Räder gab es um 1895, der Antrieb wurde von der linken

ben, in den das gewundene lose Bandrohr mittels Kegelpfropfen geklemmt wird.“ /13/ Aus der österreichischen Patentschrift von 1899 stammt die Abbildung einer Wickelmaschine zur Herstellung von Doppelrohren – sie wurden zum

WILLIAM HILLMAN in COVENTRY (ENGLAND).
Vorrichtung zur Herstellung von Doppelrohren aus Metallblech.

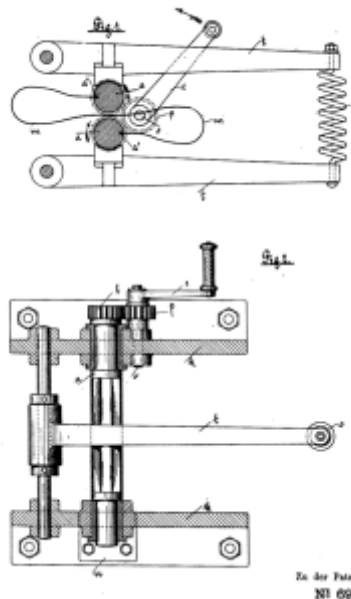


Abb. 14 Die Wickelmaschine als Zeichnung aus der österreichischen Patentschrift Nr. 6974

Beispiel beim Gabelbau verwendet. (Abb. 14) Nur wenn man sich in die Patentzeichnungen vertieft, ist das Prinzip der Maschine zu verstehen. Die vollständigen Patentschriften sind auf der Vereinshomepage unter der Rubrik „Rund ums Rad“ einzusehen.

Die Stärke der Windung erfolgt in dem Maße, dass im mittleren Teil der Rohrlänge zwei, gegen die Enden zu drei Blechlagen aufeinander zu liegen kommen. Hier auf wird zwischen die losen Windungen feines körniges Hartlot eingeführt und

das Rohr in einem Gasofen bis zum Schmelzpunkt des Hartlotes erhitzt, worauf Arbeiter das heiße Rohr an den Enden anfassen, strecken und dabei derart drehen, dass es die vorgeschriebene Länge und Windungen erhält. Hierdurch wird das Lot, vorausgesetzt dass es gleichmäßig im Fluss ist, sich auch gleichartig zwischen die Lagen verteilen. Nachher werden die Schlussringe und Pfropfen herausgeschlagen und die Rohrenden auf genaues Maß zugeschnitten.

Der Lötvorgang musste sorgfältig ausgeführt werden, damit eine vollständige Messinglage zwischen den beiden Schichten des dünnen Blechaufbaus des Rohres entstand. Premier behauptete, dass der Lötprozess so perfekt war, dass jedes Rohr wie eine Glocke geläutet werden konnte. Auf diese Weise wurden die Rohre geprüft und entweder zurückgewiesen oder weiter verarbeitet. Bei Prüfvergleichen zur Zug- und Biegefestigkeit konnte festgestellt werden, dass



Abb. 15 Werbung mit dem Hinweis, dass Helical-Rohre doppelt so stabil wie gewöhnliche sind

das Helical-Rohr dem Mannesmann-Rohr bei geringerem Gewicht überlegen ist und eine doppelt so hohe Festigkeit aufweist. (Abb. 15) In der deutschen Patentschrift Nr. 98 652 von 1897 wird noch eine Variante des Verlötens beschrieben: „Man kann auch so verfahren, daß man das Metallblech, aus welchem die Doppel-



Abb. 13 Ein prachtvoller Katalogtitel von 1898

auf die rechte Seite verlegt. /12/ Was für ein schönes Bild, die Luxus-Räder der Premier abgeben, verdeutlichen die Abbildungen 11 und 12 aus dem Katalog von 1898 (Abb. 13).

Die Herstellung der Helical-Rohre wurde 1895 in der Fachzeitschrift ENGINEERING wie folgt beschrieben: „Die genau gewalzten Stahlbänder werden auf die ermittelte Länge abgeschnitten, die Enden abgeschrägt und über einen genau cylindrischen Stahldorn mittels einer Walzmaschine gewunden. Diese Maschine besteht aus drei waagrecht liegenden Walzen, deren Achsen ein Dreieck bilden und von denen die obere stellbar ist. Nach dem Aufrollen wird der Dorn entfernt und an jedem Ende ein Schlussring aufgeschlo-

rohre gerollt werden sollen, zunächst verzinkt und nach dem Zusammenrollen so weit erhitzt, bis der Zinnüberzug oder das sonstige Lothmetall schmilzt und dadurch die Windungen des Bleches mit einander verlötet.“ Später heißt es in der Schrift, dass dieses Verfahren auch bei den Verbindungsstutzen angewendet werden kann, wenn deren Innenseiten vor dem Einsetzen der Rohre verzinkt wurden.

Obwohl die gezogenen Mannesmann-Stahlrohre ein besseres Aussehen besitzen als die gewickelten Rohre, so errei-

chlichen Beweis für die Stabilität der Wickelrohre kann es wohl nicht geben.

Thomas Tischer, der sich auf seinen Internetseiten intensiv mit Helical-Rädern befasst hat, bringt folgenden Aspekt in die Thematik ein: „Theoretisch wäre durch die Technik des Helicalrohrs ein wesentlich leichter Rahmen möglich gewesen, hätte man auf die gleiche Stabilität wie die der gezogenen Rohre abgezielt. Zu Versuchszwecken wurde dies zuerst auch gemacht. Später wählte man bei Premier offensichtlich den Weg, bei annähernd gleichem Gewicht eine höhere Stabilität zu erreichen.“ /14/ Diese Aussage kann meines Erachtens erst ab 1900 gelten, denn die Gewichtsangaben im Katalog 1898 sind noch beeindruckend niedrig.

Das Ende der Wickelrohre im Fahrradbau

Mit der zunehmenden Massenfertigung von Fahrrädern verbesserte sich die Qualität der gezogenen Rohre. Ir-

gendwann rechnete sich die aufwändige Herstellung der Helicalrohre nicht mehr und so wurde vermutlich um 1913 diese Art der Fertigung aufgegeben. Ein genauer Zeitpunkt ist nicht bekannt, möglicherweise besteht ein Zusammenhang mit der Schließung des Premier-Werkes in Nürnberg-Doos. (Abb. 16)

Die Firma Premier mit ihren Vorgängerfirmen zählt nicht nur zu den ältesten und renommiertesten Fahrradproduzenten sondern in den 1890er Jahren zu einem der größten Hersteller weltweit. Viele innovative Entwicklungen gingen von Premier aus, die aus Bandstahl gewickelte Rohre für den Fahrradrahmenbau nutzbar zu machen, war eine der größten Pionierleistungen dieser Firma – diese machte sie weltbekannt. (Abb. 17) Sie waren die Ersten und sollten auch die Einzigen



Abb. 17 Premier brüstet sich 1912, in allen „Culturstaaten“ vertreten zu sein - man staune über Kobe in Japan!



Abb. 18 Unten im Schild die drei Straußenfedern

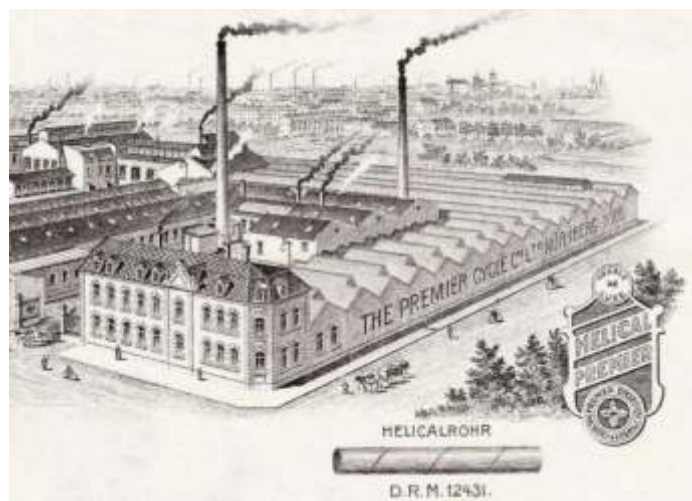


Abb. 16 Das Werk in Nürnberg/Doos als Zeichnung, um 1910

chen die glatten, gezogenen Rohre kaum die Hälfte der Biegezugfestigkeit und Zugfestigkeit gegenüber den Helicalrohren. Der Grund hierfür liegt darin, dass die gezogenen Rohre aus minderem Stahl hergestellt wurden – Helicalrohre aus besserem Stahl gefertigt, erzielten dünnere und gleichmäßigere Wandungsstärken.

Als Beweis der Stabilität kann der Test gelten, der bei der Technischen Versuchsanstalt David Kirkaldy & Son in London durchgeführt wurde. In DINGLERS POLYTECHNISCHEN JOURNAL ist er 1895 im Band 298 veröffentlicht: „Auf Böckchen von 381 mm Schneidenabstand wurden wieder zwei Prüfstäbe waagrecht aufgelegt und in der Mitte belastet. Bei Bandstahlrohren von 24,6 mm äußerem Durchmesser und 0,510 k[g] Gewicht für das laufende Meter erfolgten bei den folgenden Belastungen in Kilo die entsprechenden Durchbiegungen in Millimeter: 45,0 k ... 0,762 mm; 225 k ... 3,810 mm; 409,0 k ... 11,176 mm und 424 k ... geknickt während bei dem etwas leichteren gezogenen Stahlrohr von 0,5 k[g] für das laufende Meter die entsprechenden Verhältnisse wie folgt sich gestalteten: 45,0 k ... 0,635; 162,0 k ... geknickt.“ Einen deut-



Abb. 19 Auch die britische Königsfamilie fuhr auf Premier-Rädern

bleiben, die sich dieser Möglichkeit der Rahmenherstellung verschrieben haben. Der lange Zeitraum der Fertigung beweist die Stabilität und Alltagstauglichkeit der Helical-Räder. Davon überzeugt war auch eine ganze Reihe blaublütiger Angehöriger des britischen Königshauses, die in der Öffentlichkeit auf Helical-Rädern unterwegs waren. So konnten sehr werbewirksam die drei Straußenfedern der Helmzier des Prince of Wales bei Premier-Werbung eingesetzt werden. (Abb. 18 und 19)

Abgesehen von dem aufwändigen Herstellungsprozess und den damit verbundenen Kosten war es eine erfolgreiche Erfindung, deren Anwendung sich letztlich durch die weitere Verbesserung des gezogenen Rohr nicht mehr lohnte. Nach Einstellung der Fertigung von Fahrradrahmen aus gewickeltem Stahlband geriet diese Technik schnell in Vergessenheit. Auch andere Materialien wie Holz konnten sich nicht behaupten, sodass die Rahmen erst einmal ausschließlich aus dem gezogenen Stahlrohr hergestellt wurden.

Heute begegnet uns das „Helical-Rad“ recht selten und ist auch in größeren Sammlungen kaum zu finden. Bekannt ist mir neben dem Modell 7 von Thomas Tischer nur ein Modell 6 aus dem Bestand des Deutschen Fahrradmuseums in Bad Brückenau. (Abb. 20) Dabei gibt Premier an, 20 000 Maschinen im



Abb. 20 Steuerkopfschild des Modell 6 von Premier

Jahr 1894 verkauft zu haben. Jährlich stiegen diese Zahlen an und so waren es bereits 33 000 im Jahre 1896. Für das Jahr 1898 wurde beabsichtigt, 60 000 Helical-Räder in den Werken Nürnberg/Doos und Eger zu produzieren – eine neue Dampfmaschine, eine größere Gasanlage und weitere Maschinen sollten dies ermöglichen. /15/ (Abb. 21) Gemessen an diesen Zahlen ist es umso erstaunlicher, dass es so gut wie keine Berichte über die Teilnahme an Rennveranstaltungen gibt, obwohl Rennmaschinen in den Katalogen angeboten wurden. /16/



„TORPEDO in Sicht.“

Die Torpedo-Rücktritt-Bremsnabe

Ihre Entwicklung und Reparatur

von Uli Feick, Berlin-Spandau und Sven Dewitz, Hennigsdorf

Nachdem wir uns im KS 65 mit Kugellagern im Allgemeinen beschäftigt haben, wollen wir heute näher auf die uns allen bekannte Torpedo-Nabe eingehen. Bevor es um Reparatur und Wartung geht, zuerst ein kleiner geschichtlicher Rückblick zur Entwicklung der Nabe. Vorsicht gilt wie immer bei der Auswertung von Festschriften oder Ähnlichem – inhaltlich wird von den Verfassern gerne Unbequemes „vergessen“ oder werden Tatsachen, die nicht ins gewollte Firmenimage passen, „angepasst“. Bei den Schriften zu Fichtel & Sachs kann sich der Leser des Eindrucks nicht erwehren, dass der Firmenmitbegründer Ernst Sachs im Nachhinein zum Helden hochstilisiert werden sollte. Der folgende KS-Artikel versucht bei den belegbaren Tatsachen zu bleiben.

Wie bereits im KS 65 erwähnt, erhielt Ernst Sachs 1894 ein Patent für seine erste konstruierte Fahrradnabe. Bereits 1898 soll ein erstes Modell einer Nabe fertig gewesen sein, die Antrieb, Freilauf und Bremse in Einem vereinigte. Dazu konnte ich bislang keinerlei Abbildungen in der gängigen Fachliteratur finden. Laut Beschreibung muss es sich um eine sogenannte starre Nabe (Abb. 1) gehandelt haben, mit Gewinden auf beiden Seiten.



Abb. 1 Die F & S Racer-Nabe mit dem Hinweis auf die Verwendung eines Patents von Julius Preussner (Zittau) von 1893

Auf der rechten Seite befand sich ein aufgeschraubter Freilauf mit Rollengesperre (Abb. 2), also keine Sperrklinken wie die Freilaufkränze heute, sondern schon Walzen, wie wir sie aus den späteren Nabenn kennen. Auf der linken Seite war eine außenliegende Bandbremse montiert, wie man sie bei frühen Motorrädern verbaute. Hier waren nun erstmals die drei Funktionen in einer Nabe vereint, nämlich Antrieb, Freilauf und Bremse.

Diese Nabe soll Sachs, angeblich bereits 1898, im Londoner Kristall-Palast



Abb. 2 Der Freilaufzahnkranz zum Aufschrauben

anlässlich einer Ausstellung vorgestellt haben. /1/ Deutsche Fahrradfabrikanten, die er dort traf, lachten ihn mit seiner Nabe aus und spotteten: „Sächsle, Sächsle, eben fängst du an, vollkommen zu spinnen. Kein Mensch wird dir diese verrückte Nabe abkaufen.“ Der Gründer der Frankfurter Adler-Werke, Heinrich Kleyer, warnte in seinen Katalogen sogar öffentlich vor der Sachs'schen Freilaufnabe als eine halsbrecherische Spielerei. In Firmenchroniken /1 und 2/, aus denen ich einige der hier genannten Informationen entnommen habe, wird behauptet, dass die Engländer 500 Stück von dieser Nabe orderten und ebenso eine Münchner Firma einige Exemplare abnahm – diese Aussagen bedürfen jedoch noch einer genaueren Überprüfung. Allerdings war die Nabekonstruktion noch nicht ausgereift. Die außen liegenden Bremsbacken bestanden aus Vulkanfiber, welche bei Nässe aufquoll und die Bremse dadurch zum Blockieren neigte. Außerdem ließ sich das Rad nicht rückwärts schieben.

Für die technische Weiterentwicklung fehlte den Firmeninhabern schlicht das nötige Kapital. Da die Firma Fichtel & Sachs unabhängig von Banken und Investoren bleiben wollte, denen man dann ja auch maßgebenden Einfluss hätte einräumen müssen, dauerte es noch einige Jahre, bis dieses Produkt so ausgereift war, wie wir es heute kennen. Sämtliche Investitionen erfolgten nur durch erwirtschaftete Gewinne. Dies erschwerte natürlich die Entwicklung und das Vorankommen der Firma. Als die Not am größten war,

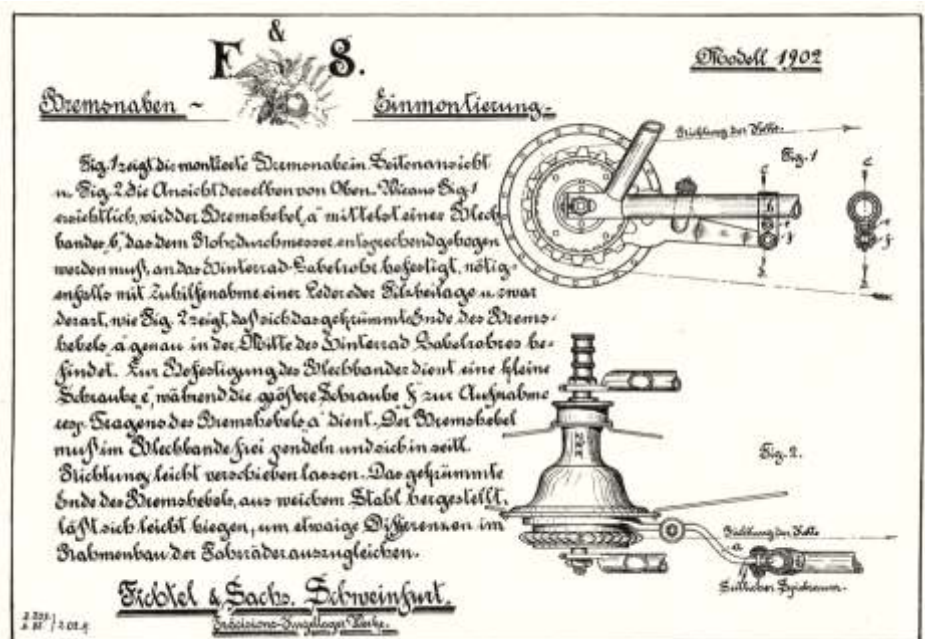


Abb. 3 Montagebeschreibung: Der Bremshebel muss mit etwas Spiel befestigt werden, „damit er frei im Blechbänder pendeln kann“.



F & S.

Deutsches Fabrikat D. R. P. = D. R. P. A. = D. R. G. M. Deutsches Fabrikat

Epochemachend und charakteristisch für Saison 1902/03.
wird immer einfacher, erprobter und bewährter

Freilaufnaben mit automatisch. Rücktritt-Naben-Innenbremsen

mit den neuen unverwüstlichen Bremsbacken

Grösste Sicherheit in allen Lagen und Kraftersparnis bis zu 30%
 ausgerüstet mit unseren **Eine Million** Glänzend bewährt in
 Präzisions-Kugellagern im Gebrauch! den harten Probetagen
 wovon über **Grenoble - Chambéry.**

Verbessert. Modell 1903
ausschaltbar.



Einige während der Fahrt vom Sitz aus ausschaltbare Patent-Freilaufnabe mit Naben-Innenbremse.

Verbessertes Modell 1903
nicht ausschaltbar.



Schweinfurter Präzisions-Kugel-Lager-Werke
FICHTEL & SACHS, Schweinfurt.

Abb. 4 Das ausschaltbare Modell wurde in Großbritannien bereits am 20. November 1901 zum Patent angemeldet und am 11. September 1902 unter der Nummer 23 510 für Ernst Sachs und Karl Fichtel erteilt

stellte Ernst Sachs' Schwiegervater, Wilhelm Höpfinger, einen beträchtlichen Teil seines mit der Kugellagerfertigung erwirtschafteten Vermögens, nämlich 136 000 Mark, zur Verfügung. Er hatte die Genialität, die in dieser Nabenerfindung lag, erkannt.

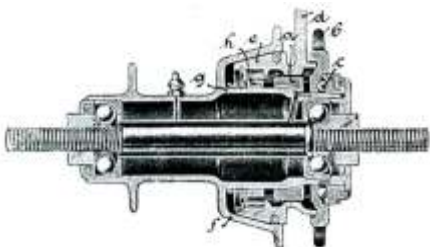


Abb. 5 Die F&S-Nabe ohne Sperrklinke, der Freilauf wird durch Anhalten der Tretkurbeln erzielt

Nun nahm die Naben-Entwicklung Fahrt auf und 1901 gab es die erste Nabe, bei der alle drei Funktionen innerhalb des Nabenkörpers vereint waren. Das

machte die Nabe wesentlich unempfindlicher gegen Wasser und Schmutz. Für die noch immer zögernden Freilauf-Gegner waren Bremse und Freilauf bei diesem Modell ein- und ausschaltbar. Die älteste Information in meinem Archiv ist eine Beschreibung von 1902 (Abb. 3). Es ist auch eine abschaltbare Version, allerdings wird im Text nicht darauf eingegangen. Beide Versionen, ausschaltbar und nicht ausschaltbar, fand ich in einer Anzeige von 1903 (Abb. 4) im Sportalbum der Radwelt. Dank Hinweisen von unserem KS-Chefredakteur bin ich dann noch in Dingers Polytechnischem Journal fündig geworden. 1903 wurde sie dort in zwei Ausführungen (Abb. 5 - 8) vorgestellt - schaltbar und nicht schaltbar. Laut Sachs-Journal /2/ kam die abschaltbare Nabe bereits 1901 auf den Markt und wurde 1903 durch eine nicht abschaltbare ergänzt. Der genaue Werdegang der Weiterentwicklung der Nabe, bedarf einer weiteren Untersuchung, wann was auf den Markt kam. Probleme bereiteten hier wohl nach wie vor die Bremsbacken aus Vulkanfiber. Man suchte diesen Mangel durch einen Stahlko-



Abb. 7 Durch Drehen der Stellschraube u tritt der Sperrzahn hervor und kuppelt den Freilauf

nus zu beseitigen. Doch Stahl auf Stahl ergibt kein gutes Bremsverhalten. Beim



Abb. 6 Die nicht ausschaltbare Freilaufnabe von 1903 als Explosionszeichnung



Abb. 8 Bei dieser Variante - im Unterschied zur Bauart in der Abb. 7 - kann der Sperrzahn über einen kleinen Hebel mit einem Seilzug vom Lenker aus betätigt werden



Abb. 9 Im November 1903 erschien im RADMARKT die allseits bekannte F&S-Freilaufnabe

letzten Modell wurde daher der Stahlmantel mit einer Rille versehen, in die ein Messingstreifen eingelegt wurde. Dies ergab nun die gewünschte Bremswirkung mit einem weichen Ansprechverhalten. Die Nabe, wie wir sie heute kennen, wurde wohl erst Ende 1903 fertig.

Die älteste Anzeige (Abb. 9), die ich davon finden konnte, ist von 1903. In den Jahren nach der ersten Vorstellung fand also eine ständige Weiterentwicklung statt. Nun setzte eine nie dagewesene Werbekampagne ein, die den Weltruhm mitbegründete, den die Nabe erringen sollte. In Zeitungen erschienen Ende Juli 1903 erste Anzeigen, zum Beispiel in der Rad-Welt vom 26. des Monats: „Torpedo in Sicht“, sonst nichts. (siehe Seite 18) Zuvor gab es Probefahrten am Stilfser Joch in Tirol, wohin Ernst Sachs mit einer Kolonne aus Technikern und Fahrern aufgebrochen war. Vor Ort wurde in einer Zeltstadt von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gearbeitet und Probegefahren. „Johann Modler hatte mit der Entwicklungsabteilung am Stilfser Joch kampiert und die Rücktrittnabe zur endgültigen Form gebracht“, schreibt Lessing in seinem Bericht „Patente Kugeln, Kugelpatente“. /3/ Man stand auch im intensiven Austausch mit der Schweinfurter Werkstatt, wo Erfahrungen aus dem Probetrieb in Tirol, sofort umgesetzt und per Eilsendung zurückgeschickt wurden.

Nach Abzug der Sachs-Kolonne aus Italien berichteten hiezulande Lokalblätter aus einzelnen Orten von einer Kolonne von Radfahrern, die wie der Blitz daher gesaust kämen, obwohl sie oft die Beine nicht bewegten, und, dass sie auf der Stelle halten könnten, ohne dass eine Bremse oder sonstige Vorrichtung sichtbar wäre. Diese Aussage bedarf auch noch der weiteren Überprüfung. Nun erschien, eine Woche später, eine zweite Anzeige: „Torpedo durchfährt die Alpenländer“. (Abb. 10) In Fach- und Sportkreisen wurde man nun aufmerksam. Weitere Anzeigen verkündeten: „Torpedo hat bereits 8 000 km zurückgelegt“ und „Torpedo ist zur Schlussprobe am Stilfser Joch angelangt“. (Abb. 11) Die Öffentlichkeit rätselte, um was es sich handeln könnte. Was ist Torpedo? Was bedeutet Torpedo? Im September wurde inseriert: „Torpedo besteht die härtesten Proben mit grösstem Erfolg.“



Abb. 10 Die Alpenregion erwies sich ideales Testgebiet für die Erprobung der neuen Nabe



Abb. 11 Am Stilfser Joch befand sich auch das Zeltlager der F&S-Technikabteilung



Abb. 12 Eine beachtliche Galerie von Siegern, die auf F&S-Naben unterwegs gewesen sind

Dann kam Ende Oktober 1903 die letzte Anzeige, welche das Geheimnis enthüllte und die wunderbare Geburt einer Fahrradnabe namens „Torpedo“ anzeigte. Sie wurde als vollkommene Lösung angepriesen.

Dies ist der Beginn einer Produktion von Rücktritt-Bremsnaben, die mit einigen kleineren Änderungen fast 100 Jahre andauerte. 1949 waren es bereits 60 Millionen Naben (Abb. 12), und zum 50-jährigen Jubiläum der Nabe 1953 waren bereits 68 Millionen Naben produziert (Abb. 13). Die Nabe von 1904 erfuhr



Abb. 13 Wie groß der wahre Anteil von Ernst Sachs an der Entwicklung der Naben war, ist nicht bekannt

einige kleinere Änderungen im Innenleben. Die Modelle 1905, 1907 und 1909 folgten im Zwei-Jahres-Rhythmus, wobei das Modell von 1909 die Endversion darstellte, ab der fast alle Teile, außer Bremsmantel und Hebelkonus, bis zur Einstellung der Produktion der Nabe – über 80 Jahre später – untereinander austauschbar waren. Die größten Unterschiede waren, dass die 05er Nabe fünf Antriebswalzen mit 8,2 mm Durchmesser hatte, die 07er Nabe sieben Walzen mit 6,5 mm. Ab dem Modell 09 waren es dann wieder fünf Walzen mit 6,5 mm Durchmesser. Daran kann man auch die frühen Modelle unterscheiden. Außerdem waren alle Bauteile gemarkt. Die Bezeichnung 09/28 heißt zum Beispiel „Modell 1909 Baujahr 1928“. Diese Nabe setzte sich schnell durch, und viele andere Hersteller boten nun auch solche Naben an. Jedoch war die Torpedo-Nabe den meisten an Qualität überlegen. Ihr Preis lag 1904 bei 27 Mark, 1907 bei 18 Mark, 1912 bei 15 Mark und 1931 bei 13 Mark (Preisangaben laut Stukenbrok-Katalog).

Im Jahre 1909 kam es jedoch zu einer kritischen Situation. Die amerikanische Firma „New Departure“, die in Berlin-Mariendorf begonnen hatte, Naben zu produzieren, besaß einige deutsche Patente auf bestimmte Teile einer Freilaufnabe. Diese Naben waren wohl an Güte und Konstruktion der Torpedo-Nabe unterlegen und konnten deshalb billiger geliefert werden. Da New Departure aber weitaus kapitalkräftiger war als F & S, wollte Sachs es nicht auf einen Patentrechtsstreit ankommen lassen. Außerdem war sein Kompagnon Karl Fichtel ein kühler Rechner, der sich Folgendes überlegte: Wenn man die Patente der Amerikaner den eigenen Firmenpatenten hinzufügen könnte, wäre alles in einer Hand. So einigten sich die Kontrahenten auf eine Lizenz-Abgabe von 3 Millionen Mark, wovon 1 Million sofort zu leisten war. Den Rest zahlten die Schweinfurter in Raten bis 1913 ab./1/

Da Ernst Sachs zu Hochradzeiten selber Radsport betrieben hatte, lag es nahe, dass er sich in diesem Metier engagierte. Allerdings empfanden viele Radsportler den Freilauf als unsportlich und lehnten ihn ab. Noch 1908 gab es bei der Fernfahrt Wien-Berlin zwei Klassen, Starrlauf und Freilauf. /4/ Zusammen mit seinem Schwiegervater, Wilhelm Höpfinger, unterstützte er deshalb 1909 den „Radfahrer-Verein 1889 Schweinfurt“ großzügig bei der eintägigen Fahrt „Rund um Spessart und Rhön“ über 580 km. Von 51 gestarteten Fahrern erreichten nur 13 das Ziel, wobei der Sieger, der Berliner

Robert Tartsch, mit Torpedo-Freilauf knapp über 26 Stunden benötigte. Ab da fand der Freilauf auch im Radsport immer mehr Verbreitung, sowie tausende Siege. Ein Höhepunkt war sicherlich der Gewinn der Weltmeisterschaft 1927



Abb. 14 Die Straßenweltmeisterschaft 1927 wurde auf dem Nürburgring ausgetragen

durch Alfredo Binda (Abb. 14). Diese WM fand auf der Nordschleife des gerade eröffneten Nürburgrings statt. Ein 22,8 km langer Rundkurs, mit jeweils 700 Höhenmeter, mit bis zu 18% Steigung, musste achtmal durchfahren werden.

Alfredo Binda ging mit 7 Minuten Vorsprung als Sieger hervor und verhalf der Nabe so zu „Weltmeisterehren“. Angeblich gab es Mitte der 1920er Jahre schon Spezialausführungen mit 2 oder 3 Ritzen, wobei das Umlegen der Kette noch von Hand erfolgte. Der älteste Nachweis, den ich fand, zeigt 1928 ein Doppelritzel. /5/ Eine frühe Werbekarte versprach Fahrten bei einem Gefälle über 40% (Abb. 15), was mit Sicherheit in der Realität nicht lange gut gehen konnte.

Wenden wir uns nun jedoch der Praxis zu. Zum Zerlegen der Nabe spannen wir sie mit dem rechten Achsende, mit Alu-Backen, in den Schraubstock ein. Nun wird die Kontermutter mit dem Torpedo-Hakenschlüssel (Abb. 16), bei jüngeren Naben mit einem Maulschlüssel, gelöst. Für die Profiwerkstatt gab es auch einen speziellen Schlüssel (Abb. 17), in Werkzeugkatalogen wird er auch als Sicherungsmutterschlüssel bezeichnet. Nun wird die Nasenscheibe entfernt, und der Bremshebel, der auf dem



Abb. 15 Bremsen bei extremen Bergabfahrten waren kein Problem mehr – verspricht zumindest die Werbung auf dieser Karte!



Hebelkonus sitzt, gegen den Uhrzeigersinn gedreht. Dieser sitzt auf einem etwas größeren Gewinde im Inneren der Nabe. Nach einigen Umdrehungen ist er gelöst und kann nach oben abgezogen werden.

Jetzt kann die Nabenhülse bzw. das ganze Laufrad nach oben abgenommen werden, das Innenleben liegt vor uns. Um den großen Kugelring aus der linken Nabenhülse zu entfernen, muss der eingepresste Staubdeckel mit einem Schraubendreher herausgehoben werden. Nun den Bremsmantel mit dem eingesetzten Bremskonus entfernen. Jetzt kann der Gewindekopf, auf dem der Zahnkranz sitzt, zusammen mit den fünf Walzen nach oben entfernt werden. Es bleibt nur noch die Achse mit dem Festkonus übrig. Nun kommt der Walzenführungsring dran. Er ist mit einem Federring auf dem Gewindekopf gesichert. Man hebt das Teil mit einem kleinen Schraubendreher aus der Nut heraus. Sogleich kann man ihn abnehmen, und die fünf Antriebswalzen purzeln uns entgegen. Jetzt kann auch der große Kugelring entfernt werden.

Zur Demontage des Zahnkranzes werden zwei Werkzeuge benötigt. Ein Formlocheisen (Abb. 18), sowie ein Zahnkranzschlüssel (Abb. 19 - 21), heutzutage auch Kettenpeitsche genannt. Hier sind 3 verschiedene Ausführungen zu sehen. Der mit dem Stück Kette dran passt nur für 1/2 Zoll Ritzel. Die anderen beiden passen auch bei 5/8 oder 1 Zoll Ritzeln. Man spannt nun das Formlocheisen in den Schraubstock ein, und

steckt den Gewindekopf in die vorgesehene Aufnahme. Der Zahnkranzschlüssel hat auf der einen Seite einen Hakenschlüssel, womit der Konterring entfernt wird (Achtung! Linksgewinde). Die Kettenseite wird dann um den Kranz gelegt (Rechtsgewinde) und dieser runtergedreht.



In Ermangelung eines Formlocheisens kann man den Gewindekopf auch mit Alu-Backen im Schraubstock einspannen. Die zwei gegenläufigen Gewinde haben ihren Sinn. Beim Fahren zieht sich der Zahnkranz fest. Da er sich beim Rückwärtstreten, wenn man bremst, losdrehen würde, hat der Konterring ein Linksgewinde. Der Zahnkranz läuft dagegen und zieht diesen fest, nichts kann sich lösen. Ab den 1960er Jahren wurden die Zahnkränze nur noch aufgesteckt und mit einem Sprengring gesichert, was die Prozedur deutlich vereinfachte. Im Gewindekopf befinden sich nun noch zehn Kugeln 1/4 Zoll für den sogenannten Festkonus sowie ein Staubdeckel. Dieser wird auch mit einem Schraubendreher herausgehoben. Meistens verbiegt er dabei etwas und muss hinterher gerichtet werden. Früher war er auch zweilagig mit einem Filzring dazwischen, als Dichtung, ausgeführt.

Zum Schluss muss nun noch der Bremskonus zerlegt werden. Hier wird auch der Federring aus der Nut entfernt. Jetzt kann der Messingring nach oben entfernt werden. Eine Unterlegscheibe und zwei kleine Walzen kommen uns nun entgegen. Diese Walzen fixieren den

Bremskonus in der inneren Riffelung des Bremsmantels. Dieser Bremsmantel ist geteilt und sitzt auf beiden Enden auf einer Kegelfläche. Beim Rückwärtstreten wird nun der Bremskonus, der auf der schrägen Fläche des Walzenführungsringes sitzt, nach links gedrückt. Zwischen den beiden Kegelflächen, die sich nun aufeinander zubewegen und in den Bremsmantel pressen, wird der Bremsmantel auseinander gedrückt und presst sich gegen die Nabenhülse.

Um die Bremskraft in den Rahmen einzuleiten, hat der Bremsmantel links zwei nach innen gebogene Nocken, die Haltenasen, welche in die Aussparung des Hebelkonus greifen. Über den Bremshebel, der per Schelle mit dem Rahmen verbunden ist, wird so die Bremskraft in den Rahmen geleitet. Hier ist wichtig, dass die Schelle absolut spielfrei montiert wird. Ist sie etwas zu groß, unbedingt einen Streifen Gummi unterlegen oder eine passende Schelle besorgen. Es darf nichts wackeln, sonst kann auf Dauer die Hinterbaustrebe des Rahmens beschädigt werden.

Nachdem jetzt die Nabe komplett zerlegt ist, können die einzelnen Teile auf Beschädigungen untersucht werden, zum Beispiel die Kugellaufflächen begutachten (siehe KS 65). Bei drei Kugellaufen sind 6 Kugellaufbahnen zu untersuchen. Häufiger ist der sogenannte Festkonus verschlissen. Muss dieser ausgetauscht werden, sind auch die zehn Kugeln zu erneuern. Des Weiteren die zwei Flächen im Gewindekopf sowie am Hebelkonus prüfen. Bei schlecht gewarteten oder viel gefahrenen Naben sind mitunter auch die Kugellaufbahnen in der Nabenhülse beschädigt, was sich durch einen rauen Lauf bemerkbar macht. In diesem Fall müsste eine neue Nabenhülse eingespeicht werden, oder man muss mit dem rauen Lauf leben. Wenn nun alles gereinigt (siehe KS 65) und begutachtet ist, geht es in der umgekehrten Reihenfolge an den Zusammenbau der Nabe.



Ein häufiger Fehler, der auftaucht, ist ein loser Festkonus. Dies wird folgendermaßen behoben: Den Konus im Schraubstock einspannen. Jetzt kommt der kleine Vierkant am Ende der Achse ins Spiel. Der Torpedo-Schlüssel, sowie das Formlocheisen haben ein Vierkantloch. Aufstecken auf die Achse und richtig festziehen. Nun kann die Achse wieder mit Alu-Backen in den Schraubstock eingespannt werden. Als Nächstes die zehn Kugeln mit Fett in den Gewindekopf einlegen und den Staubdeckel einpressen. Gewindekopf umdrehen, großen Kugelring aufsetzen, und zwar richtig herum, damit die Kugeln und nicht der Blechkäfig zum Laufen kommen. Hier nicht zu viel Fett verwenden, damit es nicht in die fünf Antriebswalzen quillt, sonst kleben diese fest, und man tritt beim Fahren ins Leere.

Nun den Walzenführungsring mit der offenen Seite nach oben auf die Werkbank stellen und die fünf Walzen in die Aussparungen einsetzen. Jetzt den Gewindekopf in den Walzenführungsring einsetzen, dabei den Kugelring festhalten. Das Ganze wieder umdrehen und den Federring wieder in die Nut einsetzen. Vor dieser Aktion jedoch erst noch den Zahnkranz montieren. Rein ins Formlocheisen, Staubkappe aufsetzen, Kranz festziehen und den Konterring nicht vergessen. Es empfiehlt sich, die Gewinde leicht einzufetten, das ist hilfreich bei späterer Demontage. Nun kann dort nichts mehr auseinanderfallen, und wir können die fünf Walzen mit ein bis zwei Tropfen Öl benetzen.

Jetzt wird der Bremskonus wieder zusammengesetzt. Dazu die zwei kleinen Walzen in die Aussparung der Messinghülse stecken, und diese auf den Bremskonus schieben, Unterlegscheibe drauf und den Federring in die Nut fummeln. Die zwei schrägen Flächen vom Bremskonus, die auf dem Walzenführungsring laufen mit etwas Bremsmantelfett einstreichen und aufstecken. Die Innenflächen des Bremsmantels auf den beiden konischen Enden leicht einfetten und diesen auf den Bremskonus stecken.

Die Achse über dem Festkonus leicht einfetten, nun den Gewindekopf aufsetzen, den Bremskonus mit dem Bremsmantel aufstecken und den Bremsmantel von außen dünn mit Bremsmantelfett bestreichen. An den Haltenasen des Bremsmantels einen kleinen Fettvorrat einbringen. Da beim Bremsen Wärme entsteht, kann bei Bedarf immer etwas Fett nachlaufen, damit der Bremsmantel nicht trocken läuft und dann blockiert.

Das heißt, für bergige Gegenden ist eine Rücktrittbremse nur bedingt geeignet, auch wenn die Werbung anderes verspricht (siehe oben Abb. 15).

Bevor wir nun die Nabenhülse wieder aufsetzen, muss noch der große Kugelring, links, wieder montiert werden. Also, Fett rein, Kugelring richtig herum einlegen und den Staubdeckel mit einem kleinen Hammer, bündig, einschlagen. Bitte mit der offenen Seite nach außen, denn er bildet mit dem Gegenstück auf dem Hebelkonus eine Labyrinth-Dichtung (siehe KS 65).

Nun kann die Nabenhülse wieder aufgesetzt werden, und wir müssen den Hebelkonus noch montieren. Das Ganze ist ja jetzt noch im Schraubstock eingespannt. Wenn nun der Hebelkonus aufgeschraubt wird, müssen die zwei Haltenasen im Bremsmantel in die Aussparung des Hebelkonus greifen. Mal trifft man beim Raufdrehen zufällig die Lücke, meistens jedoch nicht. Einfacher geht es, wenn man nun die gesamte Einheit von der Achse runter nimmt. Achtung, Gewindekopf festhalten, sonst purzelt alles nach unten raus! Da nun die Achse fehlt, kann ich den Hebelkonus exakt mit den Aussparungen auf die Haltenasen stecken.

Nun wieder alles umdrehen, dass der Hebelkonus unten ist, wieder schön festhalten, dass nichts raus purzelt. Und jetzt kann ganz problemlos die Achse durchgesteckt und in den Hebelkonus eingeschraubt werden. Alles wieder umdrehen, die Achse im Schraubstock einspannen, Nasenscheibe und Kontermutter montieren, und alles spielfrei und leicht drehend einstellen und fest kontern.

Ein Tipp zum Schluss noch zum Schmiernippel, der an älteren Naben vorhanden ist. Unter ihm läuft der Bremsmantel. Wenn man dort Fett rein presst, kommt nichts an den Kugellagern an. Sollte bei längeren Bergabfahrten der Bremsmantel trocken gelaufen sein und schlimme Bremsgeräusche machen, oder blockieren, kann man dort etwas Fett oder Öl einbringen. Presst man dort zu viel rein, gelangt es zu den Antriebswalzen, und die Nabe tritt ins Leere. Es ist also sinnvoller, die Nabe von Zeit zu Zeit zu öffnen, zu reinigen und neu zu fetten, so wie hier beschrieben. Ich hoffe, denjenigen, die noch nicht so fit in der Schrauberei sind, geholfen zu haben und wünsche viel Erfolg bei der Überholung Eurer Naben.

An dieser Stelle richte ich noch ein großes Dankeschön an Flo Freund für die

weiterführenden Hinweise zur Frühgeschichte der Naben inkl. der Anzeigen aus dem Radmarkt, an Sven Dewitz für die Fotos und an Michael Mertins für die sorgfältige Schlussredaktion.

Auf der Vereinshomepage in der Rubrik „Rund ums Rad“ sind die Patente eingestellt, die im Internetportal DEPATISNET zu finden waren. Leider sind die frühen deutschen Patente von Fichtel & Sachs nicht unter dem Namen des Erfinders zu recherchieren, weil aus unerfindlichen Gründen die Namen nicht als Attribut erfasst worden sind - die Dokumente sind nur aufzurufen, wenn die Patentnummer vorliegt. So musste auf die schweizerischen und britischen Patente zugegriffen werden.

Quellenangaben

- [1/ Robert Allmers: Ernst Sachs – Leben und Wirken, Motorschau-Verlag Dr. Georg Elsner & Co Berlin 1937
- [2/ „100 Jahre Sachs“, Sonderausgabe des Sachs-Journals, Fichtel & Sachs AG (Hrsg.), Schweinfurt 1995
- [3/ Lessing, H.-E.: Patente Kugeln und Kugelpatente, in: Kultur & Technik, Heft 2 1996, S. 53
- [4/ Sportalbum der Radwelt, 7. Jahrgang 1909
- [5/ Großhandelskatalog der Firma H.W. Abel jr. GmbH, Berlin 1928

Abbildungsnachweis

- Abb. S. 18 oben: Der Radmarkt (RM), E. Gundlach Bielefeld, Nr. 635 vom 25. Juli 1903
- Abb. 1 und 2: Katalog „Solidaria“-Fahrräder, J. Jendrosch & Co, Berlin NW 1904
- Abb. 3: Erläuterungsblatt Sammlung Uli Feick
- Abb. 4: Sportalbum der Radwelt; Verlag Strauss AG Berlin, 1903 (2. Jg.), S. 123; Slg. Uli Feick
- Abb. 5 - 8: Kaleidoskop früher Fahrrad- und Motorradtechnik, Maxime Verlag Leipzig 2005; hier: Band 2, Seite 308 (Fig. 130 u. 131) u. 311 (Fig. 146 u. 147)
- Abb. 9: RM Nr. 651 vom 14. November 1903
- Abb. 10: RM Nr. 636 vom 1. August 1903
- Abb. 11: RM Nr. 638 vom 15. August 1903 Flo
- Abb. 12 - 15: Werbekarten, Slg. Uli Feick
- Abb. 16 - 21: Fotos Sven Dewitz

Uli's Museum

Uli's Museumsladen in Spandau ist immer eine Reise wert, und das nicht nur zum Shoppen. Auch die ausgestellten Räder sind etwas Besonderes, decken die Exponate doch die ganze Entwicklungsgeschichte des Fahrrades ab. Der riesige Wandschrank voller Zubehör lässt die Besucher ebenfalls immer wieder staunen.

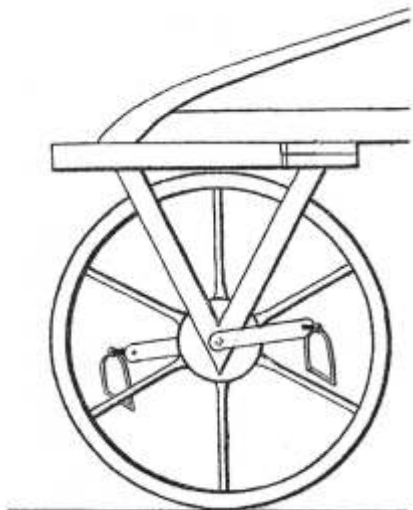
Am „Tag des offenen Denkmals“ (8. September) findet in der Jagowstraße wie jedes Jahr der beliebte Fahrrad-Klassik-Markt statt.

Post aus England

Was gibt's denn heute für Nachrichten aus Großbritannien? Während ich dies schreibe, stimmt das Londoner Parlament über den Brexit ab, man beobachtet die Selbstzerstörung eines demokratischen Systems, aber es ist vielleicht mal ganz erholend, dass es nicht darum, sondern um die News & Views 386-88 und die Boneshaker No. 207 und 208 geht.



Zunächst die N&V. Ein Thanet Silvertham mit Hellenic-Sattelstreben (wie bei alten Giants) in der „My Machine“-Rubrik, toll. Das ist schon was Besonderes. Aber außer schönen bunten Seiten in den Heftmitten, auf denen gute Photos zu sehen sind, war's das dann auch schon mit den N&V, denn sie behandeln Tagesgeschäft im Gegensatz zu den dauerhaft interessanten Forschungsergebnissen aus



den Boneshakern. Treffenberichte, ein immer noch verblüffend gut gefüllter Marktplatz, erhellende Leserbriefe in großer Anzahl, das ist N&V.

Aber nun der Boneshaker, No. 207. Hans-Erhard Lessing hat Hinweise darauf gefunden, dass es in Preußen ca. 1818/19 ein Patent für ein Kurbelveloziped auf der Grundlage der Draisine gegeben haben muss. (siehe Abb. unten links: Versuch einer Rekonstruktion) Lessing führt aber aus, dass nicht das Patent der Tretkurbel das Entscheidende war, da zu damaligen Zeiten Patente nicht die länderübergreifende Bedeutung hatten wie heute, sondern die Tatsache, dass man sich einfach nicht vorstellen konnte, beim Radfahren beide Füße vom Boden zu heben. Als diese Furcht behoben war, auch wegen des Rollschuhbooms Mitte des 19. Jahrhunderts, war es nur eine Frage der Zeit, bis sich das Tretkurbelveloziped durchsetzen würde.

John Walker führt eine Bestandsaufnahme der Fahrradaktivitäten eines Londoner Vororts durch und erwähnt auf 16 Seiten so ziemlich alles, was sich im 19. Jahrhundert in Forest Gate auf dem und um das Rad abgespielt hat. Er listet heute noch existierende Gebäude, die Radläden waren, mehrere Adressen, die heute ganz anderen Zwecken dienen, zeigt interessante zeitgenössische Illustrationen von in Forest Gate entstandenen Rädern, und zitiert einen langen Artikel, 1897 erschienen, der die Vorzüge eines in einer örtlichen Radfabrik entstandenen Produkts erläutert. Deshalb allein ist die Lektüre des Artikels bereits empfehlenswert.



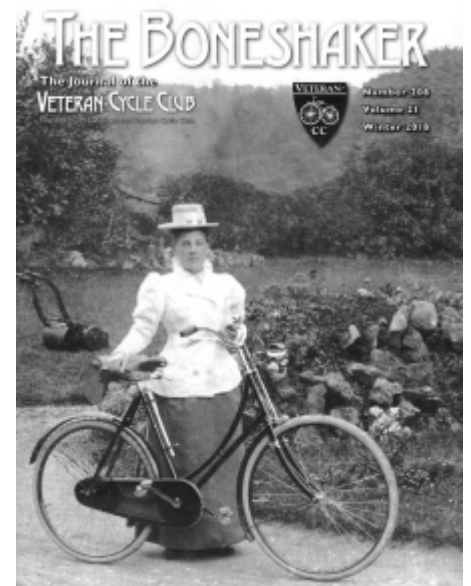
Wieder zurück in die Urzeit des Fahrrads. Ray Miller arbeitet die Bedeutung der Firma Peyton & Peyton für die Entwicklung des Boneshakers heraus. Zwischen 1869 und 1871 bauten Peyton & Peyton das sogenannte „Improved Bicycle“, ein hebelgetriebenes Rad, dessen Antrieb auf das Hinterrad wirkte und für dessen Herstellung die Erfahrung der Firma in der Produktion von eisernen

Bettgestellen von großem Vorteil war. Kataloge werden zitiert, erhaltene Exemplare des Improved Bicycle beschrieben.

Ted Tyndall und Rob Turner zeichnen die 105-jährige Geschichte eines Radladers aus Cambridge nach, der im Jahr 1912 gegründet wurde und 2017 seine Tore schloss. Einhundert Jahre befand sich Ben Hayward & Son sogar an derselben Adresse. Die Fährnisse und Verwandlungen eines Kleinunternehmens werden über das Jahrhundert seines Bestehens hinweg beschrieben.

Einen besonderen Artikel steuert Roger Street bei. Nicht die Geschichte eines Rennfahrers, nicht die eines Werks ist Gegenstand seiner Betrachtung, sondern er beschreibt die hölzernen Roller des Volks der Ifugao auf den Philippinen. Diese Fahrzeuge haben durchaus eine gewisse Ähnlichkeit mit Draisinen.

Der redaktionelle Teil des Hefts endet mit einem kurzen Artikel von Roger Longworth und Eddie Pollard – ja, Eddie Pollard, dem Rahmenbauer. Er beschreibt darin die Grundzüge der Herstellung eines Qualitätsrahmens in Handarbeit. Einige Leserbriefe beschließen das Heft, das sich hier nahtlos an die Nummer 208 anschließt.



Lorne Shields hat das Tagebuch von Louisa E. Burwood (Auszug siehe S. 25) herausgebracht, das auf elf Seiten darstellt, welche Freuden, aber auch welche Schwierigkeiten Radfahrerinnen des ausgehenden 19. Jahrhunderts erleben konnten. Das Tagebuch beginnt am 23. Sept. 1895 mit dem Kauf eines gebrauchten Rads, begleitet seine Verfasserin von blauen Flecken beim Lernen über erste

Touren bis hin zu Ausfahrten, die als „one of life's rare delights“, eine der seltenen Freuden des Lebens, beschrieben werden. Einige mit dem Tagebuch unverbundene Bilder (hier aus Platzgründen leider nur ein Beispiel) eignen sich gleichwohl hervorragend als Illustrationen und ver-



mitteln uns Heutigen ein schönes Bild von den damaligen Zuständen, Moden und auch Fahrrädern.

Rosemary Sharples beleuchtet die Anfänge des Radfahrens in Tasmanien, der großen der Südküste Australiens vorgelagerten Insel. Sie stellt fest, dass selbst in dieser doch nicht wirklich zentral gelegenen Kolonie des britischen Weltreichs das Pedalveloziped ab 1869 nachgewiesen werden kann, wenngleich es keine große Bedeutung für die dortige Wirtschaft entwickeln konnte.

Lisette, Frankreichs bekannteste Radrennfahrerin des späten 19. Jahrhunderts, ist Hauptfigur in Mike Fishpools Artikel. Zu beklagen ist eine sehr unsichere Quellenlage, verursacht von der Berichterstattung der populären Presse der Zeit, die sich nicht sonderlich an Fakten störte, wenn es eine gute Geschichte zu erzählen gab, und Amélie, wie Lisette wirklich hieß, bot einige gute Geschich-



ten, und sensationelle Bilder im Renn-dress dazu. Sicher ist, dass sie eine hervorragende Radfahrerin war und bekannte männliche Kollegen in Distanzfahrten deklassierte. So versicherte sie sich der Dienste „Choppy“ Warburtons, eines bekannten Trainers, der allerdings vor gefährlichem Doping nicht zurückschreckte.

Roger Street beleuchtet die Hintergründe der polizeilichen Kontrolle von Velozipeden im Mailand des 19. Jahrhunderts anhand von mehr oder minder umstrittenen Dokumenten und eröffnet eine Reihe von kürzeren Artikeln, in denen Scotford Lawrence sich mit einer historischen Doktorarbeit zum französischen Fahrrad-Vokabular, Bob Cordon Champ sich mit einem radelnden Bürgermeister von Wolverhampton und Hans-Erhard Lessing sich mit einigen neu aufgetauchten Quellen-Schnipseln zur Geschichte der Draisine beschäftigt.

Das war's dann auch schon wieder.

Euer Toni

Radfahren Lernen im Jahr 1895, aufgeschrieben von Louisa E. Burwood, Queen's Road 82 in Norwich

23. September 1895
Habe ein „Star“-Fahrrad von Mr F. Bond, York Street 46, für £9 gekauft. Sicher und behütet vom vorherigen Besitzer auf dem Rad festgehalten, bestieg ich es zuerst auf der Town Close Road, und von da auf die Queen's Road.

24. September
Eine sogenannte Unterrichtsstunde von einem Jungen, der bei Mr Morris in der Prince of Wales-Street arbeitet, um 17:45 auf einem schmalen Weg, der 20 Meter lang ist und sich auf der Rückseite des Anwesens befindet.

25. September
Eine vergleichbare Promenade um 7:45, plus ein paar blaue Flecken.

26. September
Wiederholung des vorherigen Tages zur gleichen Zeit, eine zweite ‚Stunde‘ um 17:30. Monotonie unterbrochen von einem unangenehm nahen Kontakt zu einer Ziegelmauer.

27. September
Der Junge -Tom- mein Lehrer und ich bestiegen je eine Maschine auf der Thorpe Road und ich radelte, um einen Haufen Steine zu vermeiden, in die Arme eines humorvollen Bäckers. Auf der Clarence Harbour Road stieg ich sehr

häufig und plötzlich ab, was manchmal den völligen Sturz beider Fahrer und ihrer Maschinen hervorrief. Größerer Bedarf an Elliman's Embrocation. [Eine Universal-Tinktur zum Einnehmen gegen Erkältungen und Einreiben von blauen Flecken und Zerrungen bei Mensch und Tier]

28. September
Mr Bond nahm sich mir an. Kein Kommentar. Hatte auf meiner eigenen Maschine eine höchst vergnügliche Fahrt die Ipswich Road entlang vor dem Frühstück.

30. September
Zitternd vor Furcht bestieg ich meine Maschine um 7:45 und wackelte irgendwie die Ipswich Road hinauf und hinunter, begleitet von „Tom dem Lehrer“. Während des Ausflugs wurde ich deutlich zu oft auf den Boden geworfen, und kam verzweifelt nach Hause, hatte ich doch alles von meinem wenigen Selbstvertrauen verloren. Noch größerer Bedarf an Elliman's Embrocation.

1. Oktober
Nach einer weiteren schlaflosen Nacht, dennoch entschlossen, das Rad zu fahren und wenn ich mir bei dem Versuch den Hals brechen würde, wagte ich mich extrem nervös wieder um 8 Uhr nach draußen, Tom saß komfortabel auf seiner Maschine und ich auf meiner. Glücklicherweise kam sogleich Mr Bond des Wegs und rettete mich. Tom sah ein, dass er seine Maschine daheim lassen musste. Da Toms „professionelle Stunden“ sich als unnütz

erwiesen hatten, sagte ich ihm bei der Rückkehr endgültig Lebewohl, und meine Reihe von Desastern hatte ein Ende. Die unermüdliche Geduld, Freundlichkeit und Aufmerksamkeit, die ich hiernach von meinem neuen Instruktor -Mr Bond- erhielt, ist des höchsten Lobes wert. Jeden Morgen, an dem es das Wetter erlaubte, und manchmal abends auch, wurde ich zur glücklichen Empfängerin der besten Radunterweisung, und allmählich gewann ich mein verlorenes Selbstvertrauen zurück und meine zerschmetterten Nerven beruhigten sich. So allmählich, dass ich es kaum bemerkte, fing ich wieder an, allein zu fahren, und von jenem Zeitpunkt an wurde mein Rad zu einer ununterbrochenen Quelle des Vergnügens.



Einen leichten Unfall mit dem Rad gibt es zu verzeichnen, Reparatur zu 3 Schilling, aber die Fahrerin kann sich dazu gratulieren, dass das Unglück auf das Rad beschränkt war, da sie keine Verletzungen davonrug.

Illustration: Louisa Burwood
Übersetzung: Toni Theilmeyer

Lesetipps

New York – Past & Present

Einen ganz besonderen Städteführer über New York wollte Ulrich Balß schaffen und das ist ihm auch gelungen – mit Hilfe von Fotos, Aufzeichnungen und Briefen seines Großvaters Theodor Trampler. Dieser hatte Leipzig Ende der 1920er Jahre verlassen, um in der nord-amerikanischen Metropole Arbeit zu finden. Trampler fand als gelernter Buchbinder schnell Arbeit und schickte alles vom Lohn Aufgesparte in die Heimat, zur Unterstützung von Frau und Kindern. Etwas Geld verdiente er sich dazu, indem er Auswanderer fotografierte oder seine dokumentarischen Fotos an Zeitungen in Deutschland verkaufte. Mit anderen Deutschen schloss der Leipziger schnell Freundschaft, um in der arbeitsfreien Zeit nicht nur auf sich selbst gestellt zu sein. Das aufkommende Heimweh stillte er mit unzähligen Briefen, die mehrmals die Woche bei der Post aufgegeben wurden.



An den Wochenenden erkundete der begeisterte Radfahrer die weite Umgebung mit seinem schwarzen Tourenrad, das die Reise über den großen Teich ebenfalls mitgemacht hatte. Meistens war Trampler der einzige Radler weit und breit. In seinen Briefen finden sich Schilderungen von ausgedehnten Touren entlang des Hudson Rivers, aber auch von Ereignissen in der Großstadt. Seine Entscheidung zurückzukehren, begründet Trampler so: „Die Sehnsucht war größer als das sogenannte Wohlergehen. Leben kann man hier besser, das ist unstrittig,

doch man muß auf vieles verzichten, daß die Waage zugunsten der Heimat ausschlug.“ Am 23. März 1929 verließ er den New Yorker Hafen mit der „MS Deutschland“. Damit endete nach 15 Monaten das Abenteuer Amerika.



Gut, dass die Lieben daheim alles aufbewahrt haben, was der fürsorgliche Deutsche nach Hause schickte. Vor einigen Jahren bekam der Enkel den Nachlass seines Opas und war von dem Text- und Bildmaterial so angetan, dass er etwas Besonderes daraus machen wollte. Schon bei der ersten Durchsicht faszinierten ihn die Fotos, zeigen sie doch ungeschminkt das Großstadtleben, das für die kleinen Leute alles andere als rosig war, und den Alltag eines Auswanderers. Für die Gegenüberstellung von historischen und aktuellen Fotos griff Balß 2017 bei einem New York-Besuch selbst zur Kamera, versuchte die Stadt aus der gleichen Perspektive einzufangen wie sein Großvater. So entstand ein sehens- und lesenswertes Buch aus Briefauszügen, Reisefotos und anderen Dokumenten – eine spannende Verbindung von Vergangenheit und Gegenwart. Die Verwendung von mattem Druckpapier unterstützt die Authentizität der 90 Jahre alten Fotografien.

Dem Buch beigegeben ist eine CD mit elf historischen Musikstücken, die kürzlich von New Yorker Musikern neu eingespielt wurden.

(mm)

Theodor Trampler, Ulrich Balß: New York – Past & Present; Jaro Medien GmbH, Bremen 2018; 158 Seiten zweisprachig deutsch – englisch, Format 30,5 x 21 cm, reich illustriert in sw und color, Hardcover; ISBN: 978-3-9813509-3-7, Preis 30 € inkl. Musik-CD, zzgl. Versandkosten; Bezug über den Online-Shop www.jaro.de/de/

Von der Velocipedfabrik Frankenkurger & Ottenstein zur Victoria-Werke AG

In diesem Buch dokumentiert Peter die Gründungsgeschichte der Victoria-Werke AG in der von ihm bekannten



Methodik. Das heißt, nach neun Kapiteln, die von „Die Firmengründer“ und „Die Firmengründung“ bis zu „Werbeanzeigen und Kataloge“ und „Das Victoria-Velodrom“ reichen, werden in einem umfangreichen Anhang persönliche Dokumente der Firmengründer, Werksansichten, Steuerkopfschilder, Patente und viele weitere Themen dargestellt.

Peter Ullein: Nürnberger Fahrradgeschichte(n) · Von der Velocipedfabrik Frankenkurger & Ottenstein zur Victoria-Werke AG · Die ersten zwanzig Jahre von 1887 bis 1906, Selbstverlag 2018; 283 Seiten, Format DIN A4, viele zum Teil farbige Abbildungen, Softcover; Preis: 28 € + Versandkosten, Bestelladresse: peter.ullein@t-online.de

Von Hillman, Herbert & Cooper zur Justus Christian Braun - Premier-Werke AG

Auch in diesem Werk hält sich Peter an die bereits früher verwendete Gliederung, was es leicht macht, die Entwicklung der verschiedenen Firmen zu einzelnen Themen zu vergleichen. Ein wesentlicher Unterschied liegt darin, dass hier die komplette Firmengeschichte der Nürnberger Niederlassung von „The Premier Cycle Company“ dargestellt wird, die 1888 begann und bereits 1913 mit der Liquidation des Unternehmens endete, wobei diese aber erst 1923 endgültig abgeschlossen wurde. Besonders spannend sind die Jahre ab 1910, weil sich dann Fahrrad- und Automobilgeschichte vermischen.



Peter Ullein: Nürnberger Fahrradgeschichte(n) · Von Hillman, Herbert & Cooper zur Justus Christian Braun - Premier-Werke AG in Nürnberg · Von 1888 bis 1923, Selbstverlag 2018; 266 Seiten, Format DIN A4, viele zum Teil farbige Abb., Softcover; Preis: 26 € + Versandkosten, Bestelladresse: peter.ullein@t-online.de

Vintage Räder

Wieder ein Buch mit diesem Modewort „vintage“. Es ist schon erstaunlich, was heutzutage alles vintage ist. Was soll dieser Begriff eigentlich ausdrücken? Im englischen Wörterbuch stehen mehrere Übersetzungen dafür: altmodisch, hervorragend, aus einer bestimmten Zeit stammend, im wahrsten Sinne also klassisch und – jetzt kommt mein persönlicher Favorit – die besten Eigenschaften seiner Art zeigend! Das trifft auch genau auf die Räder zu, die der Restaurator als Beispiele in seinem Buch präsentiert: die vollkommenen italienischen Rennräder aus den Hochzeiten des Radsports. Der Autor des Buches, Gianluca Zaghi, ist ein Meister seines Faches, ein Praktiker durch und durch, ausgestattet mit viel Gespür für Ästhetik. In sechs Kapiteln beschreibt er die Materie, die ihm so ans Herz gewachsen ist: die Restaurierung stählerner Sport- und Rennräder.

Beachtenswert sind seine Vorüberlegungen, die jeder Restaurierung vorangehen sollten. Und Zaghi unterscheidet klar zwischen einer konservativen, also bewahrenden Bearbeitung und einer kreativen Komplett-Bearbeitung, die quasi ein neues Rad entstehen lässt. Mit Hilfe vieler Fotos und technischer Beschreibungen lässt er den Leser/die Leserin teilha-

ben an seiner Leidenschaft für alte Renner, die ihn schon ein Leben lang begleitet. Erstaunliche Vorher/Nachher-Fotos zeigen das Machbare bei der Wiederherstellung der alten Optik auf. Auf jeder Seite spürt man die jahrelange Erfahrung und den umsichtigen Umgang mit dem so kostbaren Material. Selten habe ich ein Technik-Buch gelesen, in dem der Autor so tiefe Blicke in sein Denken und Handeln gibt. Jedes Kapitel wird außerdem von kurzen velophilen Essays begleitet, damit kommen die Macher der Eroica und andere Akteure der Klassikrad-Szene zu Wort. Aus allen Texten wird ihre Liebe zu alten Rädern deutlich.



Die Bebilderung des Buches entführt in eine Zeit, wo dem Rennrad noch etwas Heldenhaftes anhing. Detail- und Totalfotos lassen keine Wünsche offen. Leider ist das Buch nur eine Übersetzung aus dem Italienischen und die gezeigten Beispielräder entstammen bis auf zwei „Franzosen“ den italienischen Edelschmieden. Wie gerne hätte man dieses Buch mit deutschen Rennrädern in den Händen, mit den Spitzenprodukten von Dürkopp, Rabeneick, Bismarck, Bauer, Stollenwerk, Köthke, Hübner & Koch usw. Ob so ein Buchprojekt jemals verwirklicht werden könnte?

(mm)

Gianluca Zaghi: Vintage-Räder – Wie Sie alte Fahrradschätze aufspüren und restaurieren; Covadonga Verlag Bielefeld 2018; 208 Seiten, Format 24 x 16,5 cm, reich bebildert, Hardcover; ISBN 978-3-95726-033-8, Preis 29,80 €; erhältlich im Buchhandel oder bei fahrradbuch.de

Otto, Otto – Unvergessen!

Der Radsportfan kann sich freuen – wieder einmal ist Otto Weckerling in seiner Heimat Kehnert an der Elbe, (nördlich von Magdeburg) gewürdigt worden. Unser Günter Grau bekam die Gelegenheit, das Leben des bekannten DÜRKOPP-Berufsfahrers in einer kulturgeschichtlichen Schriftenreihe darzustellen. Der Text von 15 Seiten orientiert sich an Günters Veröffentlichung zu Weckerling im KS 40, hinzugekommen sind aber ein paar Anekdoten und komplett anderes Bildmaterial in Form von 20 Abbildungen.

Im gleichen Heft schreibt Günter auch noch über die wohl kurioseste Rennstrecke Deutschlands – der „Kanonenbahn“ in Tangerhütte (8 Seiten mit 7 Abb.). Schon der Name weist auf das Besondere dieser Bahn hin, entstanden ist sie nämlich als Teststrecke der GRUSON AG, einem Hersteller für Kanonen und Lafetten. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Rundkurs durch die örtlichen Radsportvereine einer friedlichen Nutzung zugeführt. Höhepunkte in der Bahngeschichte waren sicher die Auftritte von Otto Weckerling und Täve Schur. Bis in die 1980er Jahre – wenn auch zuletzt nur noch im Bereich des Jugendradsports – reicht die Spur der Bahnaktivitäten.



In einem dritten Beitrag werden die Radsportaktivitäten des RV Wanderlust auf zwei Seiten dargestellt.

(mm)

Günter Grau: Otto, Otto – Unvergessen! Der Berufsrennfahrer Otto Weckerling aus Kehnert, im Heft 7 der Schriftenreihe des Kultur- und Geschichtsvereins „Grenzland“ e. V.; im Selbstverlag erschienen 2018 in Tangerhütte; Format 15 x 21 cm, reich illustriert in sw und color, Softcover; Schutzgebühr 5,- € + 2,50 € Versandkosten; Bestellungen via Email an: edda_ahrberg@yahoo.de

Die Regeln

Wer bisher der Meinung war, Fahrradfahren bedeute, man setze sich auf ein Fahrrad und fahre los – der muss sich eines Besseren belehren lassen. Gut, da wäre noch zu bedenken, dass das Rad die passende Größe haben und verkehrstüchtig sein sollte, die passende Kleidung für Sommer oder Winter nicht zu vergessen. Und wenn man Radsport betreibt, sollte man unter Umständen möglichst schnell fahren – so weit, aber noch nicht gut.



Dass es aber sage und schreibe 91 Regeln geben soll, die ein „Radsportjünger“ zu bedenken hat, wird manch einen überraschen – dieser Überzeugung sind allerdings die „Velominati – die Hüter des Ritzels“. So nennen sich die Autoren dieses „Kodex für Radsportjünger“, angelehnt an die „Illuminati“, die Angehörigen einer Geheimgesellschaft, heutezutage bekannt aus Funk und Fernsehen. Anders als im Film haben diese „Velominati“ jedoch Humor, weshalb ihre Regeln nicht immer nicht ganz ernst gemeint und wohl mit einem Zwinkern im Auge niedergeschrieben wurden.

Aber eben auch mit Leidenschaft – der Radsport wird in diesem Buch als Passion sowie als kulturelle Erscheinung zelebriert, was durch ein Vorwort von William Fotheringham untermauert wird, für den die wichtigste Regel ist, dass Radsport eine Leidenschaft ist.

Nach Ansicht der Autoren ist Regel #5 die wichtigste: „Beiß auf die Zähne“.

Wenn man die Startnummer 13 zieht, sollte man sie auf den Kopf drehen. Wenn man sich wie ein Idiot aufführen möchte, dann wenigstens wie ein unterhaltsamer Idiot. Von praktischerem Nutzen ist die Regel, Müll nicht in die Umwelt zu werfen, dass Hosen und Socken die richtige Länge haben sollten und man beim Radfahren keine Kopfhörer tragen sollte. Und auch wenn sich einige Regeln überzogen lesen, so findet man überall ein Körnchen Wahrheit.

Abgerundet wird der Kodex mit einem Glossar zu Begriffen, von denen man nicht weiß, ob man diese kennen muss oder nicht.

Weitere Erkenntnisse aus der Welt der „Velominati“ kann man übrigens auf der Webseite www.velominati.com/ (in Englisch) – voller unterhaltsamer Artikel und Sprüche – nachlesen.

(Renate Franz)

Velominati: Die Regeln - Kodex für Radsportjünger in der Übersetzung von Rainer Sprehe; Covadonga Verlag, Bielefeld 2018; 312 Seiten, Format 21 x 14,8 cm; ohne Abbildungen, Softcover; ISBN 978-3-95726-027-7, Preis: 14,80 €; erhältlich im Buchhandel und über fahrradbuch.de

Ventoux

Wie der Roman auf meinen Tisch kam, ist bei mir leider in Vergessenheit geraten. Aber im vergangenen Sommer packte ich das Buch in meine Reisetasche – etwas Urlaubslektüre kann ja nie schaden. Leid getan hat es mir nicht, denn die Story hat durchaus Faszinierendes zu bieten, was uns als Historiker nahe liegt: Ein wiederentdecktes Gruppenfoto bildet den Hintergrund für die Romanhandlung. Es zeigt sechs junge Menschen am Mont Ventoux, der kultigen Bergetappe der Tour de France. Der Leser erfährt nach und nach immer mehr über die Beziehungen der abgelichteten Personen untereinander, ihre völlig unterschiedlichen Lebenswege und Schicksalsschläge. Im Mittelpunkt steht die Liebe der Freunde – fünf Männer und eine Frau – zum Radsport, was nicht verwundert, denn Autor Bert Wagendorp ist ein niederländischer Radsportjournalist und großer Radsportfan. Diese Eigenschaften teilt er mit der Hauptfigur des Romans, Bart Hoffmann. Dreißig Jahre hatte sich die Gruppe aus den Augen verloren, auf Initiative der Frau kommt es zu einem Wiedersehen. Geschickt verbindet Wagendorp in seinem Text die Gegenwart mit der Vergangenheit – in vielen Rückblenden erfährt

der Leser immer wieder Überraschendes. Die Story entwickelt sich kurzweilig und an manchen Passagen sogar spannend. Nur den Epilog hätte sich der Autor sparen können, der ist mit seinem Plot an den Haaren herbeigezogen – Friede, Freude, Eierkuchen lassen grüßen! Sehr schade für den sonst gelungenen Roman.



Bert Wagendorp füttert seine Story mit etlichen Details für Freunde des Radsports, die Radsportlegenden wie Eddy Merckx, Tom Simpson, Fausto Coppi finden ebenso Erwähnung wie die großen Fahrradmarken Bianchi, Raleigh und Gazelle. Wagendorp gelingt es wunderbar, Gefühlswelt und Sprache der Heranwachsenden in den Rückblenden einzufangen. Ältere Leser werden sich an ihre eigene Jugend erinnern fühlen, dazu trägt sicher auch die teilweise derbe Sprache der Freunde bei. Alles in allem ist der Roman eine gelungene Mischung von Humor, Spannung und manchmal auch Wehmut. Die letzten sieben Seiten des Epilogs kann man sich allerdings gut verkneifen.

(mm)

Bert Wagendorp: Ventoux – Ein Sommer, der das Fieber des Lebens in sich trug, aus dem Niederländischen übersetzt von Andreas Ecke; btb Verlag, München 2016; 320 Seiten, Format 11,8 x 18,7 cm; jetzt erschienen als Taschenbuch; ISBN: 978-3-442-71689-0, Preis 10,00 €; erhältlich im Buchhandel oder über fahrradbuch.de

Belgische Beutefahrräder in der deutschen Wehrmacht

Fahrräder der belgischen Armee

Über die Jahre habe ich einige Fotos von belgischen Armeerädern im Einsatz bei der Wehrmacht gesammelt – sie wurden aufgenommen durch deutsche Soldaten. Es geht hauptsächlich um die Truppenfahrräder **Tm1 (Type militaire 1)** und **A.B. 39 (Armée Belge 39)**. Den ersten Typ gab es seit Ende der 1920er/Anfang 1930er Jahre, den zweiten ab November/Dezember 1939. Mein frühester Nachweis bisher stammt vom Januar 1940. Insgesamt habe ich bis heute vier Fahrräder gesichtet, davon zwei in meiner eigenen Sammlung. Bilder vom Gebrauch des A.B. 39 bei der belgischen Armee sind noch nicht aufgetaucht. Durch die Mobilmachung der belgischen Armee gab es daneben noch **Gendarmerie-Fahrräder**, da die Gendarmerie motorisiert wurde, und **aus dem Zivilbereich beschlagnahmte Fahrräder**, die entsprechend der Militärvorschriften mit Teilen für den Kriegseinsatz umgerüstet wurden. Zu Anfang des Krieges gab es auch noch vor Ort beschlagnahmte Fahrräder, die gar nicht inventarisiert wurden.

Die beschlagnahmten Fahrräder wurden durch die Steuerverwaltung in den

Fahrräder. Von einer Beschlagnahme wurde nur abgesehen, wenn das Fahrrad unter einem Jahr alt war, es ein Damen- oder Kinderrad war oder wenn der Eigentümer das Rad zum Arbeiten brauchte. Bei der Erfassung wurde auch der Wert der Fahrräder geschätzt. Dieser Wert wurde bei der organisierten Be-

produziert, aber der Bedarf war teilweise so groß, dass selbst Belgier, die mit ihren Rädern kriegs- oder behördenwichtige Tätigkeiten erledigten, diese abgeben mussten. Kein einziges Fahrrad in Privatbesitz war am Anfang des Kriegs sicher in Belgien. Zu Kriegsbeginn gab es auch noch jede Menge Flüchtlinge, die mit Fahrrädern unterwegs waren. Ab dem Mai 1940 mussten sich Jungen ab 16 Jahren im Westen des Landes bei Rekrutierungszentren, den sogenannten CRAB's (Centre de Recrutement de l'Armée



Truppenfahrrad Tm1 mit Stangenbremsen englischer Art und 28 Zoll-Rädern, Reifengröße 47-622, 44/22 Zahnkränze auf 3/16 Zoll, Karbidbeleuchtung (später auch elektrisch), Waffentragegestell für Gewehr/Maschinengewehr, T-förmige Sattelstütze.



Truppenfahrrad A.B. 39 mit Kabelzugbremse und 28 Zoll-Rädern, 44/22 Zahnkränze, vorgesehen für elektrische Beleuchtung.

Gemeinden erfasst. An Hand dieser Erfassung wurde jährlich ein Nummernschild vergeben und der Zustand des Fahrrades aufgeschrieben. Auf diese Weise hatten die belgischen Behörden Listen über alle zu beschlagnahmenden

schlagnahme als Entschädigung ausbezahlt. Eine zeitweilige Nutzung der Räder über eine Leihgebühr gab es nur für kurze Zeit, weil dieses Verfahren für den Staat zu teuer war. Während der Mobilmachung wurden zwar mehr Armeeräder

Belge) melden, um rekrutiert zu werden. Sie wurden im Kriegsverlauf hin und her geschickt, um schließlich in Südfrankreich in belgischen Ausbildungslagern zusammengezogen zu werden. Nach der Ausbildung sollte das „junge Blut“ an die



Der Gepäckträger Modell 29/34 ist durch die gelochte breite Platte gut identifizierbar.

Front geschickt werden, doch soweit kam es nie. Man überließ die Jungsoldaten in Frankreich sich selbst, nach der Kapitulation der belgischen Armee im Mai 1940 wurden sie sogar als Verräter angesehen. Erst nach August 1940 wurden die jungen Leute durch das Belgische Rote Kreuz nach Hause geholt.

Beutefahrräder der deutschen Wehrmacht

Neben Beutefahrzeugen und -waffen gab es auch Beutefahrräder. Waffen, Panzer und andere Geräte wurden verwaltet, in dem sie in sogenannten „Kennblättern fremden Geräts“ erfasst wurden. Eingetragen wurde die Herkunft durch ein Kürzel in Klammern, zum Beispiel (e) für England, (f) für Frankreich, (r) für Russland, (b) für Belgien, (p) für Polen, (t) für Tschechei, (h) für Holland usw. Also Truppenfahrrad (f) stand für ein französisches Beutefahrrad. Waffen und Geräte bekamen noch zusätzlich eine meist dreistellige „Fremdgerätenum-

mer“. Jedes feindliche Militärrad, das in den Besitz der deutschen Truppen kam, galt als Beutefahrrad. Keine Rolle spielte dabei, ob dies im Verlaufe des Krieges vor Ort oder erst bei der Besetzung des besiegten Landes geschah.

In Sammelstellen wurde nach dem Krieg das Beutematerial zusammengezogen, um ihm eine neue Verwendung zu geben. Neben eigenen Truppenfahrrädern hatte die deutsche Wehrmacht auch viele zivile deutsche Räder, Beuteräder, lokal gekaufte und gegen Bezahlung beschlagnahmte Fahrräder benutzt. Und dann gab es noch die Mischungen durch Reparaturen, denn viele Teile waren

damals schon standardisiert. In meiner Sammlung habe ich mehrere Nachweise von Beutefahrrädern aus Polen, England, Frankreich, Holland, der Tschechei und Belgien gefunden. Hier präsentiere ich einige Bilder meiner Sammlung von belgischen Armeefahrrädern.

Weitere Informationen über belgische Armeefahrräder kann man auf den Internetseiten von Jean Lummerzheim finden unter: <http://www.abbl1940.be/FIETSEN/ABBLfietsen.htm>

(Philip Moreau, Bocholt in Belgien)



Belgische Räder im Einsatz der deutschen Wehrmacht

Abbildungen links:

Tm1 Fahrräder, schwarz lackiert mit Stangenbremsen

Abbildungen unten:

Tm1 im Einsatz bei der Wehrmacht, es sind belgische taktische Zeichen und Nummern auf dem Schutzblech zu erkennen

Tm1 mit Wehrmachtsbepackung, in der Gewehrhalterung hängt ein Karabiner 98k (steht für kurz)



Belgische Räder im Einsatz der deutschen Wehrmacht

*Abbildungen rechts:
A.B. 39 Fahrräder, olivgrün oder schwarz mit
Kabelzug-Vorderbremse und verchromter
Rücktrittbremse Marke Novo Husqvarna*

*Abbildungen unten:
A.B. 39 Fahrräder, olivgrün mit 2 Kabelzug-
bremsen*

*Abbildung ganz unten:
A.B. 39 Fahrräder, olivgrün mit 2 Kabelzug-
bremsen und Anhängern*





Abb. 4 Radrennen am Friedberger Schlossberg im Mai 1922

In den Folgejahren avancierte der Schlossberg von Friedberg wiederholt zum Schauplatz von Radrennen (Abb. 4) und auch so mancher Freizeitradler ließ es sich nicht nehmen, den Berg zur Not auch durch Schieben des Rades zu erklimmen.

An dieser Stelle geht mein herzlicher Dank an den Archivar der Stadt Friedberg, Herrn Matthias Lutz, der durch

großes Engagement und Befragungen der Nachfahren von Peter Tacho großes Interesse an der Geschichte und deren Aufarbeitung zeigte und die interessanten Fotos zur Verfügung stellte.

Vielen Dank auch unserem Chefredakteur Michael, der die Patente recherchierte und mir mit Rat und Tat zur Seite stand.

In der Hoffnung, dass die besondere sportliche Leistung von Peter Tacho jun. insbesondere zum bald anstehenden 100-

jährigen Jubiläum von den Stadtvätern Friedbergs aufgegriffen und in besonderer Weise gedacht wird sowie dass zahlreiche Oldtimerenthusiasten einmal den „Peter-Tacho-Gedächtnisberg“ mit ihren Stahlrossen erklimmen mögen, beschließe ich nun meine Zeilen.

(Sven Schepp, Wiesbaden)

Anmerkungen:

- /1/ „Fahrrad mit zwei Sitzen“ - Patent Nr. 13 370 der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 14.10.1896 und „Hohlreifen und dergleichen mit in demselben liegenden Spannreifen“ - Patent Nr. 77 432 des Kaiserlichen Patentamtes vom 20.02.1894
- /2/ Andreas Sauer: Als die Bilder laufen lernten – 100 Jahre Kinogeschichte in Pfaffenhofen; aus der Reihe: Pfaffenhofer Stadt Geschichte(n), Pfaffenhofen Mai 2012
- /3/ Friedberger Gemeindebote vom 29.05.1921

Weitere Quellen: Friedberger Allgemeine vom 01.08.1980 und 03.10.1991

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 DEPATISnet - Auskunftssystem des Deutschen Patent- und Markenamtes
- Abb. 2 Privatbesitz
- Abb. 3 und 4 Stadtarchiv Friedberg

21:03 Uhr die Ziellinie und löste damit seine Wette ein und gewann 500 Mark! Der monetäre Gewinn klingt heutzutage wertvoller, als er 1921 mit Beginn der Inflation tatsächlich Wert gewesen ist.

Die zeitgenössischen Zeitungsberichte sorgen sich löblicherweise am Ende ihres Berichtes um die Gesundheit des aufgrund des Regens völlig durchnässten Radsportlers ohne darauf einzugehen, wie der Teufelskerl Peter Tacho jun. seinen Triumph auf Triumph tatsächlich in den Wirtschaften von Friedberg gefeiert haben mag!

Noch einmal: Die Fünzig vom Abendblatt

Die Besprechung des Buches von Alfred Weidenmann im KS 66 muss einige Ergänzungen erfahren. Weitere Erkenntnisse über diesen erfolgreichen Jugendroman und interessante Details zur Biographie des Autors will die Redaktion den KS-Lesern nicht vorenthalten. Kaum war der KS verschickt, ergab sich durch Recherchen von Sven Schepp, dass das besprochene Buch von 1960 gar nicht die erste Auflage des Romans war. Es gab



zweier Kaulquappe-Romane unter dem Titel „Die Fünzig vom Abendblatt“ wie im KS erwähnt.

Wie unterscheiden sich nun die Ausgaben? Sprachlich entschärft wurde z. B. die Benennung des dunkelhäutigen Sams, in der Auflage 1960 als Negerjunge bezeichnet, musste er sich 1951 noch als Nigger benennen lassen. Die Spitznamen der Zeitungsfahrer sind in der jüngeren Ausgabe flapsiger gewählt - das sollte offenbar mehr dem gewandelten Sprachgebrauch der Zielgruppe entsprechen. Und natürlich trägt der Anführer Kaulquappe, nun Ali Baba genannt, 1960 „blue jeans“. Die Story blieb gleich, jedoch ist an vielen Stellen mehr oder weniger stilistisch gefeilt worden, sie hat einfach mehr Pepp. Ob die Änderungen vom Lektorat oder vom Autor selbst vorgenommen wurden, ist heute nicht mehr festzustellen.



Was an Weidenmann verblüfft, ist seine Vergangenheit. Im Nachkriegsdeutschland machte er bis in die 1990er Jahre richtig Karriere: 1955 erhielt Weidenmann das Filmband in Gold für den Film „Canaris“, später war er als Regisseur für bekannte Filme („Buddenbrooks“) und beliebte Krimiserien wie „Der Alte“, „Derrick“ etc tätig. Unter den Nationalsozialisten war Weidenmann in leitenden Funktionen für die Propagandafilme der Hitlerjugend („Hände hoch!“ und „Junge Adler“) zuständig, aber ebenso ein eifriger Bücherschreiber (Kriegsbücherei der deutschen Jugend).

Wie war es möglich, dass eine Person mit dieser braunen Vergangenheit nach seiner sowjetischen Gefangenschaft einen Persilschein (Entnazifizierungsnachweis) erhielt? Zum Beginn der 50er Jahre wurde der „Reinwaschung“ mit dem Entnazifizierungsschlussgesetz ein Ende gesetzt. Offenbar wurde allgemein ziemlich lax nach Adenauers Devise gehandelt: „Nehmen Sie die Menschen, wie sie sind, andere gibt's nicht.“

(mm, Quelle für die biographischen Daten: Wikipedia)

„Die Nächste bitte!“ – Ein Besuch beim Lampendoktor

Seit Mai 2018 besitze ich ein sehr schönes Dreirad der Fa. Singer / England, Baujahr vermutlich 1886. Es war unrestauriert, ist aber inzwischen wieder fahrbereit. Von vornherein fehlten jedoch einige Zubehörteile wie zum Beispiel die Beleuchtung.

Wie sah die zeitgenössische Lampe aus und woher nehmen? Ich bekam Kontakt zu Ivan Sojc vom Deutschen Fahrradmuseum in Bad Brückenau. An dieser Stelle ein ganz herzlicher Dank an ihn für seinen kompetenten Rat bei der Restaurierung des Dreirades. Nach ein paar Telefonaten stand fest, wir treffen uns in Mannheim auf der Veterama. Dort konnte ich einige Lampen aus seiner umfangreichen Sammlung bewundern. Ich erwarb eine sehr schöne, außen vollkommen intakte Lampe, bei der jedoch der komplette Brenneinsatz inklusive des Tanks fehlte. Durch meine Ausbildung als Feinmechaniker fühlte ich mich befähigt, mit entsprechender Werkstattausrüstung einen solchen Einsatz mit einem Tank in der Größe einer Streichholzschachtel anfertigen zu können. Drehen, fräsen, bohren, schleifen – kein Problem, dafür war alles Gerät vorhanden. Es fehlte aber die Möglichkeit, Blech präzise zu kanten. Erste Versuche mit Holzklötzen und Schraubstock brachten nicht die erforderliche Genauigkeit, was den Abbruch dieses Experiments zur Folge hatte. Neue Überlegungen führten zum Bau der abgebildeten kleinen, sehr präzise arbeitenden Kantbank. (Abb. 1) Mit der in allen Teilen aus Werkzeugstahl gefertigten Maschine, die auch über einen feinjustierbaren rückseitigen Anschlag verfügt, ist es nun möglich, Bleche mit einer Dicke von 0,5 mm innerhalb einer Toleranz von 0,1 mm sauber zu einem geschlossenen Bauteil zu kanten. (Abb. 2) Bevor es aber an das Zuschneiden und Kanten der Blechrohlinge ging, musste ein Holzmodell des Tanks angefertigt werden, um die erforderlichen Maße für höchste Passgenauigkeit der Tankteile zu ermitteln.

Wird Blech gelötet, kann es durch Temperatureinwirkung zu Verformungen kommen. Um dieses zu verhindern, wurde aus Aluminiumprofilen eine universell verstellbare Lötlehre gefertigt, welche die zu verlötenden Bleche während des Lötvorganges exakt in Form und Position hält. Für die Lötungen an kritischen Stellen werden Weichlote mit unterschiedlichen Schmelzpunkten verwendet. Für die

Lötarbeiten selbst kommen drei Techniken zur Anwendung. Der gute, alte, flammenbeheizte KupferlötKolben, eine Micro-Lötflamme und ein inzwischen nicht mehr gefertigtes „Factotum“-Goldschmiedelötgerät mit Kohleelektrode und Fußschalter. (Abb. 3) Mit ihm lassen sich selbst kleinste Teile passgenau und sauber anlöten, ohne das Umfeld nennenswert zu erwärmen. Ein solches Kleinteil befindet sich an jener Stelle am Tank, an welcher die Regulierwelle durch einen Schlitz im Lampengehäuse nach außen tritt. Der kleine Blechstreifen verschließt bei eingesetztem Tank den Schlitz und verhindert so im Lampeninneren eine Querströmung, die zu einer Schiefstellung der Flamme führt. Die Konstrukteure haben damals schon an vieles gedacht und wahre feinmechanisch-technische Kunstwerke geschaffen. Kompliment!

Wenn die beiden Stirnseiten und das Bodenblech eingelötet sind, wird die genaue Position der Aufnahmebohrung für den Brenneinsatz ermittelt. Schließlich muss die Welle für den Dochtantrieb genau in den Schlitz des Lampengehäuses passen. Auch die Höhenlage ist genau zu ermitteln, um den vorgefertigten Brenner danach anzupassen. Die Bohrung mit Durchmesser 20 mm wird mit einem 1 mm Fräser auf einer handgeführten Kopierfräsmaschine mittels Kreisschablone in das nur 0,5 mm dicke Messingblech gefräst.

Nun zum Brenneinsatz selbst: Das Verfahren mit dem Dochtantrieb ist das normale, heute noch bei Petroleumlampen gebräuchliche. Üblicherweise sind diese Bauteile im Blechpress-, Tiefzieh- oder Stanzverfahren hergestellt. Diese Techniken scheiden bei einer Einzelfertigung jedoch aus. Daher wurden diese Teile als dünnwandige Dreh-Frästeile konstruiert und ausgeführt. Das Transportzahnrad für den 13 mm breiten Docht ist als griffiges Doppelrad ausgeführt und aus Messing gefräst. (Abb. 4) Für die Herstellung des Dochtschachtes aus 0,5 mm dickem Messingblech wurde ein kleines Gesenk gefertigt. Für kleinere Lampengehäuse wurde zusätzlich ein Brenneinsatz mit 10 mm Dochtbreite entwickelt. Bei der Fertigung der Bajonettsverriegelung konnte die universelle Deckel FP1 Fräsmaschine ihre vielfältigen Möglichkeiten unter Beweis stellen.

Nicht zu vergessen ist das außenliegende Rändelrädchen für die Flammenregulierung. Diese Rädchen wurden vor 130 Jahren ebenfalls aus Blech gepresst und hatten sehr präzise ausgeführte Rippen, welche in der Pressform als Negativ vorhanden waren. Auch hier musste jetzt in Einzelfertigung gearbeitet werden. Das übliche Rändelverfahren auf der Drehmaschine brachte nicht die gewünschte Optik. So habe ich den Aufwand nicht gescheut und die winzigen Nuten mit Stoßkopf und Teilapparat auf der FP1 gestoßen – es hat sich gelohnt! (Abb. 5)



Nach dem Einlöten des Bajonettringes in den Tank wurden die Lötmittele reste innen und außen sorgfältig entfernt, alle umlaufenden Löt nähte sauber verschliffen und eine Patinierung vorgenommen. Die Inbetriebnahme mit Lampenöl war problemlos und eine „helle Freude“. (Abb. 6) Die Flamme hat eine sehr schöne Form, brennt absolut ruhig und lässt sich sehr gut regulieren. Inzwischen wurden mehrere Lampeneinsätze in unterschiedlicher Größe und Form angefertigt.

(Text: Bernhard Schmidt, Fotos: Dina Lucia Weiss)

Wer Interesse daran hat, Näheres zu erfahren, kann sich gerne an Bernhard Schmidt (Tel. 02247 / 3343, info@topspeed-design.de) wenden.



Fotos und Copyright:
Dina Lucia Weiss



Wintertreffen 2019

So war das zweite Februar-Wochenende als fester Termin im Kalender vieler Vereinsmitglieder eingetragen: „Wintertreffen Bad Hersfeld“. Die Veranstaltung fand erneut in der Jugendherberge dieses hübschen Ortes statt. Dort wurden wieder alle Belange bestens erfüllt, Unterbringung, Verpflegung sowie Räumlichkeiten für Tagung, Teilebörse und Ausstellung. Diese hatten mehrere Mitglieder und das Deutsche Fahrradmuseum Bad Brückennau mit einigen interessanten Exponaten zum diesjährigen Thema bestückt.

Der Freitag war wie in den Vorjahren für die meisten Teilnehmer der Anreisetag. Ab der Mittagszeit rollten sie nach und nach ein, so gab es im Foyer ein ständiges Hallo und freudige Begrüßungen. Etliche Kisten und Kästen wurden hereingeschleppt und sofort begann der Aufbau des Teilemarkts und der kleinen Ausstellung in der ersten Etage. Wie Magneten zogen die Verkaufstische die Teilnehmer_innen an.



Es war wie immer für jedes Sammelgebiet etwas dabei. Abends versorgte die Herbergsküche die Hungrigen mit einem leckeren Grill- und Salatbuffet. So gab es erstmals am Abend keinen Lokalwechsel, was bei Allen gut ankam. Man konnte sich in der Weitläufigkeit des Gebäudes gut verteilen und sich ausgiebig dem Thema Atrrad widmen. Es wurde spät, denn an der Rezeption schloss die „Bar“ erst kurz vor Mitternacht.

Trotzdem begann die von Ivo Böttcher und Helge Schultz organisierte Veranstaltung am Samstag pünktlich um 9.15 Uhr im voll besetzten Tagungsraum. Das Motto 2019: „**Das Fahrrad und die Weibersleut'** - **Kulturgeschichte und Technik**“. Die Themenpalette der Vorträge war wieder sehr weitreichend. Als Eröffnungsvortrag referierte Florian Nikolaus Reis über die Rollenverteilung von Mann und Frau in verschiedenen Kulturen vom Altertum bis in die Gegenwart. Sie erlebte große Veränderungen und war hauptsächlich religiös geprägt. Das Frauenideal wechselte von

Epoche zu Epoche, auch abhängig von gesellschaftlichen Stand und Kulturkreis. Heute ist die Rolle der Frau eher ideologisch geprägt und auf Erreichen der Gleichberechtigung ausgerichtet.

Weiter ging's mit Sascha Kaltwasser und der Rennfahrerin und Werbeikone **Evelyn Hamilton**. Sie war in den 1930er und 1950er Jahren eine bekannte Dauerfahrerin und erzielte einige Rekorde, z. B. legte sie 1938 in 100 Tagen 10 000 Meilen zurück. Auf fast allen Pressefotos hat sie durch das Tragen von Shorts ihre langen Beine als „Markenzeichen“ in Szene gesetzt.

Darauf folgte der brillant bebilderte Vortrag von Jürgen Wagner. Er dokumentierte an Hand der Zeitschrift **DIE RADLERIN** – aus dem digitalisierten Bestand der Sächsischen Landes- und Universitätsbibliothek – **Die Situation der Radfahrerin im Jahr 1899**. Wer dort mal online stöbern möchte, findet die Zeitschrift unter dem Link <https://digital.slub-dresden.de/werkansicht/dlf/124438/3/0/>. Wagners Bildvortrag wurde durch das Verlesen einer Passage aus Anton Tschechows Roman (Der Mann im Futteral, erschienen 1898) angereichert. Es ging um die Szene, als ein sittenstrenger Lehrer auf einen jungen Kollegen trifft, der mit seiner Schwester auf dem Rad unterwegs ist. Dafür wird der Jüngere mit moralischen Vorhaltungen überhäuft. Der Beitrag verdeutlichte, wie unschicklich das Radeln der Damen seinerzeit angesehen wurde.

Christian Horstmann berichtete über **Varianten der Torpedo Universal Viergang-Nabe**.

Vor der wohlverdienten Mittagspause kam noch der Velo-Sachverständige Ernst Brust an die Reihe und referierte über **Flattern und Pendeln beim Tiefeinsteiger**. Diese unerwünschte Dynamik kann durch Materialermüdung zu einer großen Gefahr für Rahmen werden. Der wieder einmal hochwissenschaftliche Beitrag wurde mit einem Film von einem Mountainbike-Rennen aufgelockert: Der Fahrer stürzte, das Fahrrad rollte aufrecht weiter, der Fahrer raffte sich auf und lief hinter seinem Fahrrad her. Leider blieb offen, ob er das Rad noch eingeholt hat!

Gestärkt ging es in die Nachmittagsrunde mit Berthold Glunz' Vortrag über den seltenen **Nordap Nabenmotor**. Hersteller war in der ersten Hälfte der 1950er Jahre der Nordbadische Apparatebau in Ladenburg bei Mannheim. Berthold

erläuterte das Innenleben von zwei Modellen der Nabenmotoren. Die kompakte Bauweise konnte an einem geöffneten Motor nachvollzogen werden.



Uli Feik zeigte in seiner Bildershow **Fahrrad, Frauen und Frivoles** Beispiele aus seiner reichhaltigen Postkartensammlung, eine Variante des Themas Weibersleut'. Einige Abbildungen waren für Jugendliche unter 16 Jahren ungeeignet, aber solche waren ohnehin nicht anwesend.



Peter Ullein hat sich **Louis Schmetzer** aus Rothenburg o. d. T. vorgenommen, ein bisher wenig beachtetes frühes Mitglied des Vereins Deutscher Fahrradfabrikanten. 1873 gründete Schmetzer eine Fabrik für Kinderwagen und Spielzeug, ein paar Jahre später kamen Kinderfahrzeuge und Hochräder dazu. 1890 verlegte er seine Firma nach Ansbach, 1897 nahm er sich das Leben, seine Firma bestand aber weiter – allerdings ohne Fahrräder zu produzieren bis 1950.

Uli Feik demonstrierte praktisch das **Einspeichen für Profis**: Hier wurde unter großem Interesse der Teilnehmer Handwerkliches gezeigt. In der Praxis gilt immer noch: Gewusst wie und Übung macht den Meister! Das in der Pause aufgenommene Koffein machte für den zweiten Teil des Nachmittags fit.



Als die Damen radeln lernten mit dem Untertitel **Bauformen in Vor- und Frühgeschichte des Fahrrads** war das Thema von Helge Schultz. Man konnte nur staunen, welche Vielfalt von Damenrahmen sich Handwerker und Unternehmen einfallen ließen. Der Vortrag bestach durch viele unbekannte Abbildungen, die Helge aus den Tiefen seines Archivs auf die Beamerleinwand beförderte. Der Abbildungsreigen begann 1819 mit einem farbigen Stich von Dennis Johnsons Damenrad, führte zu den ersten Damen-Safeties um 1887 und endete in den 1890er Jahren bei Dürkopps Diana.

Jörg Gerste hat sich dem bekannten Großhandelshaus **Hahn in Backnang: Von der Mechaniker-Werkstatt zur süd-**

westdeutschen Fahrradfirma gewidmet. Die Wurzeln des Unternehmens reichen zurück bis 1887. Die älteste bekannte Werbung mit Fahrradbezug stammt aus dem Jahr 1890. Nach einer Unterbrechung ging es 1907 mit dem Fahrradhandel weiter, die Hahn-Ära endete 1958. Letzte Überlebende der Firma begingen 1963 noch das 75-jährige Jubiläum, aber 1965 war endgültig Schluss.

Der Samstag fand seinen Abschluss mit den **Kippvorrichtungen am Fahrraddynamo** von Dieter Oesingmann. „Dynamo-Dieter“, Besitzer von unglaublichen 600 Dynamos, entzauberte anhand von Fotos und Zeichnungen einige Geheimnisse der meist unbeachteten Kippvorrichtungen.

Der Sonntag begann mit leichter Kost. Nämlich mit Frank Böttcher und seiner **Velocipedade 2019**. Der „Werbeblock“ brachte viele Fotos und Informationen und stimmte auf das kommende Jahrestreffen ein. Schon jetzt ist davon auszugehen, dass die Veranstaltung im Freilichtmuseum eine ganz besondere wird.

Christoph Ulbrich als Liebhaber **Deutscher Rahmenbauer** stellte exemplarisch für viele Manufakturen Rennräder von Fritz Köthke (Köln), Anton Redl (München) und Heinz Paupitz (Berlin) vor.

Automatische Schaltnaben führte Jens Hansen, bekannt als Don Torpedo, vor: verblüffend die vorgetragenen Details. Spezialisten diskutierten die Frage, ob das frühe Peugeot-Herrenrad aus der Sammlung von Helge Schultz als Antrieb mit automatischer Schaltung betrachtet

werden kann, oder nicht.

Uwe Schellhas unter dem Titel **Securitas oder was?** belegte, wie er in mühevoller Kleinarbeit einen aufgefundenen Rahmen identifizieren konnte.

Wenn einer weiß, wie die Glocke angeschlagen wurde, dann er: Thomas Stachowski. Mit seiner umfangreichen Übersicht der **Markenzeichen deutscher Klingelhersteller** brachte der Spezialist die Anwesenden zum Staunen. Um so etwas auf die Reihe zu bekommen, muss man sich jahrzehntelang mit Fahrradklingeln intensiv beschäftigen.

Den Abschluss bildete Jan-Peter Zurek mit einer Präsentation zum Stand des **Digitalen Vereinsarchivs** - siehe dazu den gesonderten Text unten.

Der Vereinsvorstand informierte noch über die Pläne, eventuell im Laufe des Jahres an bestimmten Orten Workshops zu verschiedenen, die Sammler interessierenden Themen zu veranstalten. Die Diskussion im Vorstand darüber ist aber noch nicht abgeschlossen.

Resümee: Das Wintertreffen ist für viele Freunde historischer Fahrräder ein „Muss“. Erstaunlich ist die Akribie, mit der sich die Referenten mit ihren Spezialthemen befassen. Auch die Vorträge mit Abbildungen und Erklärungen waren beispielhaft.

(Text und Fotos: Walter Euhus und Michael Mertins)

Digitales Vereinsarchiv

Nach der Schulung für den Einsatz des Archiv-Scanners ging es für Gerd Böttcher und Heiner Bültemann richtig los. Nach anfänglichen Problemen sind beiden unermüdlich beim Scannen von Prospekten, Katalogen und Werbeblättern vieler bekannter, deutscher Marken. Gut 150 Gigabyte Daten liegen schon auf einer riesigen Festplatte, gut 9 000 Seiten wurden bisher erfasst. Das umfangreiche Archiv von Heinz Fingerhut (Fa. Velo-Classic) ist nur die erste Etappe auf dem Weg zu einem Vereinsarchiv. Die Erfassung geht jetzt Schritt für Schritt weiter, wer sein Archivmaterial zur Verfügung stellen möchte – auch wer mal in anderen Regionen Deutschlands die Scanarbeit übernehmen möchte –, sollte sich beim Vorstand melden.

Die Umsetzung der Daten auf einem Server ist inzwischen erfolgt und unser Jan-Peter Zurek hat die Daten nach bestimmten Kriterien strukturiert und geordnet. Etwa Mitte Mai soll die Freigabe der Daten erfolgen. Der Vorstand hat sich im Sinne der gemeinnützigen Vereinssatzung entschlossen, allen Interessierten nach einer Registrierung den Zugang zu ermöglichen. Mitglieder von Historische Fahrräder e.V. können sich einfach mit ihrem üblichen Mitgliederschlüssel anmelden. Für die Allgemeinheit gibt es nur eine Vorschau der Scans in geminderter Auflösung, Mitglieder jedoch können die detailreichen Scans voll ausschöpfen. Wer sich Daten in einer Qualität für Publikationen herunterladen möchte, erhält auf Anfrage und anschließender Freigabe einen personalisierten Downloadlink. Für den urheberrechtlich einwandfreien Umgang mit den Daten ist der Benutzer selbst verantwortlich, er wird auf diese Verpflichtung

deutlichst hingewiesen.

Die Teilnehmer des Wintertreffens durften schon die schönsten Bilddateien und die praktischen Suchfunktionen der Datenbank bewundern – Jan-Peter hat das wunderbar aufbereitet! Es gibt eine Schlagwortsuche im Volltext, die kaum Wünsche offen lässt. Die Suchergebnisse werden tabellarisch angezeigt mit verschiedenen Angaben zu den Dokumenten wie z. B. das Entstehungsjahr. Mit diesen Angaben kann das Ergebnis verfeinert werden, z. B. nach Hersteller oder Art des Dokuments. In einer weiteren Ansicht lassen sich die Spalteneinträge alphabetisch bzw. chronologisch sortieren. Also, nichts wie ran an den PC und rein in das neue Vereinsarchiv. Vielen Dank an alle Beteiligten, die diesen Start ermöglichen!!!

(mm)

Zum Hopfenzupfen nach Spalt

Historie und Brauchtum können eine ideale Ergänzung sein. So macht sich alljährlich „Radsherr“ Helmut Walter vom Fahrradmuseum Pflugsmühle mit ein paar „Hopfenbloder“ auf nostalgischen Fahrrädern zum Hopfenzupferfest nach Spalt auf.

Spalt liegt 40 km südlich von Nürnberg und ist das viertgrößte Hopfenanbaugebiet in Deutschland. Besonders Edelhopfen wird dort angebaut, und die Kleinstadt verfügt über eine kommunale Brauerei: die „Stadtbrauerei Spalt“. Wenn Ende August im Museumshopfgarten Hopfenzupfen wie in alten Zeiten zum Mitmachen angeboten wird, kommt Helmut Walter mit seiner Truppe, stilgerecht in Arbeitskleidung mit Pappkarton am Gepäckträger, auf alten Fahrrädern hinzu. „Kettenfahrzeuge“ der Marken Express, Frischauf, Mars und Miele waren heuer im Einsatz, das älteste Baujahr 1931. Seit Anfang der 1960er Jahre übernehmen Pflückmaschinen die Erntearbeit, deshalb ist es wichtig, für die Nachwelt dieses Brauchtum aufrecht zu erhalten.

(Text: Helmut Walter, Fotos: Dieter Seßler)



3. Internationale Hochrad-Show

Bereits eine Woche nach der 21. Velocipediade in Essen fand in Niederfrohna bei Chemnitz die 3. Internationale Hochrad-Show statt. Organisiert und durchgeführt wurde die Veranstaltung zum wiederholten Mal von dem amtierenden Hochrad-Weltmeister Helmut Arnold (70) vom RSC Sachsenblitz Burgstädt.

Den Zuschauern bot sich ein buntes Bild von ca. 20 Lauf- und Hochrad-Fahrern in historischen Kostümen. Besonders spannend wurde es jedes Mal, wenn die Pedaleure auf dem 600 m langen Rundkurs bei hoher Geschwindigkeit in Schräglage die Kurven schnitten. Insgesamt musste die Strecke vier Mal absolviert werden. Knieprobleme zwangen einen der Teilnehmer, nicht mit dem Hochrad, sondern auf einem 25 kg schweren Laufrad an den Start zu gehen.

Anlass für die Hochrad-Show und das

Hochrad-Rennen war das 9. Jahn-Rad-Kriterium, an dem 18 Fahrer aus der Schweiz, Österreich, Tschechien und Deutschland teilnahmen. Erstmals wurde das Hochradrennen in drei Klassen ausgetragen. Technisch und historisch besonders interessant war ein Tandem-Hochrad, das Dusan Mihel und Michal Triska, beide aus Tschechien angereist, vorführten.

Am Ende der Veranstaltung waren die Platzierungen notiert. Bei den Män-



nern: 1. Dusan Mihel (CZ), 2. Michael Triska (CZ), 3. Franz Seggl (A), 4. Frank Albert (D), 5. Helmut Arnold (D), 6. Michael Siwak (D), 7. Ernst Oberli (CH) und 8. Martin Bachner (D). Bei den Frauen siegte Kamila Finalova (CZ) vor Andrea Missbachova (CZ) und Renate Maier-Seifert (D). Bei den Kindern belegte Josef Samarek (CZ) vor Jan Samarek (CZ) den ersten Platz, und beim Laufrad-Wettbewerb gewann Jirka Fiala (CZ).

Übrigens: Mit in Niederfrohna dabei waren auch zehn Teilnehmer der 38. IVCA Rally, die die International Veteran Cycles Association im April 2018 auf Bali (Indonesien) organisiert hatte. Da der Wanderpokal damals aus Transportgründen nicht nach Indonesien mitgenommen worden war, wurde dem Sieger von Bali, Helmut Arnold, in der „Königsdisziplin“ (Hochrad-Rennen über eine Meile) die Trophäe im Rahmen der Hochrad-Show überreicht.

(Text: Helmut Arnold; Foto: Ruth Arnold)

Erstes Drais-Museum

Anfang des Jahres eröffnete ich mein Drais-Museum im Gewerbehof in Karlsruhe. Seit vielen Jahren setzte ich mich zusammen mit Anderen für ein offizielles Museum in Karlsruhe ein, jedoch ohne Erfolg. Die Stadt wollte weder die Notwendigkeit noch die Chance einer solchen Einrichtung sehen. Wir waren es irgendwann leid von offizieller Seite immer wieder vertröstet oder abgewiesen



zu werden. Mit zwei Kollegen aus der Fahrradbranche konnten nun großzügige Räumlichkeiten einer aufgegebenen Druckerei angemietet werden und als RADLERHALLE an den Start gehen. Vom Außenbereich angefangen – schon auf der Eingangstreppe „tritt“ man auf Karl Drais – werden die hohen Wände, die Decke und selbst kleine Flächen für unterschiedlichste Exponate genutzt. Meiner Meinung nach war eine angemessene Würdigung des Zweiradfinders, der in Karlsruhe 1785 geboren wurde und 1851 verstarb, lange überfällig.

Durch die langjährige Zusammenarbeit mit dem Draisbiografen Prof. Hans-Erhard Lessing kam Etliches zusammen, was das Werk und Wirken von Karl Drais verdeutlicht. In der Halle werden Texte, Kopien von Dokumenten, Fotos, Zeichnungen und Kunstwerke gezeigt, die selten sind oder bisher gar nicht zu sehen waren. Historische Ereignisse, aber auch Events rund um das Drais'sche Jubiläumsjahr, werden ebenfalls dokumentiert. Und das ist mir besonders wichtig: Die Ausstellung weist auf fast 50 Orte in Karlsruhe hin, die für Drais und die Geschichte der Automobilität wichtig und damit auffindbar sind. Eine Einführung auf einer mobilen Tafel am Eingang gibt erste Hinweise von der Nummerierung vieler Bild-/ Texttafeln bis zu weiterführenden Informationen.

Durch die Innenstadtlage ergibt sich eine gute Kombinationsmöglichkeit von Museumsbesuch und Stadtrundgang zu den wichtigsten, ganz in der Nähe liegenden, Stationen der „Drais-Rundgänge“. Der Ort wo Drais starb, liegt z. B. nur 150 Meter vom Museum entfernt. In einer Leseecke können Interessierte in umfangreicher, ausgewählter Drais-Literatur stöbern oder kostenlos auszuleihen.

Ein Blickfang der Ausstellung ist der originale Nachbau der Drais'schen Ur-Laufmaschine, die wie eine himmlische Gabe, farbig angestrahlt unter der Decke der Halle schwebt. Zwei weitere Laufmaschinen stehen für Fahrerproben zur Verfügung, eine davon für kleine Menschen oder Kinder ab 10/11 Jahren. Die Kopie einer inzwischen weltweit bekannten Drais-Lebendmaske, geschaffen 1818 in Paris von Franz Josef Gall, ist ebenso zu sehen wie eine künstlerisch nach einem Draisportrait von 1820 gestaltete Büste.



Außer der Darstellung der „Drais-Debatte“, besonders bezogen auf Karlsruhe, korrigiert die Ausstellung auch lange verbreitete fakenews. So wird zum Beispiel eine Zeichnung aus der Mitte des 19. Jh. entlarvt: Von der Bayerischen Akademie der Wissenschaften wird sie immer noch als Drais-Karikatur deklariert, obwohl sie vom englischen Satiriker George Cruikshank stammt und rein gar nichts mit Drais zu tun hat.

Das Drais-Museum in der RADLERHALLE (im Gewerbehof, Steinstr. 23) hat geöffnet: dienstags bis freitags von 11.00 - 18.30 und samstags von 10.00 - 15.00 Uhr. Eintritt und Infomaterial sind frei! Außerhalb dieser Zeiten können (Gruppen-) Führungen vereinbart werden, die allerdings nicht kostenlos sind. Anfragen bitte senden an: martin.hauge@danke-karl-drais.de

(Text und Fotos: Martin Hauge, Karlsruhe)

„Alles auf Leeze!“

In Münster, der Fahrradstadt, sollen die gut 300 000 Einwohner_innen über 500 000 Räder besitzen. Grund genug für das Stadtmuseum Münster der „Leeze“ eine Ausstellung zu widmen. Bis heute hält sich in der Umgangssprache das Wort „Leeze“ für das Fahrrad, es stammt aus der weitgehend verschwundenen Sprache der Minderbemittelten und könnte aus „Veloziped“ entstanden sein. Bis zum 8. September werden über 30 Fahrrädern aus rund 120 Jahren präsentiert - vom Hochrad über Sport- und Freizeiträder bis zum Chopper Bike. Dazu Schutzblechfiguren, Urkunden, Rockraffer, Klingeln und Vieles mehr. Ein Teil der

Ausstellung ist auch dem Fahrrad in der Kunst gewidmet. Gemälde, die Fahrräder zeigen, aber auch das Fahrrad als Kunstobjekt wie etwa das Colani-Rad, sind zu sehen.

Im Mittelpunkt jedoch steht die Ge-



schichte der Fahrradstadt Münster, die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel, als Vehikel im Sport oder in der Freizeit. Als Fahrrad des Monats wird wechselnd eine Rarität vorgestellt. Die Ausstellung wurde in Kooperation mit Leezenkultur e. V. zusammengestellt. Das Deutsche Fahrradmuseum stellte Leihgaben zur Verfügung. Außerdem kam Unterstützung von zahlreichen privaten Leihgebern sowie vom Förderverein Stadtmuseum Münster e.V.

Stadtmuseum Münster, Salzstr. 28 in Münster (Westfalen); weitere Informationen finden sich auf der Internetseite des Museums.

(Foto: Stadtmuseum Münster)

Eine Radrennbahn kehrt zurück

Als ich im November 2010 in meiner Tageszeitung las, dass der alte Sportplatz am Bolbrinkers Weg, kurz genannt „Bolbrinker“, aufgegeben und in ein Regenrückhaltebecken umgewandelt werden sollte, erfasste mich große Trauer. Warum? Als Kenner der Bielefelder Fahrradvergangenheit wusste ich, dass diese Sportstätte schon weit vor 1900 als Radrennbahn entstanden war. Genau genommen begann hier sogar Bielefelds Weg zur Fahrradhochburg. Dass ich es schaffte, meine Traurigkeit in allergrößte Freude umzuwandeln, ist einem großem Zufall zu verdanken. Aber schier endlose Geduld war gefragt, schließlich vergingen mehr als sechs Jahre bis zur Rettung dieses geschichtsträchtigen Ortes. (Abb. 1)



Abb. 1 Der „Bolbrinker“ mit seinen Nebengebäuden um 2010 aus der Luft betrachtet

Durch meinen Beruf als Kartograph war ich mit dem offiziellen Bielefeld-Stadtplan beschäftigt. Immer, wenn eine Neuauflage anstand, erhielt ich aus dem einen oder anderen Fachamt Korrekturen – so auch vom Umweltamt. Der Kollege Stefan, den ich schon von früheren gemeinsamen Projekten her kannte, war persönlich erschienen, um ein paar Planänderungen zu besprechen. Beiläufig erwähnte ich ihm gegenüber die geplante Freveltat: „Und ihr wollt die alte Radrennbahn platt machen?“ „Wieso denn alte Radrennbahn? Erzähl’ mal mehr!“, war seine erste Reaktion. Gesagt, getan! Stefan war zufällig für die Planung der Grünanlage rund um das neu entstehende Regenrückhaltebecken am Bolbrinker zuständig und sofort von der Geschichte des Ortes begeistert. Mit den Worten „Ich lass’ mir was einfallen, vielleicht ist die Bahn zu retten“, ließ er mich hoffnungsfroh zurück. (Abb. 2)

Und tatsächlich: Das von der Bezirksregierung vorgegebene Volumen des Rückhaltebeckens passte in den Innenkreis der Radrennbahn, das Becken wurde vom Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld angelegt. Mit der neuen Planung



Abb. 2 Die Grünanlage konnte als historischer Ort gestaltet werden

konnte die ehemalige Piste, die noch als Laufbahn aus Rotgranulat existent war, erhalten bleiben. (Abb. 3) Es kam sogar noch viel besser. Aus dem Bund-Länder-



Abb. 3 Die Laufbahn war in ihrem Verlauf mit der Piste der Radrennbahn identisch

Programm „Soziale Stadt“ konnten das Bauamt und das Umweltamt Fördergelder beantragen und so entstand schließlich eine ansprechende Grünanlage mit Erläuterungstafeln und einer Hochradfahrerskulptur. Aber wie schon eingangs erwähnt: Das Projekt zog sich über Jahre hin, weil die Förderanträge nicht gleich bewilligt wurden, andere Projekte Vorrang hatten und immer wieder die Baukosten neu kalkuliert werden mussten. Gegen Ende der Baumaßnahme gab es in einem politischen Gremium noch heftigen Streit über die Skulptur. Aber es siegte der gesunde Menschenverstand – ich bin den Grünen noch heute dankbar für ihren Vorstoß zu einem positiven Beschluss. In diesem Gremium erhielt der kleine Park auch seinen sperrigen und historisch nicht ganz korrekten Namen „Grünanlage Alte Radrennbahn bei Bolbrinker“ – richtiger wäre gewesen

„Rennbahn am Gadderbaum“. So wurde die Sportstätte nämlich früher genannt, manchmal mit dem Zusatz „auf Bolbrinkers Gründen“ versehen. Aber das war mir dann letztlich auch egal, Hauptsache der historische Ort war gerettet.

Ein Rückblick

Schon der Name verrät uns etwas über die spannende Geschichte dieses Areals. Tatsächlich wurde hier im Jahre 1885 eine 333,3 m lange Radrennbahn angelegt, und zwar auf Initiative der Hochradfahrer des ersten

Bielefelder Fahrradclubs. Die Vereinigung entstand im Mai 1882 im Ortsteil Gadderbaum, so nannte man sich Bicycle-Club Bielefeld-Gadderbaum. Um die englischen Begriffe im Vereinsnamen auszumerzen, wurde daraus zwei Jahre später der Bie-



Abb. 4 Mit drei Sparren wird das Wappen der Grafschaft Ravensberg angedeutet



Abb. 5 Der Vorsitzende Rudolf Doench im Fotoatelier von Fritz Küken, der nach ihm Vorsitzender des BVCs wurde

lefelder Velociped-Club (BVC). (Abb. 4) Um das Provinzielle im Namen abzustößen, beschränkte man sich auf die Nennung von Bielefeld. Die Gründungsväter waren der Vorsitzende Rudolf Doench (Abb. 5) und der Schriftführer Georg Rothgiesser. Um nicht nur auf Chausseen Rennen bestreiten zu müssen, strebte der Club schon im dritten Jahr seines Bestehens den Bau einer Radrennbahn an. Im hiesigen Stadtarchiv findet sich ein Schreiben vom 1. August 1884 zur Gründung einer Radrennbahn. Der Vorstand des Vereins rief darin auf, dies Vorhaben zu fördern, um „ein günstiges Zeichen für die wachsende Bedeutung unserer Stadt zu setzen“. Die Verfasser „rechneten auf die Unterstützung unserer begüterten Mitbürger“. Die angestrebte Förderung bezog sich auf den Erwerb von Anteilscheinen, 70 Stück à 100 Mark sollten genügen, den Bau der Bahn, einer Tribüne, von Nebengebäuden und einer Einfriedung zu finanzieren. Der mit 7 500 Mark angedachte Erwerb von Wiesenland war zwar auch aufgeführt, aber es ist zu vermuten, dass das Stück Land letztendlich vom Verein nur gepachtet wurde. Allen, die einen Anteilsschein erwarben, wurde eine fünfprozentige Verzinsung zugesagt. Der BVC kalkulierte, innerhalb der nächsten Jahre die Einlagen zurückzuzahlen.



Abb. 6 Die Eröffnung der Bahn wurde mit dem Haupt-Gau-Tag des Deutschen Radfahrer Bundes zusammengelegt

Ob dieses Finanzierungsmodell wirklich zum Tragen kam, ist leider nicht überliefert. Aber Fakt ist, dass die Bahn am 7. Juni 1885, auf einer Wiese der Geschwister Bolbrinker errichtet, eingeweiht wurde. (Abb. 6) Die Bolbrinkers waren dort seit etwa 1850 ansässig. Die sechs Meter breite Fahrbahn, deren Länge aus Wett-



Abb. 7 Die einzige genaue Kartierung der Bolbrinker-Bahn in der preußischen Landesaufnahme von 1895

bewerbsgründen durch einen Katasterinspektor genauestens vermessen wurde, bestand aus Kohlschlacke, die in ihrer obersten Schicht fein gestoßen und fest gewalzt war. (Abb. 7) Die Bahn diente bis etwa 1900 als Rennbahn, aber auch als Lernbahn des Fahrradhändlers Louis Stratemann – hier konnte jeder, der bei ihm ein Rad kaufte, kostenlos das Radfahren lernen. Nach dem Ersten Weltkrieg übernahm der Gadderbaumer Turnverein (GTV) die Anlage. In der Weimarer Republik wurde der Bau von Sportstätten stark gefördert. Im Rahmen dieser Kampagne baute der GTV den Platz mit kommunaler Unterstützung aus, die Rundenlänge blieb aber bei 333,3 m. 1926 errichtete der Turnverein das heute noch bestehende Umkleidegebäude, 1956 erfolgte rechtsseitig ein Anbau. Auf dem so genannten „Bolbrinker“ haben Generationen von SportlerInnen und vor allem SchülerInnen des Ratsgymnasiums bis zum Jahr 2010 Leichtathletik betrieben. Der Fußballplatz in der Mitte der Laufbahn wurde zwei Jahre später aufgegeben.

Von der Bleichwiese zur Radrennbahn

Das Areal hat aber eine noch weiter zurückreichende Geschichte, die bei der Anlage des Regenrückhaltebeckens zu Tage trat – es diente nämlich als Bleichwiese. Durch den Erdaushub bis 1,20 m Tiefe stieß man auf die alten Bleichergräben, mit denen die Bleichwiesen, laut einer historischen Kartierung von 1790, durchzogen waren. Drei parallel verlaufende Gräben konnten bei Ausgrabungen durch Mitarbeiterinnen der „LWL-Archäologie für Westfalen“ freigelegt werden. Sie sind etwa 60 cm breit und gut 40 cm tief, an den Seiten durch zwei übereinander liegende Bretter befestigt. Diese werden durch starke Pfosten gehalten. In den Gräben stehend schöpften früher die Bleicher knechte mit großen Gießlöfeln Wasser und schleuderten es geschickt

über die aufgespannten Leinenbahnen, um den zu bleichenden Stoff ständig feucht zu halten. Die bis zu 40 Meter langen Bahnen wurden mit Bleicherstöcken auf dem Rasen fixiert. Mehrere dieser Stöcke, mehr oder weniger gut erhalten, wurden bei den Ausgrabungen in den Gräben gefunden.

Seit dem 18. Jh. lagen die Gadderbaumer Bleichwiesen im Besitz verschiedener Bleichereien entlang der Landstraße nach Gütersloh – von der heutigen Dr. Oetker Welt bis etwas über die Spinnerei Vorwärts hinaus. Das handwerkliche Bleichergewerbe steckte seit 1830 in einer Krise und eine Bleiche nach der anderen wurde verkauft oder umgenutzt. Der Bleicher Caspar Heinrich Kükenshöner verkaufte seine Wiesen an den Kaufmann Wilhelm Bolbrinker, der aber nicht dem Bleichergewerbe nachging. Eine ausgiebig genutzte Bleichwiese ist als Viehweide nicht mehr nutzbar, weil sie verschlammte und chemisch belastet ist. Vermutlich wurden die Bleichwiesen durch Abraum des Baus der Cöln-Mindener-Eisenbahn um 1847 erhöht. Damit wurde einerseits die Überflutung des Geländes durch den angrenzenden Lutterbach vermieden und andererseits eine Nutzung als Viehweide wieder möglich. Bolbrinker, offenbar ein umtriebiger Mensch, betrieb dort ab 1877 mit dem Lutterteich ein Freibad, im Winter eine Eisbahn.



Abb. 8 Die Innenfläche der Bahn wurde 1,20 m tief ausgebagert

1884 wurden dann von den Bielefelder Velocipedisten die Pläne für die Radrennbahn ausgeheckt und 1885 umgesetzt. Beim Bau des Rückhaltebeckens im Jahr 2015 kamen nun die verschiedensten Schichten der Fahr- bzw. Laufbahn wieder ans Tageslicht – die schwarze Kohlschlackeschicht der Radrennbahn befindet sich heute etwa 40 cm unter der aktuellen Wegoberfläche. (Abb. 8) Dieser Höhenunterschied kam zustande, weil wohl in den 1950er Jahren die Laufbahn und der Bolzplatz in ihrer Mitte mit einer dicken Packlage von Schotter und Rotgranulat wetterbeständiger gemacht

wurden. Als Nostalgiker habe ich mir natürlich ein Säckchen der historischen Kohleschlacke abgefüllt. Etwa in der Mitte des Rückhaltebeckens wurde der Rest eines starken, gut fundamentierten Holzmastes entdeckt, der auf der Radrennbahn als Fahnenmast gedient haben könnte.



Abb. 9 Der Umlauf wurde in dunklem Split angelegt, um an den Belag der alten Piste zu erinnern

Nun ist die Grünanlage fertig gestellt und die Runde um das Regenrückhaltebecken erinnert mit ihrem dunklen Belag fabelhaft an die alte Radrennbahn. (Abb. 9) Nur an dieser Stelle nahe des alten „Gadderbaums“, der als Grenzbarriere und Zollschanke diente, ist Bielefelds Vergangenheit nachvollziehbar geblieben, weil keine Überbauung durch Wohn-

häuser oder Gewerbebauten erfolgt ist. Drei Stellen (Abb. 10) und eine Pulttafel informieren nun in Wort und Bild über die bewegte Vergangenheit dieses Areals, sie geben dem Ort seine Geschichte zurück. Es ist hier sehr schön gelungen, an Bielefelds Bedeutung als Textil- und Fahrradstadt zu erinnern. Die Krönung des Ganzen ist die Stahlplattenskulptur mit drei Hochradrennfahrern. (Abb. 11) Die Inszenierung mit dem Namen „Sprinter“ hat unser Ehrenvorsitzender Walter Euhus entworfen.

Die Rennfahrer aus Corten-Stahl zeigen eindrucksvoll das Geschehen auf der Radrennbahn und erinnern an die frühen Champions.



Abb. 11 In dieser typischen Haltung sind die Rennfahrer unterwegs gewesen

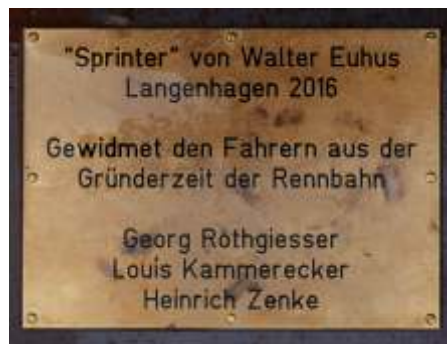


Abb. 12 Es ist die zweite Hochradfahrer-Skulptur von Walter Euhus, die andere steht in Burgdorf

Die Widmung der Skulptur

Eine kleine Tafel (Abb. 12) nennt die Namen, die mit der Rennbahn am Gadderbaum besonders verbunden waren. Allen voran Georg Rothgiesser, der maßgeblich zu ihrem Bau beitrug. Was weiß man über diese drei Champions? Das



Abb. 13 Der umtriebige Technikpionier im Sportdress der 1880er Jahre

Wissen über diese Pioniere des Radsports ist sehr unterschiedlich.

Über **Georg Rothgiesser** (*1858 †1943) ist am meisten bekannt. (Abb. 13) Der Bielefelder Fahrradpionier war an der Gründung des BVC 1882 maßgeblich beteiligt, seine

Fahrrad- und Radsportbegeisterung waren enorm. Sicherlich ist er die treibende Kraft im Verein gewesen, eine Radrennbahn anlegen zu lassen. In der Planungsphase der Bahn besuchte er die Sportskollegen in Berlin und berichtete stolz in einem Zeitungsinterview: „Wir haben einen Platz gemietet und werden bald mit dem Bau einer Rennbahn beginnen. Die Bahn wird 333 $\frac{1}{3}$ Meter lang sein und Curven von 35 Meter Radius haben. Das Terrain liegt mitten im Thale des Teutoburger Waldes, einige Minuten von der Stadt entfernt. Wir hoffen, im Mai das erste Rennen abzuhalten.“ [aus: DER RADFAHRER, IV. Jg., S. 100] Rothgiesser lag damit fast richtig: Am 7. Juni 1885 fand das Eröffnungsrennen unter großer Zuschauerbeteiligung statt.

Schaut man sich das einzig bekannte Portraitfoto Georg Rothgiessers genauer an, bemerkt man sofort die Sportkappe und das Jacket – seinerzeit ein Muss für den sportlichen Hochradfahrer. In diesem Dress befuhr er die nähere und weitere Umgebung Bielefelds, in tabellarischen Aufzeichnungen der Zeitschrift DER RADFAHRER ist er mit seinen Touren u.a. nach Detmold, Bad Pyrmont, Münster, Lippstadt, Soest etc. gelistet. Aufgeführt sind jeweils das Datum, die Abfahrts- und Ankunftszeit, die zurückgelegte Strecke und ihre Beschaffenheit.

Wenn man das Foto genauer anschaut, erkennt der versierte Betrachter einige Abzeichen, zumindest drei der vier Anstecker sind zu identifizieren. An der Kappe trägt er das Abzeichen des Bielefelder Velociped-Clubs, dem Rothgiesser in den Jahren 1882 bis 1888 in unterschiedlichen Funktionen diente: 2. Vorsitzender, Schriftführer und Kassierer. An der Brusttasche links trägt er das Abzeichen der deutschen Sektion des britischen Cyclists' Touring Club (CTC), den er sicherlich bei seinen Aufenthalten in England kennengelernt hatte. Diese Mitgliedschaft war damals bei grenzüberschreitenden Radreisen sehr von Vorteil.

Rechts daneben steckt die Brosche des Deutschen Radfahrer-Bundes (DRB), und zwar in Kombination mit einem Anstecker, der seinen Träger als „Gauwart“ kennzeichnete. (Abb. 14) In den Vereinsnachrichten des DRB ist tatsächlich nach-



Abb. 14 Georg Rothgiesser bekleidete mehrere Ämter im Radfahrer-Bund

zulesen, dass Rothgiesser im Gauverband 3 Dortmund (Westfalen) diesen Posten innehatte. Er beantwortete somit Anfragen zu Streckenführungen, empfehlenswerten Gaststätten und Übernachtungsmöglichkeiten und gab die Ausschilderung gefährlicher Streckenabschnitte vor. Der vierte Anstecker ist leider nicht genau auszumachen, es dürfte sich um eine seiner bei Rennen gewonnenen Medaillen handeln. In den zeitgenössischen Radfahrer-Zeitschriften ist der Name Rothgiesser bei vielen Rennberichten zu finden. Mit all diesen sportlichen Ambitionen ist es nicht verwunderlich, dass er im Bielefelder Velociped-Club auch die Funktion des „Captain“ innehatte, man könnte es mit „Sportlicher Leiter“ übersetzen.



Abb. 15 Hier zieren 15 Medaillen Kammereckers Sportjacket

Der zweite Name **Louis Kammerecker** (*1864 †1945), der eigentlich Ludwig hieß, steht für einen ganz besonderen Bielefelder, der im Ortsteil Heepen aufwuchs. (Abb. 15) Seine kaufmännische Laufbahn begann bei Dürkopp & Co. um 1881, wo er sicherlich auf Rothgiesser traf, der dort zu dieser Zeit als Kommis (Handlungsgehilfe) tätig war. 1883 bekam Kammerecker ein Hochrad und trat in den BVC ein. Dass er ein großes Interesse am organisierten Radsport hatte,

belegt seine Teilnahme an der Gründungsversammlung des Deutschen Radfahrer-Bundes (DRB) 1884 in Leipzig. Später wurde Kammerecker zum Ehrenmitglied dieses Vorläufers des Bundes Deutscher Radfahrer (BDR) ernannt. Auf der Gadderbaumer Bahn erzielte der leidenschaftliche Radsportler 1886 seine ersten Erfolge. Wie hart diese „sportsmen“ damals drauf waren, belegt Kammereckers Rekordfahrt Bielefeld - Dortmund - Bielefeld. Bei dieser sportlichen Herausforderung ging es darum, innerhalb von 24 Stunden möglichst viele Kilometer zu machen. Es wurde um Mitternacht gestartet, am Etappenziel eine Stunde ausgeruht und dann die Rückfahrt angetreten: Zehn Minuten vor Mitternacht war der Ausdauerfahrer auf seinem Renndreirad (!) tatsächlich wieder daheim. Diese Glanztat über 216 km brachte ihm die Ehrenmedaille des BVC ein.



Abb. 16 Zwei gekreuzte Schreibfedern als Anstecker für den DRB-Schriftführer

Über seine weiteren sportlichen Ambitionen gibt das historische Foto, das im Stadtarchiv Bielefeld verwahrt wird, Auskunft: An der Brust trägt Kammerecker viele Siegermedaillen, die meistens auf der Bolbrinker-Bahn eingefahren wurden. Interessant ist das durch den Kragen halb verdeckte Abzeichen,



Abb. 17 Auch hier steht das Ravensberger Wappen im Vereinselement

Vereinigung Bielefelder Radfahrer“, die der Fahrradenthusiast 1888 selber gründete. (Abb. 17)

Sein größter radsportlicher Erfolg war im Herbst 1889 die Teilnahme am Straßenrennen Berlin-Hamburg über 290 km – von 54 Teilnehmern erreichten nur neun das Ziel, Kammerecker belegte mit sei-

nem Partner Milch auf einem Rover-Tandem nach dem bekannten Meisterfahrer Johannes Pundt den 2. Platz. Neben dem Fahren von Rennen pflegte er besonders das Radwandern. Als er 1894 nach München ging, begann dort seine kaufmännische Karriere, die ihn bei einer genossenschaftlichen Bank für Haus- und Grundbesitz bis zum Kommerzienrat aufsteigen ließ.

Über den Dritten im Bunde, **Heinrich Zenke**, ist leider sehr wenig bekannt. Dieser Herrenfahrer, wie die Amateure seinerzeit genannt wurden, taucht in den



Abb. 18 Ein Dürkopp-Renndreirad - hinten 30 Zoll, vorne 26 Zoll - kostete 450 Mark.

alten Rennprogrammen und Siegerlisten u.a. bei Dreirad-Rennen auf. (Abb. 18) Zenke, der in der Bielefelder Altstadt in der Gasse Am Damm wohnte, war ebenfalls ein ganz frühes Mitglied des BVC. Sein Beruf wird in alten Adressbüchern mit Kommis (= Handlungsgehilfe oder Kaufmann) angegeben.

(Michael Mertins, Bielefeld)

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 Stadt Bielefeld - Amt für Geoinformation
- Abb. 2 Stadt Bielefeld - Umweltamt
- Abb. 3 Foto: M. Mertins
- Abb. 4 Stadtarchiv Bielefeld
- Abb. 5 Archiv Velo-Classica
- Abb. 6 Stadtarchiv Bielefeld, Westermann-Slg.
- Abb. 7 TK 25 Blatt 3917, Geobasis NRW
- Abb. 8 - 12 Foto: M. Mertins
- Abb. 13 Sportalbum für Radfahrer, Leipzig 1892
- Abb. 14 Wolfgang Schoppe u. Werner Ruttkus: Tritt um Tritt, Festschrift BDR 2011, S. 89
- Abb. 15 Stadtarchiv Bielefeld
- Abb. 16 wie Abb. 14
- Abb. 17 Historisches Museum Bielefeld
- Abb. 18 Dürkopp Katalog 1888, S. 14

E. und P. Stricker – die Werbekönige

Jedem Altrad-Fan wird wohl die Marke STRICKER aus Bielefeld-Brackwede bekannt sein. Es vergeht kein Tag, an dem nicht irgendetwas von dieser Fahrradfabrik zur Internet-Versteigerung aufgerufen wird. Für manche SammlerInnen war ein Stricker-Pferdchen sogar die Einstiegsdroge, um sich intensiver mit dem Thema Fahrradhistorie auseinanderzusetzen. Ich selbst habe ein besonderes Verhältnis zur Firma Stricker, weil ich mich jahrelang mit unserem verstorbenen Mitglied Jürgen Römer über die Marke mit dem Pferd auf dem Schutzblech ausgetauscht habe. Nach seinem Tod konnte ich größere Teile seiner Sammlung im Heimatmuseum Brackwede unterbringen, ja sogar einen ganzen Raum mit Objekten der örtlichen Fahrradindustrie ausstatten. Im Glauben, fast alles Werbematerial von Stricker zu kennen, stieß ich eines Tages bei einer Fahrrad Ausstellung des Vereinskollegen Alexander Dammann auf Fotoabzüge mit Stricker-Rädern. Kurz nachgefragt, erhielt ich die Antwort: „*Die habe ich aus einem Fotoalbum der Firma Stricker, da sind noch viele weitere Fotos drin – ein toller Flohmarktfund!*“ Diese Aussage ließ mir natürlich keine Ruhe, und ich ging der Sache nach. Auf den folgenden Seiten findet Ihr eine Auswahl dieses einmaligen Fotoschatzes. Zur Einordnung des Bilderfundes fasse ich kurz zusammen, was wissenswert ist. Heute geht es um professionelle Werbefotos und die Ergebnisse eines Fotowettbewerbs, alles entstanden Ende der 1930er Jahre. Der Teil 2 mit Produktions- und Firmenfotos folgt im nächsten KS.

Die Gebrüder Ernst und Paul Stricker gründeten ihre Firma 1926 in Brackwede, damals zum Landkreis Bielefeld gehörend. Man begann bescheiden, nutzte den familieneigenen Fachwerkkotten für die erste Produktion. Bald stellte sich der Verkaufserfolg ein und die Brüder waren gezwungen, die Räumlichkeiten zu vergrößern. Bis zum Kriegsbeginn wuchs die Produktion weiter an und zusätzliche Gebäude wurden gemietet bzw. erworben. STRICKER-Räder gab es bis auf eine kurze Periode nach dem Zweiten Weltkrieg nur über den Versandhandel, sprich im Direktverkauf durch den Hersteller. 1950 lag man bereits bei einer halben Million produzierter Räder. Durch den Wegfall des Zwischenhandels ließ sich gute Qualität preiswert anbieten. Um überall bekannt zu werden, betrieb STRICKER einen enormen Werbeaufwand – die Firmenleitung schaltete An-

zeigen ohne Ende und verschickte eine Fülle von Werbematerial. Jedes Jahr gab es Frühjahrskataloge, Sonderprospekte zu Weihnachten, Winterangebote mit Rabatten, Angebote von Rädern mit kleinen Schönheitsfehlern usw. Die begehrten Räder gab es nur per Nachnahme oder Vorkasse. Wer mit Vorkasse bezahlte, bekam sein Rad versandkostenfrei.

Neben den Katalogen und Prospekten wurde auch anderes Werbematerial verschickt oder beim Kauf eines Fahrrades beigegeben. Beliebt waren vor und nach dem Krieg kleine Atlanten. Natürlich waren diese keine Eigenprodukte sondern Lizenzangaben von kartographischen Verlagen, die mit STRICKER-Titel, Werbung und Vorspann versehen wurden. Vor dem Zweiten Weltkrieg gab es auf diese Weise „Die Deutsche Heimat“, ein kleiner Atlas mit 25 Karten in 1: 1 250 000 aus dem Hause Brockhaus (Leipzig) und den „STRICKER-Atlas von Deutschland“ mit Georg Westermann Kartographie (Braunschweig), allgemein bekannt durch den Diercke-Schulatlas. Letzterer Verlag war auch Produzent der Nachkriegsausgaben vom „STRICKER-Atlas“, der in Auflagen von 200 000 Stück gedruckt worden sein soll. Um 1950 erschien auch der IRO-Taschenatlas (München) inklusive geographischem Lexikon und besonderem Einband als „STRICKER Weltkunde“ – mit viel Werbung für die Räder mit dem Pferdchen. Die STRICKER-Fibel mit humoristischen Zeichnungen der kuriosesten Räder gab es für eine Schutzge-

bühr von 50 Pfennig – das Büchlein ist heute noch weit verbreitet. Daneben gab es mit dem Firmen-Emblem noch Deutschland-Wandkarten, Brieftaschen, Taschenspiegel, Thermometer, Streichholzboxen, Kindermützen und Stundenpläne. Sogar Ansichtskarten von Bielefeld ließ die Firma mit großer Abbildung der Fabrik herstellen. Besondere Erwähnung verdient die Jugend-Spardose – „den Schlüssel bekommt der Vater!“ – diese gab es leihweise bis 25 RM angespart waren. Nach Einsendung der Dose wurde das Knaben- bzw. Mädchenrad bereits verschickt, auf die andere Hälfte des Kaufpreises wurde weiter gespart.



Die „Deutsche Eisenbahn-Güterwagen-Reklame KG“ konnte STRICKER als Kunden gewinnen. Das war recht sinnvoll, denn die STRICKER-Räder wurden als Bahnfrachtgut an die Käufer ausgeliefert. Die rollende Werbung kostete pro Jahr und Waggon 1 500 DM, die Herstellung der Bemalung 600 DM. Auch Modelleisenbahnwagen von Märklin wurden mit STRICKER-Werbung erstellt und entsprachen dem großen Original. So wurde in der realen Welt und auf der Modellplatte für die Räder mit dem Pferd geworben.



Anfang der 1930er Jahre kam mit der Verlängerung des Frontschutzblechs ein aufgesetztes Emblem in Mode. STRICKER begann mit ausgestanzten Pferdfiguren, die anschließend verchromt wurden. Schon bald entstanden die Figuren aus Kostengründen im Aluminium-Druckguss-Verfahren. Auf den Schutzblechen von Kinderrädern „Modell Stricken“ wurden kleinere Pferde montiert.

Bei der Ausstattung ihrer Räder legte die Geschäftsleitung viel Wert auf den Einsatz des Markenzeichens. Auf allen



Stricker Werbefotos von 1938



Stricker Fotowettbewerb 1938



Nr. 103: „Helene Grunert aus Ohrdruf (Thüringen) schließt Freundschaft“ (Katalogzitat)

Nr. 117: „Ein glücklicher Strickerrad-Besitzer“ steht auf der Rückseite des Fotos

Nr. 114: „Ihm ist ein sehr schönes Werbefoto gelungen!“ (Katalogzitat)

Nr. 119: „Neidisch? Nein – mit dem STRICKER macht das Wandern Spaß!“ (Katalogzitat)

möglichen Fahrradteilen wurde das STRICKER-Pferd als Werbeträger eingesetzt, um ein hochwertiges Markenrad vorzugeben. Die meisten Teile wurden jedoch nicht selbst hergestellt, sondern bei den Teileherstellern mit dem Branding geordert. Nur auf dem Schutzblech findet das galoppierende Ross Verwendung, sonst kommt es als steigendes Westfalen-Ross mit hochgeschlagenem Schweif auf Lenkergriffen, Dynamos, Scheinwerfern, Kettenschützern, Klingeldeckeln etc. zum Einsatz. Bei Lenkern und Naben steht meistens nur der Schriftzug STRICKER.

Im Katalog von 1938 schrieb die Geschäftsleitung der Firma STRICKER einen breit angelegten Fotowettbewerb

aus: „Wir möchten in den kommenden Monaten schöne Fotos ankaufen. Aber diese Fotos müssen mit dem Fahrrad irgendwie zusammenhängen. Alle, die radwandern, werden so manchen schönen Schnappschuß mit nach Hause gebracht haben. Wie wäre es, wenn man uns von solchen Aufnahmen je einen Abzug zugänglich machen würde? Was wir verwenden können, wird angekauft.“ Teilnehmen konnte jeder, nicht nur die Besitzer von Stricker-Rädern. Eingeschickt werden durften pro Person maximal drei Fotos, die Rückseite musste mit Namen und Adresse des Fotografen beschriftet sein. „Die Entscheidung, welches Bild wir verwenden können, wird täglich von der Geschäftsleitung gefällt. Hiervon erhält der

Einsender sofort Mitteilung, er muss uns dann das Negativ zur Verfügung stellen.“ Die Einsender erhielten pro Bild eine Warengutschrift von 12 RM oder 10 RM in bar. Durch das eingangs schon erwähnte Fotoalbum sind die Einsendungen Nr. 102 bis 140 nun wieder aufgetaucht. Wahrscheinlich gab es noch weitere Alben mit den Nummern 1 bis 101. Teilweise sind die Fotos in späteren Katalogen ab 1939 tatsächlich abgedruckt worden. Durch diese sehr abwechslungsreiche Bildersammlung bekommt der heutige Betrachter ein weitreichendes Spektrum der Fahrradnutzung – quasi aus erster Hand – geboten.

(Michael Mertins, Bielefeld)



„Wir wünschen uns recht viele Mitarbeiter. Und da die gestellten Aufgaben nicht allzuschwer sind, hoffen wir auf recht viele Einsendungen.“ (Katalogzitat)



Nr. 108: „Gleich 5 Stricker! Die sind gewiß zufrieden.“ (Katalogzitat)
 Nr. 112: „Es lohnt sich, hier Halt zu machen.“ (Katalogzitat)
 Nr. 115: Keine Angaben!
 Nr. 120: Die Fotografin machte folgende Angaben: 1/25 sec, 2 1/2 mtr., Juli 37, Sonne; ohne Gelbfilter auf Bessapan-Film

Mein Rad

aus der Sammlung von Heiner Bültemann (Bremen). Es ist eine Dürkopp Diana No. 12 (Tourenmaschine) von ca. 1895.

Seit wann ist das Rad bei Dir?

Das Rad habe ich seit 1986.

Woher stammt das Rad?

Bei einer Alpenwanderung in Obersdorf kamen wir an einem Bergbauernhof vorbei. Ein großer Sperrmüllhaufen lag vor dem Hof, voller eiserner Bettgestelle, Öfen und Eisenrohre, ganz unten auch Fahrräder. Meine Frau machte mich auf „die komische Kette“ des alleruntersten Fahrrades aufmerksam. Eine Fahrradkette mit doppelt so langen Gliedern wie normal? Das musste etwas ganz Besonderes ganz Altes sein. Ich klingelte beim Bauernhof und fragte, ob ich aus dem Sperrmüll ein Fahrrad mitnehmen dürfte. Der Bauer erlaubte es widerwillig und ein wenig mitleidig. Aber ich war erstmal froh, so einen Fang gemacht zu haben.

In welchem Zustand war das Rad?

Viele Speichen, der Sattel und die Sattelstütze, eine Pedale und die Reifen fehlten, der Rahmen war grün übermalt. Die Radialspeichen waren in die Naben geschraubt und manche abgebrochen. Die Vorderachse war durch einen dicken Nagel ersetzt worden.

Hast Du es besonders behandelt?

Viel Arbeit war nötig: Die defekten Speichen-Innengewinde in den Naben wurden zugeschweißt, neu gebohrt und wieder in die Naben hineingeschnitten. Speichen wurden neu angefertigt. Eine Vorderradachse und das zerbröselte Tretlager wurden neu angefertigt. Nach dem Abschleifen der Farbschichten wurde eine schwarze Sprühdosenlackierung aufgetragen, alle glänzenden Teile wurden neu vernickelt, das war damals so üblich. Auf das kleine Hinterrad passte ein neuer weißer 28 x 1 1/2 Zoll Wulstreifen gut. Für das 30 Zoll Vorderrad zerschnitten wir zwei weiße 28 Zoll Wulstreifen und vulkanisierten sie aneinander. Später habe ich einen weißen Wulstreifen wochenlang auf einer Streckbank gedehnt und ihn ziemlich brutal auf die Felge gezwungen.



Foto oben: Gertrud Hagedorn-Bültemann, sonstige Heiner Bültemann

Was magst Du an dem Rad besonders?

Vorne ein 30 Zoll und hinten ein 28 Zoll Laufrad zu fahren, ist ein richtiges Alleinstellungsmerkmal. Den fehlenden Freilauf genieße ich auch: Man muss vorausschauend fahren und darf beim schnellen Bergabfahren nicht den Fußkontakt zu den Pedalen verlieren, sonst kommt man nicht mehr auf die Pedale und kann nur noch mit der Stempelbremse vorn bremsen.

Was magst Du gar nicht an ihm?

Die im stumpfen Winkel nach hinten abgebogene Sattelstütze fehlt immer noch. Als Notbehelf benutze ich eine nach hinten unten im spitzen Winkel abgeknickte Sattelstütze. Das sieht hässlich aus. Die originalen Felgen laufen nicht ganz gleichmäßig. Die Felgen mittels der Speichenspannung zu justieren ist nur ganz begrenzt möglich. Dann muss das Laufrad eben ein bisschen hin und her eiern.

Hattest Du ein schönes Erlebnis mit dem Rad?

Beim Wintertreffen 2018 habe ich es in einem Kurzvortrag vorgestellt, um Spezialisten zu finden, die mir den Hersteller nennen können. Wochen später erhielt ich eine E-Mail unseres Vereinsmitgliedes Thilo Kunz, dem von meinem Uraltstad berichtet wurde. Anhand des am Oberrohr aufgelöteten Kippriegels zum Feststellen der Vorderradgabel hatte er es als Dürkopp-Fahrrad erkannt. Als



Beweis schickte er mir die Kopie einer Katalogseite von 1894 mit meiner Diana No.12.

Die Feder

von Ulrich Massury, Trier

Erst einmal vielen Dank an Uwe für die Mühe, die er mir gemacht hat...

Ich bin erst recht spät mit dem Velovirus infiziert worden, vor ca. zehn Jahren. Der Schuldige, welcher mich angesteckt hat, war Thilo, der mir auf der Veterama 2008 ein Peugeot Herrenfahrrad Modell „Grand Luxe“ Baujahr 1913 umgehängt hat. Dies war der Start in einen spannenden neuen Abschnitt meines ohnehin schon recht ausufernden Sammlerlebens, welches sich hauptsächlich um Art Deco Design, historische Radios, Grammophone, Plakate und alte interessante Technik im Allgemeinen drehte.

Die Jagd begann und die Preise in Frankreich stiegen zu meinem Leidwesen. Nach und nach konzentrierte ich mich auf die Marke Cycles Peugeot (mein Sternzeichen ist nämlich Löwe).

In der Anfangsphase einer neuen Sammelleidenschaft will man natürlich erst einmal alles haben, was einem an raren und edlen Stücken über den Weg läuft. Das Jagdgebiet erstreckte sich auf Frankreich, Belgien, Luxemburg bis nach England, wo ich auf schöne Exportmodelle der Marke gestoßen bin. Mir macht die Jagd auf seltene Stücke und der „Kick“ bei der Eroberung eine besondere Lebensfreude, die mich den drögen Arbeitsalltag vergessen lässt.

Danach kommt sofort die sogenannte „PP“-Phase (Putzen & Polieren). Ich bin ein absoluter Liebhaber guten und schön patinierten Originalzustandes, keine auch noch so gut gemachte Restaurierung kann da für mich mithalten. Wichtig ist für mich auch das gesamte Umfeld des Sammelgebietes Cycles Peugeot: Prospekte, Plakate, Emailleschilder, Werbeartikel wie z. B. Drehbleistifte, Taschenuhren, Keramik, zeitgenössische Fotos und vieles mehr.

Abgesehen von meinem „Klein-Museum“ ist mir das Wichtigste, meine Fahrräder authentisch zu bewegen, in passender Kleidung und zum Leidwesen einiger „Velo-Teilnehmer“ auch mit passender musikalischer Untermauerung...

Auch im Urlaub gehören immer mehrere historische Fahrräder mit passenden Accessoires dazu – natürlich im Herkunftsland meiner bevorzugten Marke und mit gleichgesinnten Sammlerfreunden (Velo Vintage Anjou in Saumur, Velocipedia usw.).

Mit meinem über die Jahre stark angewachsenen Fachwissen über die Marke Peugeot bin ich gern bereit, interessierte Sammlerkollegen zu unterstützen.

So, nun ist es Zeit, die Feder an Marcel Sebrantke in Essen weiterzugeben. Viel Spaß damit!

Anfragen an die Redaktion

Knolls Weltreise per Rad

Von unserem Spezialisten für Radreisen, Sven Schepp, werden Informationen, Quellen- und Literaturhinweise zu Johann „Hans“ Nepomuk KNOLL (geboren 28.03.1873 in München) gesucht. Knoll war dort als Schulgehilfe und Hilfslehrer tätig. Auf einer Radfahrt um die Welt kam er im Raum Teheran 1897 zu Tode. Sachdienliche Informationen bitte an die Redaktion senden.

Hersteller gesucht

Gesucht wird der Hersteller eines Fahrrades mit der Rahmennummer 477 XXX, die oberhalb des Steuerkopfschildes eingepreßt ist. Der Lochabstand des Steuerkopfschildes beträgt 7,6 cm und deutet auf einen Konfektionär hin. Die Hinterradnabe ist mit 1925 gestempelt. Interessant ist die Punze des Kettenblatts: ein Kreis oder ein G mit den Buchstaben EB oder HB (siehe die drei Fotos rechts Foto). Hinweise per Email bitte an die redaktion@knochenschuettler.de senden.



Suche nach einer Reifenbroschüre

Unser spanischer Reifenspezialist, der uns bei dem Ottokar-Bericht (KS 65) geholfen hat, sucht eine Broschüre der Continental-Reifenwerke, in der über den Konkurrenten Dunlop hergezogen wird. Wer eine Kopie oder einen Scan von diesem Heftchen bereitstellen kann, wendet sich bitte an die Redaktion.



Des Weiteren sucht der gleiche Sammlerkollege alles über Gothania-Reifen, die von den Vereinigten Hanfschlauch- und Gummiwaren-Fabriken in Gotha hergestellt wurden.

TERMINE

01. Mai: Anradeln in Berlin, Info: www.historische-fahrraeder-berlin.de oder 030-3366987
04. Mai: Fröhjahrsausfahrt Tharandter Wald, Info: frank@fahrradsammler.de
5. Mai: Historische Ausfahrt in Gütersloh, Start 11.30 Uhr am Stadtmuseum Kökerstr., Info: www.guetersloh-marketing.de
18. - 19. Mai: Pedersen-Saxonia-Treffen in Dresden, Info wie 4. Mai
25. Mai: Ausfahrt Zerna bei Kamenz, Info wie 4. Mai
30. Mai: Himmelfahrtstour Berlin, wie 1. Mai
09. Juni: 5., „Retroweriada“, die polnische Velo in Poznan; Info: Wojtek Klinger, Tel: +48574771625, Wojtekklinger@wp.pl
16. Juni: In Velo Veritas Poysdorf, Kontakt: office@inveloveritas.at
22. Juni: Nachtausfahrt Dresden, Treff 17.00 Uhr, Info wie 4. Mai
14. Juli: Badetour Berlin, Info wie 1. Mai
9. - 11. August: Velo Swing Festival Saarbrücken, Info: www.veloswingfestival.de
23. - 25. August: Velocipediade im Freilichtmuseum Hessenpark in Neu-Anspach
08. September: 9. Fahrrad-Klassik-Markt Spandau, Info wie 1. Mai
08. September: Sonnenaufgangsfahrt, Start 4.00 in Pirna, Info wie 4. Mai
20. - 22. September: Stallhof-Treffen, Fahrräder aus der Zeit der „Weimarer Republik“, Info: frank@fahrradsammler.de
12. Oktober: Laternenausfahrt, Info wie 1. Mai
31. Oktober: Diamant-Rennradtour, Info wie 4. Mai



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



VERKAUFE

Victoria Exportausf. Bj. 1917; **Sprick-Comfortable** Bj. um 1970; **L'Acatène-Metropole** um 1897, kettenloser Kegelradantrieb (nicht fahrbereit); **Heidemann** 30“-Rad, gebaut nur 600 St., Bj. 1970; **Fendt Kardanrad** Bj. 1980; **Austral**, frz. Fabrikat mit Blattfeder-Hinterradfedern, Bj. ca.1920; **Falter Bäckerrad** um 1950, renovierungsbedürftig; **Els-wick Dienstrad**, engl. Fabrikat, um 1930 fast Originalzustand; **Chinesisches Fahrrad**, neu Bj. 1980; **Mifa Kriegsumbau** mit Holzrädern, Unikat Bj. um 1916; **Schweizer Militärrad** kpl. Ausrüstung Bj. 1951; angestrebt wird enbloc-Verkauf zu sehr günstigen Konditionen, jedoch keine Bedingung; Fragen und Angebote an lippmann-kissing@t-online.de; weitere Infos: Klaus Lippmann, Tel. 08233-20769

Originalen, roten Reifen für 52“-Hochrad, sehr brüchig, nur für Ausstellung geeignet, VHB 190 €; M. Müller, Tel. 0351-2021 232

SUCHE

NSU-Starrnabe mit Scheibenbremse und Freilauf-Zahnkranz, der durch einen Hebel starr zu schalten ist, auch Teile sowie Unterlagen + Fotos; Kontakt: D. Schmitt, daniel.scordio@web.de oder 0 89 - 54 64 52 52



Linierungen
Traditionelle Handlinierung aller Fahrzeuge ab
• Fahrräder • Motorräder • Oldtimer & Klassiker •
Alex. Wernig
Am Mühlgraben 6 - 07952 Pausa
0171-3615817
• www.alexwernig.de •

Zu guter Letzt...

Ergebnis eines Fotowettbewerbs der Zeitschrift „Flugmodellbau“: Eines der Siegerfotos zeigt den 62-jährigen Schuhmachermeister Sebastian Lohr, Senior des Münchener Modellflug-Clubs, mit seinem originellen Transportfahrrad. Mit großem handwerklichem Geschick hat er sich eine Möglichkeit geschaffen, seinen Segelflieger auf dem Rad zu transportieren.

(Aufnahme: Ludwig Schöner, aus der Zeitschrift „Der Flugmodellbau“ vom September 1952)

eingesandt von Kurt Niemeyer, Lengerich

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)
Königsbergstr. 5, CH-3097 Bern-Liebfeld
kontakt@maxime-verlag.de
termine@knochenschuetzler.de

Layout

text-tigger, 32051 Herford
Fon 05221-3469769

Druck

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

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

Urheberrechtlicher Hinweis

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

deutsches fahrrad museum



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

97769 Bad Brückenau (Staatsbad)
Heinrich-von-Bibra-Straße 24
Tel. 09741/93 82 53 · Fax 93 82 54

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



Tel: 0341 - 4011884

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



Von Menschen und Rädern
Auf seiner Radreise in die Welt
des Rahmenbaus portraitierte
Thomas Bochet dreizehn Rahmen-
bauer.

Das Buch folgt der Idee des
Zürcher Rahmenbauers Röbi Stolz
und dessen Anspruch, die Rahmen-
bauerkunst in möglichst allen
Facetten widerzuspiegeln.
Es zieht alle Register der Buch-
kunst, vereint Leidenschaft,
Schönheit und Harmonie.
Als englische und als deutsche
Ausgabe erhältlich.
242 Seiten. 39,50€



FahrradBuch.de

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 Seil
beim Rennradfahren ausmacht

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



Gianluca Zaghi

VINTAGE RÄDER

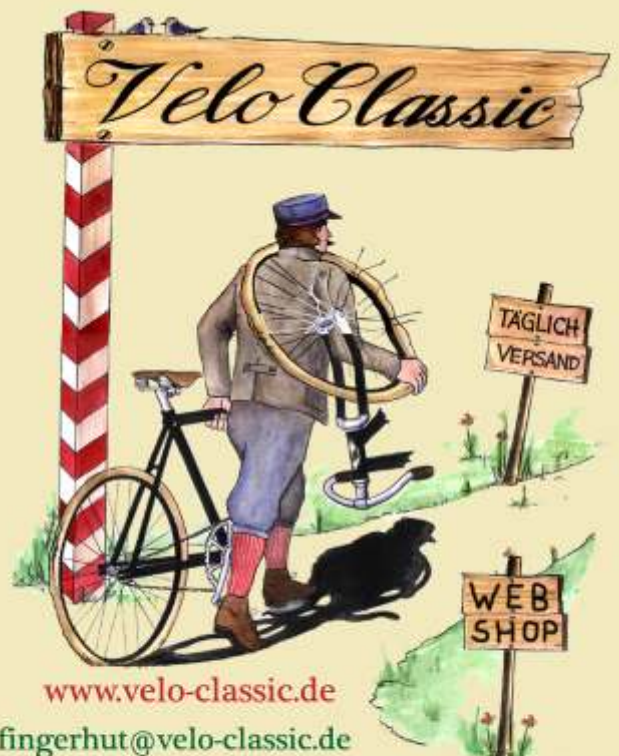
Wie Sie alte Fahrradschätze
aufspüren und restaurieren.

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



Schick gekleidet für die sonntägliche Ausfahrt? Stricker Werbefoto um 1938, Sammlg. Alexander Dammann