

Der

Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 68 • 2/2019

Knochenhüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

68



Radreise nach Jerusalem

SATURN-Fahrradwerke

MIFA-Produktion nach 1945

In dieser Ausgabe:



*Vor dem Damaskus-Tor in Jerusalem 1898
aus dem Nachlass von G. Lochmann*

Mit dem Rad von Leipzig nach Jerusalem

Sven Schepp hat einen besonderen Schatz gehoben: die Fahrtenbücher des Gustav Lochmann aus dem Jahr 1898. Unser Experte für historische Radreisen hat das einmalige Material begutachtet und die Glanzlichter für den KS zusammengefasst. Um diese außergewöhnliche Radreise historisch richtig einzuordnen, gibt es vorab einen kleinen Geschichtsexkurs.

SATURN-Räder aus Sachsen

Bei seinen Forschungen zu den ostdeutschen Automobilpionieren stieß Mathias Vogel ein weiteres Mal auf eine Fahrradfertigung, diesmal bei Horst Steudel in Kamenz. Dort wurden in handwerklicher Fertigung für einige Jahre SATURN-Räder gebaut.



*Preisliste zum SATURN-Katalog, vor 1908
aus der Sammlg. von Frank Papperitz*

Vom DDR-Einheitsrad weit entfernt

In der Grauzone nach dem Kriegsende gab es noch kein Einheitsrad in der sowjetisch besetzten Zone bzw. DDR. Die Mitteldeutschen Fahrradwerke produzierten in dieser Zeit Zehntausende von MIFA-Rädern. Maximilian Blum bringt Licht ins Dunkel.



*Fahrradmontage bei den MIFA-Werken 1949
Bundesarchiv, Bild 183-S91044
Foto: G. Paalzow*

Liebe Leserinnen und Leser,

als ich im vergangenen Sommer in Amsterdam zu Besuch war, traf ich auf das bunteste und flauschigste Rad der Stadt – es war geschmückt mit Federbüscheln in den Farben des Regenbogens. „Bunt ist Trumpf“, so lautete das Motto der Veranstaltung. Das gleiche Motto mag auch für dieses KS-Heft gelten, denn die Themenvielfalt könnte kaum bunter sein. Sie wird hoffentlich auch Euch begeistern – mit unglaublichem Bildmaterial und überraschenden Textinhalten. Mit der Lektüre könnt Ihr hoffentlich so manche trübe Winterstunde vertreiben. Oder aushecken, was Ihr selber schon immer mal für den KS schreiben wolltet.

Allerdings müsstet Ihr Euch mit dem Schreiben beeilen, wenn Ihr wollt, dass ich das Manuskript noch zur Druckreife bringe. Ich habe mich entschieden, Ende nächsten Jahres meinen Redakteursposten abzugeben – mit dem KS 70 wird dann für mich endgültig Schluss sein. Seit dem KS 30 bin ich mehr oder weniger an der Herausgabe unseres Mitgliederjournals beteiligt und Vieles andere, was ich noch so vorhabe, ist auf der Strecke geblieben. Mit dem zweiten Heft 2020 also wird für mich eine ungeheuer spannende Zeit als Chefredakteur zu Ende gehen.

Kurz vor diesem Zeitpunkt drängt sich eine kleine Rückschau auf das Erlebte auf. In den vergangenen fünfzehn (!) Jahren habe ich durch die Produktion des KS unglaublich viel über die Fahrradhistorie erfahren, unzählige Autoren kennengelernt, vielerlei Kontakte geknüpft und so manchem geholfen, seinen ersten Artikel fertigzustellen. Teilweise sind dadurch neue Freundschaften entstanden, haben sich Gleichgesinnte gefunden oder konnten vermittelt werden. Aus meinem Archiv Dokumente aller Art zur inhaltlichen Abrundung beizusteuern, war mir immer eine große Freude. So als „Vater

von's Janze“, wie der Berliner sagt, unterwegs zu sein, hat mir sehr viel gegeben.

Ein großes Anliegen war mir, Euch – die deutschsprachige Altradszene – mit Lesestoff zu versorgen. Und ich glaube, es ist mir gelungen, die Fahrradhistorie von vielen Seiten zu beleuchten. Bedingt durch den Redakteursposten, war es mir auch möglich, die eigenen Interessensgebiete besonders zu beackern. Dabei denke ich an die Radaristen und die Bielefelder Fahrradindustrie. Ihr, die Leserschaft, habt es mit Fassung ertragen – Klagen kamen mir zumindest nicht zu Ohren. Unvergessen sind hoffentlich „meine gelösten Fälle“, nämlich die der BAMBI-Rennräder und TOLO-Tretstrahler, sowie die des Rennfahrers Kurt Nitzschke mit seiner Zerlegerad-Erfindung und des Weltrekordfahrers José MEIFFRET.

Foto: Gabriela Mertins

Dass die Fahrradtechnik etwas auf der Strecke geblieben ist, war leider nicht zu verhindern. Es lag wohl daran, dass ich nicht so der Techniker bin und deshalb auf Zusammenarbeit angewiesen war und dass Mitglieder, die gerne schrauben nicht gerne schreiben.

Als ich 2004 die KS-Redaktion mit Johannes übernahm, wollte ich nie die ganze Verantwortung für das Heft übernehmen. Aber drei Jahre später, als mein Co-Redakteur ausstieg, stand ich vor der Entscheidung „Hinschmeißen oder Durchbeißen“. Die Wahl des Letzteren war die richtige, obwohl sie mir Einiges abverlangte. 2020 steht die Redaktion wieder vor einem großen Wechsel und ich hoffe inständig, dass sich Jemand findet, die Redaktionsarbeit fortzusetzen (siehe auch S.49).

Es grüßt Euch herzlich

Fuer Michael

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Sven Schepp: Auf „Lipsia“ ins Heilige Land - Eine Radreise nach Jerusalem im Jahr 1898	4
- Mathias Vogel: Die Geschichte der SATURN-Fahrradwerke	11
- Maximilian Blum: MIFA-Fahrräder 1946 bis 1955 - ein weißer Fleck!?	16
Post aus England	22
Literatur	
- Lesetipps	23
Autorenforum	
- Amandus Glasers A.G.B.-Einheitsrad	27
- Es hat geklingelt!	30
- Ein Nachtrag zu Premier Helical	32
Ausstellungen und Museen	
- BIKE IT - vom Laufrad zum Lebensgefühl	34
- Fahrradmuseum „Scheunenfund“	34
Veranstaltungen/Vereinsnachrichten	
- Velocipediade 2019 im Hessenpark	35
- Online-Archiv „VELOPEDIA“	36
- Ein Knappe auf dem Hochrad	37
Historisches Dokument	
- E. und P. Stricker – die Werbekönige Teil 2	37
Historische Orte	
- Vom Denkmalsgau zur Denkmalspflege	42
Mein Rad	46
Vereinsnachrichten	
- Happy Birthday Walter!	47
- Bericht Mitgliederversammlung / Seminarabfrage	48
Die Feder / Vereinsnachrichten	49
Termine / Kleinanzeigen /	
Zu guter Letzt	50
Impressum	50

Titelbild: Gustav Kögel und Gustav F. Lochmann in Turn-Severin 1898; aus der Sammlung von Hans Lochmann



Auf „Lipsia“ ins Heilige Land

Eine Radreise nach Jerusalem im Jahre 1898

von Sven Schepp, Wiesbaden

Stellte uns Sven Schepp im KS 59 die bemerkenswerte Weltreise von Willy Schwiegershausen und Gustav Kögel dar, so möchte er in dieser Ausgabe anhand neuer Erkenntnisse über eine weitere Radreise berichten, die der Letztgenannte unternommen hat. 1898, also ein Jahr vor seinem Versuch der im KS bereits behandelten Weltumrundung mit dem Rad, starteten Gustav Kögel und sein Neffe Gustav Friedrich Lochmann zu einer Radreise nach Jerusalem. Für die KS-Leser hatte Sven nun die Möglichkeit eines exklusiven Einblicks in den Nachlass von Gustav Lochmann /1/, welcher mit eindrucksvollen Dokumenten dieses Radabenteuer dokumentiert und bei dem die beiden Radtouristen am Ende sogar Kaiser Wilhelm II. vorgestellt wurden.

Bei der ersten Inaugenscheinnahme des in der Familie gehüteten Nachlasses fielen mir gleich zwei Fotos in die Hände, die mich besonders beeindruckten. (obiges Foto und Abb. 1) Leicht verblasst, mit Rissen und Knicken versehen, zeigen die patinabehafteten Bilder, dass sie immer-

hin schon stolze 120 Jahre alt sind. Inhaltlich strahlen sie eine besondere Exotik aus. Wir erkennen türkische Soldaten mit Fez, einen orientalisch anmutenden Reiter mit Turban und Krummsäbel und dazwischen zwei Radfahrer in zeitgenössischem Sportanzug, die mit ihren beiden

Fahrrädern stolz in die Kamera blicken. Auf der Rückseite ist handschriftlich vermerkt, dass diese Bilder vor dem sogenannten Damaskustor, einem Teil der historischen Stadtmauer von Jerusalem, aufgenommen wurden. Nur schemenhaft sind ein Teil der Mauer und der Torbogen bei den Fotografien im Bildhintergrund zu erkennen.

Wagen wir, freudig inspiriert von den beiden Fotos, einen Blick auf die Akteure und ihre Reise in den Orient. Zu den biografischen Daten des älteren, dem Weltreisenden Gustav Kögel (1860-1947), habe ich bereits im KS 59 (S. 4 ff) berichtet. Betrachten wir also seinen Mitfahrer, den bei Reisetart erst 18 Jahre alten Gustav Friedrich Lochmann. Die Nachforschungen zu seiner Biografie waren aber alles andere als einfach.

„Gustav Lochmann soll mit dem Fahrrad in Jerusalem gewesen sein und hat Kai-



ser Wilhelm getroffen?!“ - Die Mitglieder des heimatgeschichtlichen Arbeitskreises im mittelhessischen Hungen-Villingen zeigten sich ausgesprochen überrascht. Bei meinen Recherchen hatte ich Kontakt mit den hilfsbereiten Hessen aufgenommen, die ihrerseits die ältesten Zeit-

Dorf heute niemand etwas. „Das war nie Thema, davon hat er nie berichtet!“, so die Ältesten. /2/ Trotzdem konnte ich einige Lebensdaten ermitteln.

Gustav Friedrich Lochmann wurde 1880 im sächsischen Düben geboren. Über seine frühen Lebensjahre hat sich der Mantel der Geschichte gelegt. Die hier abgedruckte Studioaufnahme (Abb. 2) entstand laut Datierung auf der Rückseite am 31. Januar 1899, also gut einen Monat nach der Rückkehr ins Sachsenland. Angeblich soll Lochmann bei der Reichspost in Hamburg gearbeitet haben. Auf welchen Wegen er die aus Mittelhessen stammende Margarethe Döll kennenlernte, bleibt unklar. Fest steht, dass beide im Jahre 1909 in Hungen-Villingen heirateten, aber erst ab 1930 formal in den kleinen Ort zogen. /3/

Bedingt durch eine im Ersten Weltkrieg erlittene Verletzung oder einen Unfall hatte Lochmann ein versteiftes Bein und war daher Frühpensionär. In der Zeit des Zweiten Weltkrieges leistete er in Villingen Hilfsdienste, so gab er z. B. die Lebensmittelkarten aus. Der gesellige und leutselige Mann, den man im Dorf stets mit einem Stock sah, starb kinderlos im Alter von 85 Jahren in Villingen. /4/

Betrachten wir ein wenig den zeitgeschichtlichen Hintergrund der Radreise, denn heute ist weitgehend vergessen, wie sich die deutsche Präsenz in Palästina vor 120 Jahren darstellte und warum ausgerechnet Kaiser Wilhelm II. persönlich nach Jerusalem reiste.

Der Nahe Osten war Teil des Osmanischen Reiches, welches sich seit dem 18. Jahrhundert im permanenten Niedergang befand. Einige europäische Mächte nutzten diese Schwächung geschickt aus, um aus strategischen Gründen ihre Einflusszonen zu erweitern. Großbritannien und Frankreich suchten ihre Verbindungswege zu den überseeischen Besitzungen in Indien und Asien zu sichern. Russland versuchte, freien Zugang zum Mittelmeer zu erhalten und Österreich rang mit der Türkei um die Vormachtstellung auf dem Balkan.

Während der überwiegende Teil der in Palästina lebenden Menschen muslimischen Glaubens war, gab es dort auch eine zunehmende Zahl von Juden und Christen. Jeder der erwähnten Mächte verstand sich auch als Vertreter und Schutzmacht der genannten Religionsgemeinschaften. So traten Frankreich und Österreich für die Katholiken der Region ein, während Russland die orthodoxen Christen unterstützte. England förderte die Ansiedlung von Juden in Palästina.

Preußen – damit später auch das Deutsche Reich – trat erst spät in dieser europäischen Einflusszone auf, pflegte aber schon seit Generationen einen traditionellen freundschaftlichen Umgang mit den Türken. Kein Wunder, hatte Preußen doch weder maritime Interessen noch Besitzungen in der Region. Stattdessen unterstützte man die Osmanen mit Militärberatern zur Restrukturierung der Armee und unterhielt freundschaftliche Beziehungen, um das osmanische Reich in seinem Ringen mit anderen europäischen Nationen zu stärken.

Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts kam in Preußen die Idee auf, auch eine protestantische Kirche im Heiligen Land zu etablieren. Dazu richtete man ab 1842 mit Zustimmung der Osmanen einen Bischofssitz in Jerusalem ein. Hunderte deutscher Protestanten wanderten in den Folgejahren in Palästina ein. /5/ Tatsächlich schenkte der türkische Sultan 1869 dem späteren preußischen König Wilhelm I. ein Grundstück in Jerusalem zum Bau einer protestantischen Kirche.

Es sollte bis 1892 dauern, bis der nunmehrige Kaiser Wilhelm II. den Baubeginn der protestantischen Erlöserkirche in Jerusalem anordnen konnte. 1898 war eine Fertigstellung der Kirche abzusehen und bereits Monate zuvor wurde bekannt, dass der reisefreudige Wilhelm II. die Einweihung persönlich in Jerusalem vollziehen würde.



zeugen des Dorfes zu Gustav Lochmann befragen. Tatsächlich ist der 1965 verstorbene Mann einigen Ortsbewohnern noch bekannt. Doch von seiner Reise weiß im

Das Kaiserpaar hatte nach eigenem Selbstverständnis religiös motivierte Gründe für diese Reise, die es auch als Pilgerreise im Geiste der Vorfahren verstand. Gleichwohl war klar, dass die Hoheiten in Begleitung von mehreren hundert offiziellen und nichtoffiziellen Gästen sein würden. Des Kaisers Reisen waren damals sehr populär und ein gesellschaftliches Ereignis. Zudem war sich Wilhelm II. der entstehenden Bilder und Einflussmöglichkeiten auf die heimische Presse bewusst.

Nach heutiger Auffassung waren es erst in zweiter Linie politische und wirtschaftliche Gründe, die eine solche Reise für alle Beteiligten sinnvoll erschienen ließen. Das osmanische Reich war nach einem Krieg mit Griechenland im Jahre 1897 stark unter Druck geraten und hatte im übrigen Europa eine sehr schlechte Presse. Sultan Abdülhamid II. dachte bei seiner Gastfreundschaft womöglich auch an eine Stärkung seiner militärischen Kräfte durch das Deutschen Reich. Die deutsche Wirtschaft wiederum erhoffte sich vom Sultan eine Konzession für den geplanten Bau der Bahnlinie Konstantinopel-Bagdad zu erhalten, einem bedeutenden technischen und strategischen Prestigeobjekt./6/

Schimmel durch das Jaffa-Tor glich aufgrund der Masse der festlich uniformierten Akteure und der jubelnden Zuschauermenge einem Triumphzug./8/

Jerusalem selbst war seit Wochen herausgeputzt und bis auf den letzten Winkel ausgebucht. Menschen campierten in Gärten und selbst Balkone und Dächer wurden für Schaulustige vermietet. Am Reformationstag, dem 31. Oktober 1898, fand schließlich mit der Einweihung der Erlöserkirche durch Wilhelm II. der feierliche Höhepunkt der Reise statt.

Blicken wir auf unsere wackeren Radtouristen, die die Werbekampagne um die große Reise des Kaisers frühzeitig mitbekommen hatten. Sie hatten sich mit ihren in Leipzig gefertigten Lipsia-Fahrrädern (Abb. 3) im Juli 1898 auf den Weg gemacht, um Augenzeugen dieses gesellschaftlichen Schauspiels zu werden. So schildern es die MÜNCHNER NEUESTEN NACHRICHTEN vom 28. Juli 1898 in der Rubrik „Sportzeitung“. In der Isarmetropole machten die beiden Radler auf ihrer Anreise Station. Wie es ihnen im Detail ergangen ist und welche Abenteuer sie zu bestehen hatten, welche persönliche Erfahrungen und Erlebnisse sie machten, geht aus den Quellen leider nicht hervor.

Anhand der drei erhaltenen Reisebücher mit eingeklebten bunten Postkarten, Visitenkarten, diversen Stempeln und persönlichen Wünschen in verschiedenen Sprachen lassen sich allerdings die Stationen der Reise von 1898 nachvollziehen. (Abbildung einer Originalseite siehe auf der Hefetrückseite) Die erste Widmung der erwähnten drei Reise-

bücher wurde noch in Sachsen am 11. Juli 1898 eingetragen./9/ Es folgen eine Vielzahl weiterer Eintragungen, die auch von Angehörigen örtlicher Fahrradvereine erfolgten. Am 19. Juli 1898 unterschrieben beispielsweise zehn Angehörige der Allgemeinen Radfahrer-Union/10/Nürnberg folgenden Vers:

*„Führ' Euch Gott, Wack're Radlerbrüder
Lasset ertönen frohe Lieder
Radelt weiter durch die Welt
Daß es auch Gott gefällt
Grüßet alle deutschen Brüder*

*Vergeßt jedoch uns nie wieder
Und kommt ihr wieder nach Nürnberg
Dann drücken Brust und Herz!"/11/*

Radhistorisch interessant ist, dass sich in den Reisbüchern auch Stempel und Visitenkarten von Radherstellern, Fahrrad- oder Reifenhändlern befinden. (siehe S. 7) Im Nachlass finden sich ferner zwei Taschenatlanten sowie das Tourenbuch der Allgemeinen Radfahrer-Union. Auf letzteres wollen wir unseren ersten Blick werfen, gibt es darin doch sehr interessante – aus heutiger Sicht humoristische – Reisetipps. Es heißt z.B. zum Thema Anzugserleichterung auf der Fahrt: *„Eine weitere Erleichterung ist das Abwärtsstülpen der Strümpfe bis zum Rand der Kniehose. Es ist jedoch Rücksicht darauf zu nehmen, dass die Kniee [sic!] nicht zu weit entblößt werden, um den Sonnenstich hintanzuhalten. – Aber alle diese Bequemlichkeiten in der Toilette müssen aufhören, wenn der Fahrer in die Nähe der Stadt kommt. Es liegt im Interesse des Ansehens der Radfahrer, dass jeder Tourist in geschlossenem Anzug die Städte passiert und jeder Kritik über nachlässiges oder anstößiges Äußeres die Grundlage entzieht.“/12/*

Bemerkenswert war aus Sicht der Radler sicher der Aufenthalt in Wien, denn hier schlug am 10. September 1898 die Nachricht wie eine Bombe ein, dass die so beliebte Kaiserin Elisabeth, uns besser als Sissi bekannt, am gleichen Tage in Genf ermordet worden sei./13/ (Abb. 4) Lochmann notierte auf der Trauerkarte:

*„Andenken an den furchtbaren Tod
der geliebten Kaiserin Elisabeth von
Österreich
Wien d. 10. Septbr. 1898.
Zur Zeit unseres Hierseins
F. G. Lochmann“*

Dieses Attentat muss sich wie ein trüber Schleier über den Aufenthalt der Radreisenden gelegt haben, worüber sicher auch die Tatsache nicht hinweghalf, dass die beiden hier vom Musikinstrumentenfabrikant Lutz eine Mundharmonika geschenkt bekommen hatten./14/

Auf dem Dampfer Budapest schrieb der humorvolle Restaurateur Babel neben einem Spruch auch den damals sehr populären und oft eingetragenen Radlergruß ins Reisebuch:

*„Radeln zwei Radler zur Welt hinaus
Und kommen zuletzt noch beim
Nordpol heraus. Allheil!"/15/*



Und so begann am 11. Oktober 1898 die mit großem Aufwand und hohen Kosten vom Reiseunternehmen „Thomas Cook“/7/ geplante kaiserliche Palästina-reise, die von Konstantinopel über Haifa und Jaffa nach Jerusalem und Bethlehem führte. Keinem europäischen Staatsoberhaupt war von den Osmanen bislang ein Empfang mit solcher Herzlichkeit bereitet worden. Vor den Toren Jerusalems wurde ein prunkvolles Zeltlager mit über 75 Zelten mit Luxusausstattung errichtet und der mit 21 Kanonenschüssen begleitete Einzug von Wilhelm II. auf einem

Einträge im Fahrtenbuch

Am rechten Rand der Fahrtenbuchseite notierte ein Beamter: „Herr Gustav Lochmann von Leipzig passierte heute Wels.“

Am unteren Rand schrieb der Gastwirt und Lohnkutscher Ignaz Krenner aus Lambach: „Ig. Krenner bietet den Tourenfahrern ein kräftiges All Heil.“ Das Foto zeigt sein kleines Unternehmen in Ober-Österreich.

Am linken Rand verewigte sich ein Polizei-Wachtmeister namens Franz Müllner.



„Viel Vergnügen, guten Erfolg!“ notierte ein Münchener Vertreter der Caoutchouc- & Guttapercha Compagnie, den späteren Continental-Werken. Kautschuk ist der Milchsaff des Gummibaumes, Gutta steht für das Harz des Percha-baumes.



„Gutes Wetter, Gute Straßen!“ schrieb in Nürnberg-Doos ein Mitarbeiter der Premier-Werke den Radtouristen am 22. Juli 1898 in ihr Fahrtenbuch.



Turn Severin 18. Sept. 98

In diesem rumänischen Ort namens Turn Severin wurde das Foto aufgenommen, das den Titel des KS zielt. Auch der dort ansässigen Brauerei "Fabrica de bere dunareana" wurde ein Besuch abgestattet.

Nazareth 28. 10. 1898

„Besten Glückwunsch den Herren Gustav Kögel & Gustav Lochmann zu ihrer Fuß-Reise um die Welt.“ Hier liegt offensichtlich ein Missverständnis vor, die Weltumrundung des Gustav Kögel fand in den Jahren 1894 bis 1896 statt.



Jerusalem, den 6. Nov. 98

„Zur Erinnerung an den Aufenthalt in Jerusalem, im k. d. Hospiz. Die besten Wünsche für die Weiterreise.“ Die Widmung ist abgestempelt und unterzeichnet vom Prokurator des Hospizes.

Haifa, d. 20. Novbr. 1898

Offensichtlich eine Ansichtskarte, die Gustav Lochmann auf der Rückfahrt an seine Eltern und an Friedrich Dreher schrieb: „Liebe Eltern und (???)! Sende Euch herzl. Grüße sowie auch Herrn Friedrich Dreher, Lehrer. Onkel hatte in Kolonie Vortrag, gut besucht. Fahren mit den kaiserl. Leibknechten morgen von hier ab; Wetter herrlich! Euer Sohn Gustav.“ Einen Gruß lässt auch F. G. Kögel ausrichten. Weiter steht auf der Karte „Auf ges. Wiedersehen“ und „Sonst beim besten Wohlsein“.





wohnt hätten. /16/ Des Weiteren wird berichtet: „Mehr als einmal waren die ‚kühnen Deutschen‘ in Gefahr, ausgeraubt und getötet zu werden, doch ein gnädiges Geschick schützte sie.“ Erwähnung findet auch die Aussage Lochmanns, „daß man sie als Deutsche respektierte und ihnen überall die freundlichste Aufnahme zu Theil wurde.“

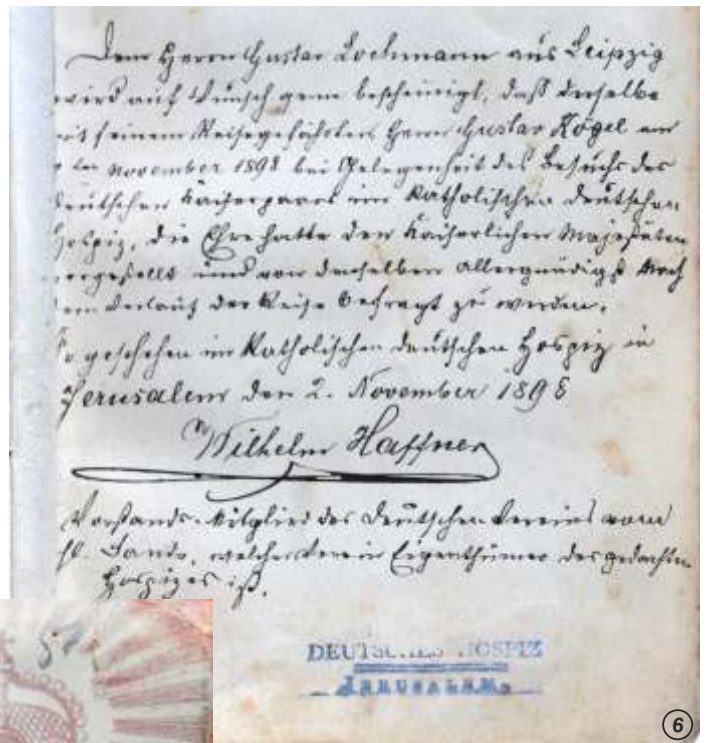
Das im Lochmannschen Nachlass erhaltene Original eines Programmheftes zur Einweihung der Erlöserkirche am Reformationstag 1898 mag belegen, dass auch unsere beiden Radfahrer bei diesem Ereignis zugegen gewesen sind. (Abb. 5) Ob sie es aber bei all den Menschenmassen in den Straßen und der großen Anzahl gesellschaftlicher Persönlichkeiten tatsächlich zur feierlichen Zeremonie

Beim Aufenthalt im rumänischen Turn-Severin (25. bis 27. Sept. 1898) ließen sich die beiden Radler in einem Atelier fotografieren. (siehe Titelbild des Heftes) Das heute noch erhaltene Foto zeigt also die authentische Reisegarderober der Touristen und gibt ein interessantes Detail des Kögelschen Rades preis: Warum auch immer hatte er sich auf dem Bremsgestänge ein weiteres Steuerkopfschild angebracht. Ob Kögel das durch das Bremsgestänge leicht verdeckte Lipsia-Steuerkopfschild durch die Platzierung eines zweiten Schildes besser betonen wollte?

Beim Blick auf den durch die Postkarten und Eintragungen rekonstruierbaren Reiseverlauf stellt man fest, dass Kögel und Lochmann neben dem Fahrrad auch

auf die Verkehrsmittel Eisenbahn und das Schiff zurückgegriffen haben, um am 26. Oktober 1898 in etwa zeitgleich mit dem Kaiserpaar in Haifa einzutreffen.

Aus einem Artikel des ANZEIGERS FÜR GRÄFENHAINICHEN UND UMGEBUNG vom 4. Februar 1899 geht hervor, dass die beiden kühnen Touristen der Landung des Kaiserpaares als Schaulustige beige-



der Schlüsselübergabe in die Kirche selbst geschafft haben, ist letztlich durch das Programmheft nicht abschließend nachgewiesen.

Nur zwei Tage nach der Einweihung ist dann den beiden Radfahrern nachweislich im Deutschen Hospiz von Jerusalem eine Audienz beim Kaiserpaar gewährt worden.

In einem der Reisebücher findet sich schließlich noch eine mit Stempel versehene Bestätigung der Audienz:

„Dem Herrn Gustav Lochmann aus Leipzig wird auf Wunsch gern bescheinigt,

daß derselbe mit seinem Reisegefährten Herrn Gustav Kögel am 2. November 1898 bei Gelegenheit des Besuches des deutschen Kaiserpaars im Katholischen Deutschen Hospiz, die Ehre hatte den kaiserlichen Majestäten vorgestellt und von denselben allergnädigst nach dem Ablauf der Reise befragt zu werden.

So geschehen im Katholischen Deutschen Hospiz in Jerusalem den 2. November 1898.

Wilhelm Haffner

Vorstands-Mitglied des Deutschen Vereins vom Hl. Lande, welcher Verein Eigenthümer des gedachten Hospizes ist.“ /17/ (Abb.6)

Diese Audienz dürfte auch für die beiden Radtouristen Höhepunkt der Reise gewesen sein.

Ihre Rückreise fand dann überwiegend auf anderen Verkehrsmitteln statt, wie aus dem einem rekonstruierten Reiseverlauf hervorgeht. Unmittelbar nach der Heimkehr startete Gustav Lochman bereits im Januar 1899 zu einer Vortragsreihe, die anhand der Dokumente bis Juni 1899 verbürgt ist. Er hielt Vorträge z.B. in Groß-Lafferde, Bettmar, Holzweißig, Kernberg, Peißen, Wittenberg, Globig. /18/

Das BITTERFELDER KREISBLATT vom 4. Februar 1899 schrieb beispielsweise hierzu: „In längerem, über 2 Stunden währenden Vortrage, der nur durch eine kurze Pause unterbrochen war, schilderte der Referent die Reise per Rad nach dem hl. Lande, die von Leipzig ausgehend, über München, Wien, Budapest, Belgrad, Konstantinopel, Smyrna, Beirut und Haifa ging und von dort zu Fuß nach Nazareth durch das Innere über Nabulas nach Jerusalem zu den Einweihungsfeierlichkeiten der Erlöserkirche führte. Hier wurde ihnen bekanntlich die hohe Ehre zu Theil, ihren Majestäten dem Kaiser und der Kaiserin vorgestellt zu werden.“ /19/ Ob er in der Folge weitere Vorträge seiner Erlebnisse hielt und möglicherweise weitere Radfahrten unternahm, ist nicht bekannt.

Sieht man sich abschließend die Namen und den Berufsstand der Menschen an, die sich namentlich in den Reisebüchern verewigten, so stellt man fest, dass der gelernte Schuhmacher Kögel und der spätere Postangestellte Lochmann auf ihrer Tour mit Menschen in Kontakt kamen, die nach damaligen Gusto „über ihrem Stand“ waren. Es finden sich die

Namen und Visitenkarten vieler Bürgermeister, Vertreter von Städten und Gemeinden, Offiziere, Hoteliers, Fabrikanten, Geistliche und sonstige bürgerliche Personen in den Büchern. Neben dem Abenteuer der ständigen örtlichen Veränderung führte eine derartige Radreise zur damaligen Zeit somit auch zu einem temporären sozialen Aufstieg und einer Anerkennung, die dem gemeinen Arbeiter jener Zeit nicht geschenkt wurde. Vielleicht lag hierin neben der nötigen Abenteuerlust die Motivation zu einer solchen Reise.

An dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich bei Herrn Hans Lochmann für die Möglichkeit der Einsichtnahme in diese spannenden Zeitdokumente bedanken!

Mein Dank geht stellvertretend für den Heimatkundlichen Arbeitskreis Hungen-Villingen auch an die Herren Otto Rühl und Dr. Ulrich Kammer, die vor Ort für mich recherchierten bzw. eigene Erinnerungen übermittelten.

Mein weiterer Dank geht an Frau Kindervater vom Vorstandsekretariat des Deutschen Vereins vom Heiligen Lande in Köln.

Anmerkungen

- /1/ Nachlass Gustav Lochmann, jetzt in Besitz von Hans Lochmann. Der Nachlass umfasst u.a. drei Reisebücher (Nr. 1 - 3) mit eingeklebten bunten Postkarten, Visitenkarten, diversen Stempeln und persönlichen Wünschen in verschiedenen Sprachen; Robert Gersbach (Hg.): Taschenatlas und Geographiebuch zum Selbstunterricht für Unteroffiziere, Militär-Anwärter und Beamte, Berlin, Kameradschaft Wohlfahrtspflege o.J. (ca. 1895); Paul Heine: Taschenatlas für Militär-Anwärter, III. Teil – Asien, Afrika, Amerika, Australien, Berlin o.J. (ca. 1895); Tourenbuch/Fahrtenbuch der Allgemeinen Radfahrer Union, Nürnberg 1891, ein Programmheft zur Einweihungsfeier der Erlöserkirche, ca. 10 Portraiffotos sowie einige lose Postkarten.
- /2/ Korrespondenz des Autors mit Otto Rühl, Heimatkundlicher Arbeitskreis Hungen-Villingen, Februar 2018
- /3/ Gemäß Melderegister der Gemeinde Hungen-Villingen erfolgte der Zuzug am 02.11.1930
- /4/ Korrespondenz des Autors mit Otto Rühl, wie Anm. /2/
- /5/ So existierte in Jerusalem z.B. der Jerusalemverein, ein deutsch-evangelischer Verein, der Missions- und christliche Einrichtungen, wie z.B. das Syrische Waisenhaus und die Mädchenschule Talitha Kumi unterstützte. Ferner unterstützten einzelne Angehörige der Templergesellschaft, die 1850 in Würtemberg gegründet wurde und große deutsche Siedlungsgemeinden z.B. in Haifa, Jaffa, Jerusalem unterhielt, die protestantische Kirche.

- /6/ Die sogenannte Bagdad-Bahn sollte von Konya (heute: Türkei) nach Bagdad (heute: Irak) führen und wurde tatsächlich ab 1903 unter maßgeblicher Beteiligung deutscher Firmen gebaut. 1918 waren ¾ ihrer avisierten Gesamtstrecke von 1 600 Kilometern fertig gestellt.
- /7/ Das Unternehmen wurde durch den in Australien geborenen Baptistenprediger Thomas Cook (1802-1892) gegründet, der ab 1841 Reisen für Gläubige und Touristen organisierte. Ab 1869 hatte sein Sohn (1834-1899) einen Schwerpunkt in der Organisation von Reisen in den Nahen Osten und nach Ägypten. Das Unternehmen erfand auch den Vorläufer des modernen Reisechecks.
- /8/ Vgl. z.B. Heinrich Niemöller (Hg.): Hinauf gen Jerusalem. Gedenkbuch der offiziellen Einweihung der Erlöserkirche in Jerusalem. Im Namen der beauftragten Kommission herausgegeben, Berlin 1899, S. 71 ff. – Digitalisat: <https://archive.org/stream/hinaufgenjerusa/0Oniem#page/n4/mode/1up>
- /9/ Reisebuch Nr. 1, Seite 1
- /10/ Die Gründung der A.R.U. mit ihrem Hauptsitz in Fürth-Nürnberg erfolgte 1886 und hatte insbesondere die Förderung von Einzelfahrern und Radwanderungen auf ihrer Agenda.
- /11/ Reisebuch Nr.1, Seite 11
- /12/ Tourenbuch/Fahrtenbuch der Allgemeinen Radfahrer Union, Nürnberg 1891, Seite 10 Digitalisat: <http://diglib.uibk.ac.at/ulbtirol/content/pageview/321480>
- /13/ Elisabeth von Österreich-Ungarn wurde am 10.09. auf der Seepromenade von Genf mittels einer spitzen Feile durch den italienischen Anarchisten Luigi Lucheni mit einem Stich ins Herz getötet. – Gustav Lochmann klebte eine von ihm selbst handschriftlich ergänzte Todeskarte der Kaiserin in sein Reisebuch Nr. 2, Seite 14
- /14/ Reisebuch Nr. 2, Seite 12
- /15/ Reisebuch Nr. 2, Seite 23
- /16/ Anzeiger für Gräfenhainichen und Umgebung, 04.02.1899. Die hier gemachten Aussagen zu den Gefahren einer vermeintlichen Ausraubung und Tötung werden in keiner der anderen vorliegenden Quellen aufgeführt. Abschließend lässt es sich damit nicht feststellen, ob es sich um ein „Aufbauschen“ des Artikels oder eine wahre Begebenheit handelte.
- /17/ Reisebuch Nr. 3, Seite 7 – Der katholische „Deutsche Verein vom Heiligen Lande“ mit Sitz in Köln ist heute noch existent und engagiert sich im Nahen Osten. Eine Nachfrage ergab, dass das Vereinsarchiv in Köln im 2. Weltkrieg leider verloren ging und somit keine Dokumente zum Besuch Kaiser Wilhelms II. im Katholischen Hospiz mehr existieren.
- /18/ Reisebuch Nr. 3, Seiten 55-86 (mit Unterbrechungen durch leere Seiten)
- /19/ Bitterfelder Kreisblatt, 04.02.1899

Abbildungsnachweis

Alle Abbildungen stammen aus dem Nachlass von Gustav Lochmann, reproduziert von Sven Schepp. Eine Ausnahme bildet die Werbeanzeige für die Fahrradmanufaktur von Bruno Zirrgiebel – sie ist dem Buch von C. Fressel „Der Radfahr-Sport“ (Annoncenteil) von 1895 entnommen.

Die Geschichte der SATURN-Fahrradwerke

von Mathias Vogel, Mittweida (Sachsen)

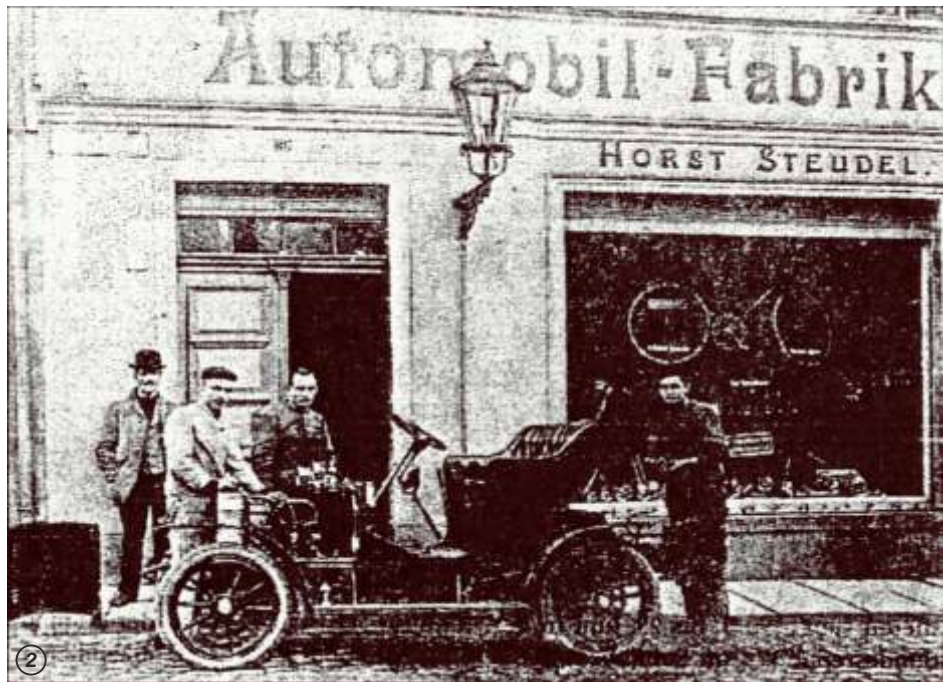
Durch seinen Bericht über die HELIOS-Fahrradwerke im KS 66 ist unser Gastautor Mathias Vogel für die KS-Leser kein Unbekannter mehr. Bei seinen Recherchen zu den Pionieren des Motoren- und Automobilbaus stößt der emeritierte Professor der Hochschule Mittweida immer wieder auf Unternehmer, die sich in ihren Anfängen dem Fahrradbau widmeten. Diese Tatsache trifft auch auf den vielseitigen Unternehmer Horst Steudel aus Kamenz in Sachsen zu, dessen Werk und Wirken Mathias Vogel gründlich erforschte und darüber eine umfassende Dokumentation erstellte. /1/ Darauf basierend ergänzte der Kenner der Materie für den KS die Fahrradaktivitäten Steudels – eines unserer Mitglieder, Frank Papperitz aus Pirna, konnte wesentlich dazu beitragen. Heute stehen die SATURN-Fahrräder im Vordergrund der Betrachtung, im nächsten Heft wird es um die Fahrräder mit SATURN-Hilfsmotoren gehen.

Horst Steudel – Herkunft und Familie

Der aus Kamenz in Sachsen stammende Horst Steudel ist heute außerhalb von Kamenz weitestgehend vergessen. (Abb. 1) Er war rund 50 Jahre auf verschiedenen Gebieten des Fahrzeug- und Motorenbaus tätig. Nachdem er schon vor 1900 die Produktion von Fahrrädern der Marke SATURN aufgenommen hatte, begann er nach 1904 in seiner „Motorwagenfabrik Horst Steudel“ zusätzlich mit der Produktion von Automobilen. (Abb. 2) Parallel dazu wurden leichte Motorräder und Fahrradhilfsmotoren gefertigt. In den 1920er Jahren lieferte die „Spezialmotorenfabrik Horst Steudel“ für 20 Kleinwagenhersteller leistungsfähige Vierzylinder-Viertakt-Automotoren für den Einbau. Weiterhin wurde die Fertigung von kleinen Bootsmotoren aufgenommen. Ab 1935 wurden die STEUDEL-Werke durch die Entwicklung und Produktion von kleinen, auch exportierten, Dieselmotoren bekannt. Nach dem



Ende des Zweiten Weltkrieges wurde Horst Steudel enteignet und die Fabrik ein Volkseigener Betrieb (VEB).



Carl Hermann Horst Steudel wurde am 26. Mai 1872 in Kamenz als Sohn des Knopfmachermeisters Carl Hermann Steudel (1840 - 1910) geboren. Er entstammte einer alten Handwerkerfamilie, die mindestens seit Mitte des 18. Jahrhunderts in Kamenz ansässig war. So sind im Stadtarchiv Kamenz u. a. Archivalien zu historischen Streitfällen von 1746 bis 1842 vorhanden. Aber auch weitere Unternehmer aus Kamenz, die keine Knopfmacher waren, sind wohl Verwandte von Horst Steudel, so der Eisenhändler Walter Steudel und der Schmied Carl Steudel.

Nach eigenen Angaben hat Horst Steudel eine praktische Lehre im Maschinen-

bau absolviert und drei Jahre eine Gewerbeschule besucht. /2/ Eine angegebene Wanderschaft ist nicht belegt. /3/ In einem historischen Adressbuch von 1901 wurde als Beruf von Carl Hermann Horst Steudel „Maschinenbauer“ angegeben. /4/ Im „Ahnenpass“ des Enkels Ralf Steudel, der 1937 geboren wurde, wird der Großvater Horst Steudel amtlich als „Motorenfabrikant“ bezeichnet. /5/ In einem Brief an die Kriegsamtsstelle Dresden vom 15. Mai 1917 wird ausgeführt, dass Horst Steudel von 1892 bis 1894 aktiv gedient hat und „als Halbinvalid am 30. Juli 1894 mit Pension entlassen“ wurde. /6/

Nachdem sich Horst Steudel 1895 als Unternehmer etabliert hatte, konnte er auch an die Gründung einer Familie denken. Er heiratete 1899 Elsa Weber, geboren 1878 in Kamenz als Tochter eines

Gerichtsssekretärs. Aus der Ehe gingen zwei Söhne hervor. Der erste Sohn Gottfried Heinz wurde 1905 geboren. Nach einer überlieferten Darstellung hat er eine Schmiedelehre absolviert. In einem Dokument von 1939 gibt er als Beruf „Techniker u. Prokurist“ an. Wo und wann er die dazu nötigen Kenntnisse erworben hat, ist nicht bekannt. Er hatte eine leitende Stellung in den väterlichen STEUDEL-Werken. Nach 1945 hat er eine eigene Firma gegründet. Über die folgende Tätigkeit ist nichts überliefert. Heinz Steudel starb 1972 in Kamenz.

Der zweite Sohn Richard Horst Arno Steudel wurde 1907 geboren. Von Ostern 1918 bis Februar 1924 besuchte er die

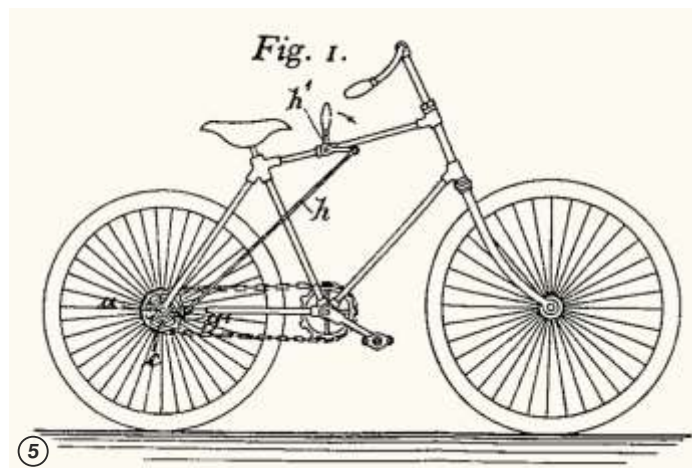
Städtische Realschule „Lessingschule“ in Kamenz mit dem Abschluss „Mittlere Reife“. Nach einem Maschinenbaustudium an der Akademie für Technik in Chemnitz und an der TH Dresden (Abschluss Dipl.-Ing.) trat er in die väterliche Fabrik ein und leitete diese ab 1940. Er war maßgeblich an der Entwicklung und Produktion von Kleindieselmotoren ab Mitte der 1930er Jahre beteiligt. Nach der Übersiedlung nach West-Berlin im März 1954 arbeitete er ab 1957 bei MAN in Nürnberg. Arno Steudel starb 1981 in Nürnberg.

Die Gründung und Entwicklung des Handwerksbetriebes

Von der Wanderschaft durch Süddeutschland und Österreich zurückgekehrt, gründete Horst Steudel als pflücker und rühriger junger Mann 1895 einen kleinen Handwerksbetrieb mit drei Gesellen und drei Lehrlingen für die Reparatur von Fahrrädern in der Pulsnitzer Straße 18 in Kamenz. In den folgenden Jahren wurde das Unternehmen von Horst Steudel der entwicklungsbestimmende Metallbetrieb in Kamenz. /7/ Schon 1896 wurde auch die Produktion von Fahrrädern der Marke SATURN aufgenommen. Insgesamt wurden 15 verschiedene Modelle produziert, vom Herren-, über Damen- und Sportrad bis zum Kinderrad. /7/ Die Fertigung der Fahrräder erfolgte in einem zweistöckigen Hintergebäude, das bis in die Gegenwart noch vorhanden ist. (Abb. 3) Der Zugang zur Fertigungsstätte erfolgte durch einen im vorderen Wohn- und Geschäftshaus befindlichen breiten Durchgang.

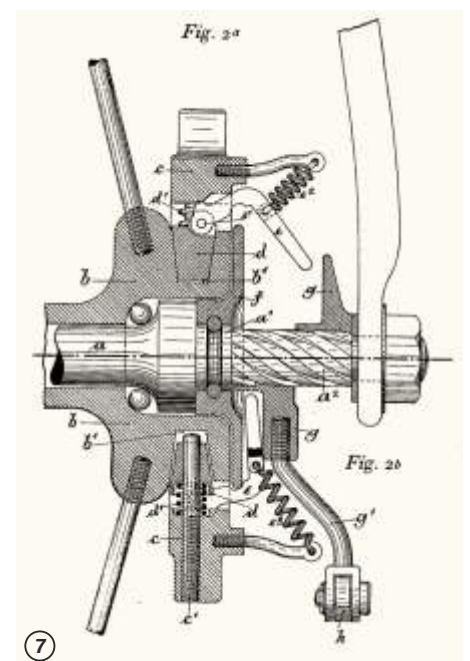
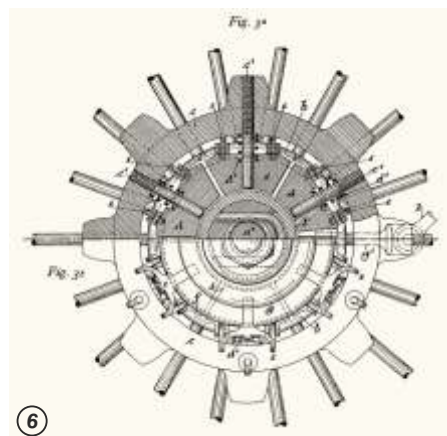


Dabei war Horst Steudel bemüht, die Gebrauchseigenschaften des Fahrrades zu verbessern. Im damals renommierten DINGLERS POLYTECHNISCHEN JOURNAL (DPJ) wurde 1896 eine „Vorrichtung zum Ausschalten der Tretkurbelachse“ von Steudel (entspricht dem D.R.P. Nr. 81260) vorgestellt /8/: „Mit Hilfe dieser Vorrichtung kann der Fahrer beim Bergabfahren die Tretkurbeln in Ruhe setzen und die Füße auf denselben lassen, bis er die Reibungskupplung, wel-



„Mit Hilfe dieser Vorrichtung kann der Fahrer beim Bergabfahren die Tretkurbeln in Ruhe setzen und die Füße auf denselben lassen, bis er die Reibungskupplung, welche das Kettenrad mit der Laufradnabe verbindet, wieder einschaltet.“ (Abb. 4)

Eine umfassende technische Erläuterung, die wohl nur von einem Fachmann verstanden wird, folgt im DPJ. Die gesamte Patentschrift Nr. 81 260 ist zum Nachlesen auf unserer Vereinshomepage in der Rubrik „Rund ums Rad“ eingestellt. (Abb. 5 bis 7) Ob diese aufwändige Konstruktion jemals in Serienproduktion ging, ist fraglich, jedenfalls ist in den Fach-



kreisen kein erhaltenes Exemplar bekannt. Diese an sich zweckmäßige Erfindung wurde aber nach der Patentierung und der Fertigung (1903) der legendären TORPEDO-Freilaufnabe der renommierten Firma FICHTEL & SACHS überflüssig. In einem überlieferten Prospekt der SATURN-Fahrrad-

fabrik Horst Steudel wurden dann aber auch Modelle mit RODAX- und TORPEDO-Freilauf (Aufpreis Mk. 11,-) vorgestellt. /9/ (Abb. 8)

Aus den Anfangsjahren der Fahrradfertigung von Horst Steudel (Abb. 9) hat sich ein historisches Fahrrad der Marke Saturn von 1898, Rahmennummer 126, erhalten. (Abb. 10 und S. 14) Der Besitzer, Frank Papperitz aus Pirna, teilt dazu mit: „Dieses war mein erstes altes Fahrrad, was ich wieder aufgebaut habe. Ich war damals (1984) 14 Jahre. Viel später habe ich es noch einmal professionell lackieren lassen. Es gibt noch Reste vom originalen Sattel, die Werkzeugtasche habe ich später erst bekommen, es ist aber der identische Schriftzug wie auf dem Sattel. Vor dem Lackieren war noch ganz schwach die Rahmen-Nr. 126 zu erkennen. Leider ist nur eine gewöhnliche starre Nabe eingebaut, aber man kann das Hinterrad durch die komplizierte Konstruktion schnell nach unten herausnehmen, ohne die Lager zu berühren, die ja damals noch nicht gekontert waren. Das ganze Fahrrad ist sehr leicht gebaut, mich hat als Jugendlicher damals vor allem der schöne breite Lenker beeindruckt und das dicke Zentralrohr hinterm Tretlager. Das Kettenblatt ist das originale, das dürfte aber Steudel ganz sicher nicht hergestellt haben. Rahmen, Gabel, Lenker und Sattelstütze - die sicher schon. Von der legendären ausschaltbaren Steudel-Freilaufnabe ist mir kein erhaltenes Exemplar bekannt. Ich kenne auch kein weiteres Saturn-Fahrrad von Steudel, aber eins mit der Aufschrift auf dem Typenschild ‚Steudel-Phönix-Kamenz‘.“

In diesem oben erwähnten, vermutlich vor 1908 herausgegebenen, Prospekt wurden insgesamt 13 Fahrrad-Modelle der Marke SATURN angeboten (siehe Tabelle S. 15). Weiterhin sind auch zwei SATURN-Motorräder und zahlreiche Zubehörartikel „Nur für Händler, Fabrikanten u. Reparatoren“ im Prospekt enthalten, wobei fraglich ist, welche Kompo-

Saturn-Fahrradfabrik H. Steudel, Kamenz Sa.

Saturn Nr. 2.

Rodax-Freilauf
Mk. 11.—

Torpedo-Freilauf
Mk. 11.—



Erstklassiges solides starkes Tourenrad mit Doppelglockenlager, aus allerbestem Material und in bester Ausführung, nur einfach gehalten, besonders geeignet für Geschäftsleute und Arbeiter.
Pneumatik 1 Jahr Garantie. Preis **Mk. 80.—**
Lenkstange gleich welches Modell, Vorbaulenkstange Mk. 2.— Aufpreis. Pneumatik 28×1½ oder 28×1¼. Übersetzung z. Wunsch.

Saturn Nr. 3.

Rodax-Freilauf
Mk. 11.—

Torpedo-Freilauf
Mk. 11.—



Erstklassiges elegantes Tourenrad mit Vollglockenlager, Material und Arbeit erstklassig, elegantes Kettenrad (50 Zähne); Pneumatik 28×1½ oder 28×1¼.
Pneumatik 1 Jahr Garantie, rot ohne Aufpreis. Preis **Mk. 85.—**
Lenkstange gleich welches Modell, Vorbaulenkstange Mk. 2.— Aufpreis. Übersetzung nach Wunsch.

8

nenten selbst gefertigt oder zugekauft wurden.

Die 1896 begonnene Fertigung von SATURN-Fahrrädern soll laut dem Verein „Fahrrad-Veteranen-Freunde-Dresden 1990 e.V.“ nur bis ca. 1914 erfolgt sein. /10/ Dem steht die in einem Prospekt von 1921 enthaltene Aussage entgegen:

„Seit ca. 10 Jahren fabriziere ich Fahrräder mit Hilfsmotoren. Diese Motoren hatten aber noch wesentliche Nachteile gegen das von



(10)

mir herausgebrachte neue Modell 1921.“ /11/ Es ist deshalb davon auszugehen, dass Horst Steudel auch nach dem Ersten Weltkrieg noch Fahrräder produziert hat. Dies wird durch einen Briefkopf dokumentiert,

der 1917 verwendet wurde. /12/ (Abb. 11) Fahrräder mit SATURN-Hilfsmotoren wurden laut einem überlieferten Prospekt noch 1931 angeboten. Auf die Fertigung von Hilfsmotoren in der Fabrik von Horst Steudel wird im nächsten KS eingegangen.



(9)

SATURN-Rad von 1898



Fotos: Frank Papperitz, Pirna

Modell	Ausführung	Preis
Saturn Nr. 0 Nr. 0a	Solides einfaches Fahrrad (keine Schleuderware) mit Bremse u. Schutzblechen, Kettenrad 48 Zähne	Mk. 58,- Mk. 63,-
Saturn Nr. 00 Nr. 00a	Hochfeines Modell mit Doppelglockenlager, starke Stahlrohre, prima Emaille u. Nickel	Mk. 70,- Mk. 75,-
Saturn Nr. 2	Erstklassiges solides starkes Tourenrad mit Doppelglockenlager, aus allerbestem Material	Mk. 80,-
Saturn Nr. 3	Erstklassiges elegantes Tourenrad mit Volldoppelglockenlager, Material und Arbeit erstklassig	Mk. 85,-
Saturn Nr. 4	Extra elegantes Herrenrad mit weitüberstehenden staubsicheren Doppelglockenlager neuester Konstruktion	Mk. 95,-
Saturn Nr. 5	Prima Halbrenner, das beste auf dem Markte, eleganteste und feinste Ausstattung	Mk. 95,-
Saturn Nr. 10	Einfaches, solides Damenrad mit Doppelglockenlager, einfacher Kette und Kleiderschutz	Mk. 65,- Mk. 70,-
Saturn Nr. 11	Elegantes, starkes Damenrad mit vollen Doppelglockenlagern, hochfeinem, hinten geschlossenem Kettenschutz	Mk. 80,-
Saturn Nr. 12	Luxus-Damenrad mit Extra Prima-Ausstattung. Mit best. Kettenschutz, extra fein geklöppelten Kleiderschutz	Mk. 95,-
Jugendräder		
Saturn Nr. 13	Knabenrad mit 50 cm hohen Rahmen, 26" Rädern komplett mit Schutzblechen, Bremse und Werkzeugtasche	Mk. 65,-
Saturn Nr. 15	Mädchenrad mit 45 cm hohen Rahmen, 24" Rädern komplett mit Kettenkasten, Schutzblechen, Kleiderschutz, Bremse und Werkzeugtasche	Mk. 70,-

Abschließend kann festgestellt werden, dass Horst Steudel über längere Zeit SATURN-Fahrräder in handwerklicher Fertigung hergestellt hat. Da die Stückzahlen wohl gering waren, ist nur ein SATURN-Fahrrad erhalten geblieben. Dagegen sind aber einige Fahrräder mit SATURN-Hilfsmotoren überliefert.

Unterstützung bei der Recherche kamen von Prof. Dr. Ralf Steudel (Berlin), Enkel von Horst Steudel. Einen STEUDEL-Prospekt einschließlich einer Netto-Preisliste und einige Fotos seines SATURN-Rades stellte Frank Papperitz aus Pirna zur Verfügung. Beiden sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

umfassende Darstellung zu Horst Steudel. Diese kann unter – mvogel@hs-mittweida.de – bestellt werden.

Anmerkungen/Quellen

- /1/ Vogel, Mathias: Horst Steudel - Leben und Werk eines Pioniers der Kraftfahrt aus Kamenz i. Sa.; Eigenverlag, Mittweida 2018
- /2/ HStADD, Bestand 11376 LRS, Nr. 3215, Antrag auf Genehmigung der Tätigkeit der wissenschaftlichen Forschungsanstalt Horst Steudel vom 27.09.1949. Anhang 1: Genaue Angaben zur Ausbildung und Qualifikation
- /3/ Rosenkranz, Ehrhard: Erinnerungen und Stationen der Entwicklung des Motorenwerkes in Kamenz, Stadtarchiv Kamenz, 83 Seiten. S. 2
- /4/ [http://adressbuecher.genealogy.net/entry/book/Adressbuch des Bezirks der königlichen Amtshauptmannschaft Kamenz 1901. \(18.08.2014\)](http://adressbuecher.genealogy.net/entry/book/Adressbuch%20des%20Bezirks%20der%20k%C3%B6niglichen%20Amtshauptmannschaft%20Kamenz%201901.%20(18.08.2014))
- /5/ Persönliche Mitteilung von Prof. Dr. Ralf Steudel, Enkel von Horst Steudel
- /6/ HStADD, Bestand 11349 LRS, Nr. 4442, Antrag vom 15.05.1917 an die Königliche Kriegsamtstelle auf Zurückstellung von H. Steudel vom Kriegsdienst
- /7/ wie Anm. /3/
- /8/ Dinglers Polytechnisches Journal, 1896, Band 299, S. 197
- /9/ Prospekt der Fahrrad-, Motorrad- und Zubehörteile-Fabrik SATURN Horst Steudel Kamenz i. Sa., vor 1908; Sammlung Frank Papperitz, Pirna
- /10/ <http://www.fahrrad-veteranen-freunde-dresden.de>
- /11/ Prospekt der Motoren-Spezialfabrik Horst Steudel Kamenz i. Sa. „Saturn“ – Fahrrad-hilfsmotor, 1921
- /12/ HStADD, Bestand 11349 Kriegsamtstelle Dresden, Nr. 4442, Schreiben der Fahrrad-Motorräder- und Automobilfabrik Horst Steudel vom 08.03.1917
- /13/ <http://dokumente.strewi-fahrradwerke.de/1928-festschrift-zum-vierzigjaehrigen-bestehen-des-vereins-deutscher-fahrradindustrieller-1888-1928.pdf> (16.06.2019)

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 Archiv Ralf Steudel, Berlin
- Abb. 2 Rosenkranz, Ehrhard: Erinnerungen und Stationen der Entwicklung des Motorenwerkes in Kamenz, Stadtarchiv Kamenz, 83 Seiten, S. 4
- Abb. 3 Foto: Archiv Ralf Steudel, Berlin; Aufnahme vom 16.08.2014.
- Abb. 4 - 7 Ausschnitte aus der Patentschrift D.R.P. 81260; entnommen www.depatist.net
- Abb. 8 Preisliste aus dem Prospekt der Fahrrad-, Motorrad- und Zubehörteile-Fabrik SATURN Horst Steudel Kamenz i. Sa., vor 1908, Sammlg. Frank Papperitz
- Abb. 9 Rosenkranz, Ehrhard: Das Kamener Motorenwerk, in: Kamenz - Beiträge zur Geschichte und Kultur der Lessingstadt. Festschrift der Stadt Kamenz. Herausgegeben anlässlich des 775. Jahrestages ihrer urkundlichen Erwähnung im Jahr 2000, S. 204 – 209, Foto um 1899
- Abb. 10 Papperitz, Frank: Handbuch deutscher Fahrradmarken, Aufl. 2016, S. 543
- Abb. 11 HStADD, Bestand 11349 Kriegsamtstelle Dresden, Nr. 4442, Schreiben der Fahrrad-, Motorrad- und Automobilfabrik Horst Steudel vom 08.03.1917



Eine bescheidene Produktion ist wohl auch der Grund, dass Horst Steudel mit seiner Fabrik nicht in der „Festschrift zum vierzigjährigen Bestehen des Vereins deutscher Fahrradindustrieller 1888-1928 e.V.“ erwähnt wurde./13/

Hinweis

In der Dokumentation (128 Seiten, Format DIN A4, Hardcover) „Horst Steudel - Leben und Werk eines Pioniers der Kraftfahrt aus Kamenz i. Sa.“ erfolgt eine



MIFA-Fahrräder 1946 bis 1955 – ein weißer Fleck!?

von Maximilian Blum, Berlin

Wenn man etwas über Fahrräder der DDR erfahren möchte, ist es möglich, sich in die Tiefen der DDRFahrradWiki zu begeben und reichhaltig informiert zu werden. Neben zeitgenössischen Abbildungen und Fotos von Belegexemplaren bietet die Seite eine umfangreiche Übersicht zu den verschiedenen Modellen, Fahrradteilen und Zubehör. Zum Profil der Seite zählt nicht zuletzt eine detailliert recherchierte Darstellung der jeweiligen Herstellerbetriebe. Die Wiki wird von einigen wenigen Fahrradfreunden seit 2011 betrieben, gepflegt und ständig erweitert. Als einer der engagierten Autoren nutzt Maximilian Blum die Möglichkeit, eines der noch bestehenden Rätsel zum Fahrradbau der DDR hier im KS anzusprechen.

Ein weißer Fleck

Die Rede ist von der Modellpalette des VEB MIFA-Werk Sangerhausen bis zum Jahr 1955. (Abb. 1) Bisher sind kaum Prospekte oder Kataloge aus jener Zeit bekannt, und gelegentlich tauchen Fahr-

räder unbekannter Modellnummer oder Bauart auf. Der folgende Text soll den aktuellen Kenntnisstand aus Sicht der DDRFahrräder



Abb. 1 Das von 1946 - 1953 verwendete Markenschild der Mitteld. Fahrradwerke MIFA

radWiki skizzieren und insbesondere auf die noch bestehenden Fragen eingehen: Wie sah die Modellpalette Ende der 1940er Jahre aus? Was hat es mit der damaligen Modell-Nomenklatur, beginnend mit „S1“, auf sich? Wann begann die



Abb. 2 In den 1940er Jahren wurden auch Fahrzeuge für Kriegsversehrte gebaut.

Serienproduktion von Sporträdern? Wann änderte sich die Form bestimmter Rahmen, und geschah dies ohne Auswirkung auf die Modellbezeichnung? Welche weiteren, bisher nicht eindeutig belegten Modelle gab es?



Abb. 3 Ein MIFA-Dreirad aus dem Zeitraum 1951-1955

MIFA in der zweiten Hälfte der 1940er Jahre

Nach dem Krieg begann im Jahr 1946 – zur Bewältigung von Reparationsverpflichtungen – die Herstellung von Fahrrädern im damals der SAG (Sowjetische Aktiengesellschaft) AWTOWELO unterstellten Werk. Bereits 1947 wurden nur noch 12% der Produktion in die Sowjetunion überstellt. Die angestrebten Stückzahlen konnten zunächst nicht erreicht werden. Produktionspläne sahen für 1946 einen Ausstoß von 30 000 Fahrrädern bei MIFA vor, tatsächlich waren es nur 9 483 Stück. In den Folgejahren erhöhte sich die Produktion kontinuierlich bis auf rund 85 000 Fahrräder im Jahr 1949.



Abb. 4 Während es zum Linieren der Schutzbleche Hilfsvorrichtungen gab, wurden die Rahmen frei Hand liniert, MIFA 1949



Abb. 6 Messestand der MIFA-Werke auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1948

(Abb. 4 u. 5) Erst ab diesem Zeitpunkt lässt sich der freie Verkauf von Fahrrädern, etwa über die Ende 1948 eingerichteten HO-Verkaufsstellen nachweisen, zuvor wurden die freigegebenen Fahrräder größtenteils zur Wiederbelebung der Wirtschaft den Betrieben mit dem dringlichsten Bedarf (u.a. Post und Reichsbahn) zugewiesen (siehe auch KS 60).

Welche Modelle seinerzeit bei MIFA hergestellt wurden, ist unklar. Kataloge aus dieser Zeit sind nicht bekannt. Allerdings kann angenommen werden, dass sich die Palette aufgrund der sehr begrenzten Möglichkeiten (Besatzung, Demontage, Rohstoff- und Werkzeugmangel, weggebrochene Zulieferbetriebe im Westen, fehlende Bereifung) zunächst auf

nur wenige Modelle beschränkte. Auf einem Foto des MIFA-Messestands der Leipziger Frühjahrsmesse 1948 sind ein 28“-Herrentourenrad und ein entsprechendes Damenrad mit Schwanenhalsrahmen zu sehen. (Abb. 6 und 7) Weiterhin sind neben einem Dreirad auch bereits verschiedene 26“-Räder abgebildet, bei denen es sich wahrscheinlich um Jugendräder handelt. Ein Damenrad mit geradem Ober- und Unterrohr (vgl. Einheitsrad/1/) ist nicht eindeutig erkennbar, jedoch gibt es Werkfotos von 1949, die ein solches Damenrad zeigen. Heute sind nur noch sehr wenige MIFA-Fahrräder dieser Zeit erhalten. Aufgrund der 1953 wieder bei Null begonnenen Vergabe der Rahmennummern, kann es bei MIFA zu uneindeutigen Überlappungen bei der Baujahrsbestimmung kommen. Eine Bestimmung ist unter Berücksichtigung des Tretlagergehäuses möglich. Ist die Ver-



Abb. 5 Blick in die Buntlackiererei des MIFA-Werkes, 1949

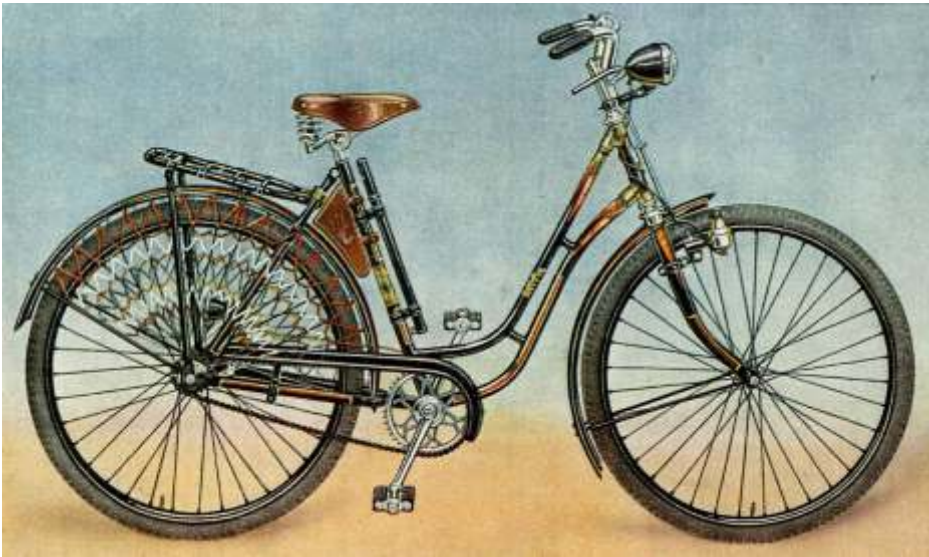


Abb. 7 Eine Katalogabbildung des MIFA-Damenmodells S 2 mit Schwanenhalsrahmen



Abb. 8 Die Tretlagerhülse wurde bei MIFA-Tourenrädern bis mindestens 1953 verschweißt; auch die Hinterbaustege wurden eingeschweißt.



Abb. 9 Am 26“-Herren-Tourenrad von 1953 sind die geschweißten Rahmenrohre an der Tretlagerhülse zu erkennen. Die IFA-Raute am Sitzrohr wurde 1954 durch ein MIFA-Emblem ersetzt.

bindung zu den Rahmenrohren geschweißt, so handelt es sich um ein vor 1954 produziertes Fahrrad (später war die Verbindung gemufft). (Abb. 8 und 9) Sollten einem Leser Funde von MIFA-Fahrrädern aller Art aus der Zeit 1946-1949 bekannt sein, freut sich die Wiki ganz sicher auf Nachricht!

Die Modellbezeichnungen

Eine Verwendung der Modell-Nomenklatur nach dem Schema „S1“, „S2“ usw. ist durch zeitgenössische Literatur erst ab 1952 sicher belegt. /2/ Erschwerend für die Einordnung ist, dass aus der Zeit 1946 bis 1955 lediglich ein einziger MIFA-Katalog bekannt ist. In diesem sind die Modellnummern bereits genannt. Unklar ist jedoch, von wann genau der Katalog ist. Er lässt sich anhand bestimmter Merkmale /3/ in den Zeitraum Juni 1950 bis März 1953 einordnen.

Dass die Modellnummernvergabe systematisch in Reihenfolge der Zahlen erfolgte, könnte man zunächst annehmen, da Fahrräder entsprechend der Modelle S 1 bis S 4 schon ab 1948 belegt sind. Betrachtet man jedoch die weiteren Modelle, erscheint diese Sichtweise eher fraglich: Das 28“-Damentourenrad mit Einheitsrahmen, das seit mindestens 1949

von MIFA produziert wird, trug die Modellnummer „S 16“, es war zum damaligen Zeitpunkt jedoch gewiss nicht das 16. Modell der MIFA-Palette gewesen. Weiterhin wird im erwähnten MIFA-Katalog bereits ein 20“-Kinderrad als Modell S 13 erwähnt, während ein sehr ähnliches Fahrrad in Katalogen nach 1955 mit der Bezeichnung S 8 aufgeführt wird. Es ist unwahrscheinlich, dass die beiden sehr ähnlichen Kinderräder parallel produziert wurden, eher handelt es sich bei Modell S 13 um den Vorläufertyp von Modell S 8. Zudem fehlen bis heute Hinweise auf die Existenz der Modelle S 11 und S 12. Zusammengefasst darf es als sehr wahrscheinlich gelten, dass die Modellnummern ohne Systematik und nicht der Reihenfolge nach vergeben wurden.



Abb. 10 Anfang der 1950er Jahre hielt MIFA drei unterschiedliche Dekore bereit, darunter ein geflammter Strahlenkopf.

Mitunter gibt es Hinweise auf die tatsächlich produzierte Modellpalette anhand auftauchender Belegexemplare. Kürzlich hatte ich beispielsweise das Glück, von einem netten Vereinsmitglied baujahrgleiche 26“-Tourenräder in Damen- und Herrenaussführung zu erwerben. Das war insofern überraschend, als dass diese 26“-Tourenräder lediglich in einem Prospekt von 1958 als Modelle S 9 und S 10 Erwähnung finden. (Abb. 11 und 12) Weder davor noch später wurden derartige 26“-Tourenräder in Prospekten oder Katalogen beschrieben. Zuvor war bereits vom mutmaßlichen Modell S 10 ein Belegexemplar von 1956 bekannt, das jedoch ein gebogenes Oberrohr aufweist, anders als der 1953er Fund mit geradem Ober- und Unterrohr. Ob die Änderung der Rahmenform mit einem Wechsel der Modellnummer einherging, lässt sich gegenwärtig nicht nach-

Modell	Fahrzeugbeschreibung	Modellnr. belegt ab	Typ belegt ab
S 1	28“-Herren-Tourenrad	1952	1948
S 2	28“-Damen-Tourenrad; „Schwanenhals“-Rahmen	1952	1948
S 3	26“-Knaben-Jugendrad	1952	1948
S 4	26“-Mädchen-Jugendrad; „Schwanenhals“-Rahmen	1952	1948
S 5	24“-Knaben-Jugendrad	1956	?
S 6	24“-Mädchen-Jugendrad; Rahmen mit geradem Ober- und Unterrohr	1956	?
S 7	Kinder-Dreirad	1953	1948
S 8	20“-Kinderrad mit geradem Ober- und Unterrohr	1956	1953
S 9	26“-Herren-Tourenrad	1958	1953
9 b	26“-Herren-Sportrad	1956	1953
9 e	26“-Herren-Sportrad, gehobene Ausstattung	1956	1954
S 10	26“-Damen-Tourenrad; Unterrohr gerade, Oberrohr gerade (bis mind. 53)	1958	1953
10 b	26“-Damen-Sportrad (Tourensportrad)	1956	1953
S 13	20“-Kinderrad mit geradem Ober- und Unterrohr	1953	?
SH 14/1	28“-Herren-Sportrad	1956	1953
SH 14/2	28“-Herren-Sportrad, gehobene Ausstattung	1956	1960
SD 15/1	28“-Damen-Sportrad	1956	1955
SD 15/2	28“-Damen-Sportrad, gehobene Ausstattung	1956	?
SD 15 s	28“-Damen-Sportrad	1957	?
S 16	28“-Damen-Tourenrad, Ober- und Unterrohr gerade	1952	1949
S 2/16	28“-Damen-Tourenrad, Oberrohr gebogen, Unterrohr gerade	1956	1955

vollziehen. Bei den 28“-Damen-Tourenrädern wurde ebenfalls um 1954 ein Rahmen mit geradem Unterrohr und gebogenem Oberrohr eingeführt, wobei sich die Modellbezeichnung von S 2 bzw. S16 in S 2/16 änderte. (siehe S.20, Abb. 17)

Die Produktion der Modelle S 2 und S 16 wurde daraufhin vermutlich eingestellt.

Sporträder von MIFA

Verglichen mit den anderen Fahrrad-

herstellern der SBZ und jungen DDR, konnte man bei MIFA um 1950 die umfangreichste Modellpalette vorweisen. Dies setzte sich Anfang 1951 mit der Präsentation neu entwickelter Sporträder fort, die in der Presse angekündigt und auf der damaligen Leipziger Frühjahrsmesse gezeigt wurden. Um welche Modelle es sich dabei handelte, ist nicht bekannt. Auch, ob die Serienproduktion tatsächlich 1951 startete, kann bisher nicht als sicher gelten. Vor allem bei Felgenbremsen bestanden seinerzeit Liefer-schwierigkeiten, was die Einführung der Sportradmodelle verzögert und limitiert haben dürfte. Vermutlich etwa zeitgleich zur Einführung der 26“-Tourenräder, wurde mit der Produktion von 26“-Sporträdern begonnen. Konstruktiv wiesen sie noch zahlreiche Merkmale klassischer Tourenräder auf (massiver, offener Hinterbau mit gekröpften Ketten- und Sitzstreben, breite Schutzbleche und Felgen bei der Damenausführung), sodass diese Räder objektiv gesehen eher als sportliche Tourenräder einzustufen sind. Funde solcher Räder belegen, dass sie zumindest ab 1953 produziert wurden. Gleiches trifft auf das 28“-Herren-Sportrad in der einfachen Ausstattung mit Reifenbremse und Stahlfelgen zu. Dessen Rahmen wies schon eher Merkmale eines Sportrads auf. (Abb. 13) Konsequente Sporträder mit Leerlaufzahnkranz, Felgenbremsen und Leichtmetallfelgen gab es den bisherigen Funden zufolge jedoch erst ab 1954 – immerhin noch vor Serienbeginn der Diamant-Sporträder. Die MIFA-Sporträder waren stets ohne Gangschaltung ausgestattet und wurden mit einer Übersetzung von 46:20 ausgeliefert, was vor allem in Verbindung mit 26“-Laufrädern keine sportliche Fahrweise



Abb. 11 Ab 1953 wurden MIFA-Fahrräder neben schwarz auch vollständig bunt lackiert. Zuvor sind bunte Räder nur auf Fotos von Messeständen etc. belegt. Bis 1955 war das hier gezeigte 26“-Herren-Tourenrad (Modell S 9) in weinrot offenbar die einzige regulär verfügbare Buntlackierung.



Abb. 12 Fragment eines 26“-Damen-Tourenrads (Modell S 10) von 1953: Im Gegensatz zum späteren Modell S 10 besitzt es ein gerades Ober- und Unterrohr.



Abb. 14 Ein MIFA 28" Herren-Tourenrad (Modell S 1) Baujahr 1948 mit Ledersattel der Friedrich Stephan Lederwerke (Mühlhausen); die Lenkergriffe sind nicht original.

Abb. 15 Ein 28"-Herrentourenrad (Modell S 1) von 1950

Abb. 16 Ein 28"-Herren-Sportrad (Modell SH 14/1) von 1953 mit unvollständiger einfacher Ausstattung (Gesundheitslenker und Gestänge-Reifenbremse) und nicht originalen Laufrädern. Schon 1954 wurden diese Räder überarbeitet und unter anderem Flachlenker mit Vorbau und Seilzug-Reifenbremse montiert.

Abb. 17 Ein 28"-Damen-Tourenrad Modell S 2/16 von 1955. Es trägt das ab 1954 verwendete Ringdekor. Am Schutzblech befestigte Rücklichter wurden bei MIFA erst ab 1956 verwendet.

Abb. 18 Ein 26"-Damen-Sportrad (Modell 10) von 1954 in einer gehobenen Ausstattungsvariante mit Leichtmetallfelgen.

Abb. 19 Ein 28"-Damen-Sportrad mit einfacher Original-Ausstattung (Modell SD 15) von 1955 in sehr guter Erhaltung.

Abb. 20 Ein 26"-Herren-Sportrad mit gehobener Ausstattung (Modell 9 e) von 1954: Mit 35 mm breiten Reifen, Leichtmetallfelgen, Leerlaufzahnkranz und zwei Felgenbremsen entsprach die Ausstattung jener eines konsequenten Sportfahrrades. Die 3-Gang-Kettenschaltung von Optima wurde zeitgenössisch nachgerüstet.



Abb. 13 Bemerkenswert ist die von anderen MIFA-Modellen abweichende Form der Rahmenmuffen an 28“-Sporträdern von 1953. Diese Muffen wurden bereits seit den 1920er Jahren an MIFA-Sporträdern verwendet. Schon 1954 wurde die Form überarbeitet bzw. vereinfacht.



Bild 27. Das neuentwickelte Einheitsfahrrad

Abb. 21 Das „Einheitsrad“ von MIFA (1952), es weicht in mehreren Details vom herkömmlichen 28“-Damen-Tourenrad mit Einheitsrahmen ab.

ermöglichte. Viele damalige Sporträder mit Leerlaufzahnkranz wurden mit einer 3-Gang-Kettenschaltung wie sie seinerzeit von Optima erhältlich war, nachgerüstet. Sämtliche Sportradmodelle finden

sich mit dazugehöriger Modellbezeichnung erst in Katalogen ab 1956. Ob es davor noch weitere Modelle gab, ist unbekannt. Die Existenz der Modelle 9 b und 9 e lässt beispielsweise offen, ob es auch die Modelle 9 c und 9 d gegeben haben könnte. Aus der Zeit bis 1955 sind MIFA-Sporträder nur noch selten zu finden. Besonders selten sind die 28“-Damen-sporträder, die ebenso wie die Herrenausführungen in zwei Ausstattungsvarianten erhältlich waren. Sie wurden wahrscheinlich nur kurze Zeit 1955-1957 produziert. Abgebildet ist hier ein Exemplar von 1955 – das derzeit einzige bekannte Modell SD 15 in guter Erhaltung. Sowohl von Modell SD 15/2 als auch SD 15 s sind hingegen bisher keine Funde bekannt geworden. Nach den 28“-

Damen-sporträdern wurden auch die übrigen MIFA-Sporträder im Zuge einer Sortimentsbereinigung in der DDR-Fahrradindustrie /4/ aufgegeben. Deshalb sind sie – im Gegensatz zu den weiterproduzierten Sporträdern von Diamant – heute recht unbekannt.

Weitere offene Fragen

1952 in der Zeitschrift KRAFTFAHRZEUGTECHNIK auf. /1/ Darin ist ein angeblich neu in das Sortiment aufgenommenes „Einheitsfahrrad“ erwähnt, das dem Foto zufolge dem Modell S16 ähnelt, jedoch in einigen Merkmalen von diesem abweicht. (Abb. 21) Es handelt sich dabei offenbar um eine sportlichere Ausführung mit kurzem Kettenschutz, dünneren Reifen und auch angelöteten Halterungen für Dynamo und Luftpumpe (dies war bei MIFA seinerzeit unüblich). Als Modell S16 wird hingegen ein weiteres unbekanntes Fahrrad gezeigt, das im Unterschied zur bisher bekannten Ausführung



Bild 26. Das Damentourenrad S 16

Abb. 22 Bei dem hier abgebildeten Fahrrad handelt es sich um ein (bisher unbekanntes) Jugendrad, der Rahmen deutet eher darauf hin (wahrscheinlich ist die Beschriftung fehlerhaft).

parallel verlaufende Rahmenrohre und offenbar einen kleineren Rahmen besitzt. (Abb. 22) Zu beiden Ausführungen gibt es sonst keine Hinweise. Die Modellpalette bis 1955 war höchstwahrscheinlich vielgestaltiger als bisher angenommen. Sie ist wenn nicht als weißer, dann doch zumindest als hellgrauer Fleck zu bezeichnen. Mit dieser Feststellung verbunden sei hiermit ein Aufruf an alle Leser, bei Gelegenheit einmal im eigenen Fahrradfundus oder Literaturarchiv zu forschen. Für Hinweise und neue Erkenntnisse, wäre nicht zuletzt die Autorenschaft der DDRFahrradWiki sehr zu Dank verpflichtet. Meldet euch bitte gegebenenfalls, wir freuen uns auf Nachrichten an: maximilian.blum@mailbox.org

Anmerkungen

- /1/ Siehe KS 60, S. 32ff
- /2/ Kraftfahrzeugtechnik Heft 9/1952, S. 267-268.
- /3/ Eine Jahresangabe im Katalog fehlt; aufgrund der Bezeichnung "IFA Vereinigung Volkseigener Fahrzeugwerke Fahrradwerke MIFA Sangerhausen" muss er in den Zeitraum vom 1. Juni 1950 (Überführung der MIFA in Volkseigentum) bis März 1953 (Auflösung der VVB IFA) fallen.
- /4/ <http://www.ddr-fahrradwiki.de/Sortimentsbereinigung>

Abbildungsnachweis

- Abb. S. 16 oben: Titel eines MIFA-Katalogs, grob datiert auf 1950 - 1953; „DDRfahrradWiki“
- Abb. 1, 2, 6, 16 und 18 „DDRfahrradWiki“
- Abb. 3 Foto: Silvio Manns
- Abb. 4 Bundesarchiv, Bild 183-S91042 / Fotograf: Günther Paalzow 1949
- Abb. 5 Bundesarchiv, Bild 183-S91041 / Fotograf: Günther Paalzow 1949
- Abb. 7 und 10 Katalog der Fahrradwerke MIFA, um 1951; „DDRfahrradWiki“
- Abb. 8 Bundesarchiv, Bild 183-09921-0002 / Fotograf: Günther Paalzow 8. März 1951
- Abb. 9, 11 - 13, 19 und 20 Fotos: Maximilian Blum
- Abb. 14 Foto: Marco Tennert
- Abb. 15 und 17 Fotos: Sören Ziehe
- Abb. 21 u. 22 Kraftfahrzeugtechnik (Verlag Technik Berlin) 1952

Wiedergabe der Fotos (bis auf Abb. 4, 5 und 8) erfolgt unter den Lizenzbedingungen CC BY-NC-ND 4.0.

Post aus England

Heute sind die News & Views 389, 390 und 391 dran. Nicht, dass mehr drinstünde als sonst. Wie immer gibt es trotz Ebay viele Kleinanzeigen mit den spannendsten Sachen, Teile, Komplettäder, Literatur. Die interessanten Fotos von My Machine, wie z.B. in 391 ein hinreißendes MacLean Apollo von 1949, oder die lustigen Nutt-Cartoons auf der zweiten Seite, machen an sich schon jedes Heft lesenswert. Besonders 391 zeigt eine Fülle von Zeichnungen, Bildern und Tipps, die für Sammler von britischen Rädern überaus nützlich sind.

Auch Buchbesprechungen finden sich, wie in 389 „Power of the Pedal“, die Geschichte des Radsports in Australien. Die Kritikerin Rosemary Sharples weist einige Schwachstellen des Werks nach, betont aber, dass es eine gute Quelle von Informationen zum Radsport des 20. Jahrhunderts auf Down Under sei.

In allen Heften finden sich natürlich zahlreiche Berichte über Veranstaltungen, mit denen das Vereinigte Königreich bekannterweise reichlich gesegnet ist. Fotos dazu geben durchweg eine lockere Stimmung und ein hervorragendes Arsenal an Maschinen wieder.

Alex Lindsay hat auf einem Fahrrad-flohmarkt im Norden Englands ein tatsächliches Thanet Silverlight entdeckt. Es ist ein frühes Modell (1949) mit mittelpträglicher Ausstattung und in nicht besonders guter Erhaltung, aber er will es fahrfertig machen und die Oberflächen original belassen. Es ist wegen der Rahmenwinkel und -höhen ein außerordentlich hässliches Fahrrad, da das Unterrohr und die Sattelstreben nicht nur gleichlang zu sein, sondern auch parallel zueinander zu verlaufen scheinen.

Sehr attraktiv erscheinen dagegen die farbigen Innenseiten und das ebenfalls farbige Cover der Hefte, bunte Fotos von Fahrrädern sind deutlich informativer und hübscher anzusehen als schwarz-weiße.

In den Leserbriefen von 390 findet sich ein Kommentar von John Bradshaw zum Ferris-Artikel im vorhergehenden Heft. Der Kommentar ist an sich schon so lang wie ein Artikel und ergibt eine interessante Lektüre über verschiedene persönliche Beziehungen, die John Bradshaw zu Ferris-Rädern hatte.

Im Heft 391 wird über eine Auktion berichtet. Bob Cordon Champ listet eine

Reihe von Ergebnissen auf, die beispielsweise ein unkomplettes ca. 1875er Ariel Tension Wheel einschließt, das trotz eines schlechten Zustands wegen seiner großen Seltenheit £3.200 erbrachte. Nebenlampen von Hochrädern wurden zwischen £400 und £900 zugeschlagen. Ein Golden Sunbeam in 27“ von 1904 brachte £2.900 und ein voll ausgestattetes schweizer Armeerad von 1952 war für £550 zu haben.



Jetzt zum Boneshaker. Nummer 209 beginnt mit einer Familiengeschichte. Maren Lockwood Carden erzählt von ihrer Kindheit in den 30er und 40er Jahren des 20. Jahrhunderts, in denen sie, ihre Schwester, ihre Eltern und ihr Hund eifrig Radfahrer waren und schon in überaus jungen Jahren mit ihren Eltern Cheshire und die Gegend südlich von Manchester per Rad erkundeten. (Abb. 1)

Der 17 Seiten lange Hauptartikel des Hefts ist ein Nachdruck des Vortrags von David Herlihy aus Cycle History 29: The Proceedings of the 29th ICHC, und dürfte daher bekannt sein. Zur Erinnerung: Es ist der Artikel, in dem Herlihy endgültig und mit akribischer Gründlichkeit widerlegt, dass das Fahrrad in Schottland erfunden wurde und MacMillans und Dalzells Fahrräder ins Reich der Fabel verbannt.



Bob Cordon Champ konstatiert, dass man nicht viel zu den Rädern von Gnome et Rhone weiß. (Abb. 2) Bekannt ist der Name als der des Herstellers der ersten verlässlichen und doch kräftigen Flugmotoren aus der Ära des Ersten Weltkriegs. Später dann stellte die Firma auch Fahrräder her, deren imperfekte Konstruktion einerseits und durch die große Herstellungstiefe von Gnome et Rhone bedingte mangelnde Standardisierung der verwendeten Teile andererseits dazu führt, dass man nur komplette Räder kaufen sollte, weil fehlende Teile kaum erhältlich sind. Das Erlebnis hatte ich übrigens auch schon, als ich vor langen Jahren versuchte, ein auf einem französischen Schrottplatz für wenige Franc gekauft G&R zu komplettieren. Ich hab's nach einiger Zeit drangegeben.

Gerald O'Donovan? Klar kennt man den Namen. Carlton. Raleigh SBU. Team Raleigh. Einer der spannendsten Rahmenentwickler überhaupt. Dass er aber einer wahren Dynastie von britischen Fahr- und Flugzeugingenieuren angehört, ist zwar weniger bekannt, wird aber von Bob French auf genaue und unterhaltsame Art berichtet. Daniel O'Donovan, der Vater, war lange Jahre zur frühen Zeit Norton's Rennleiter, Kevin, der Bruder, der kaufmännische Leiter von Carlton auch unter Raleigh-Leitung. Beide Brüder waren in den 30er Jahren bei der Luftwaffe Ingenieure im Offiziersrang.

Charles Meinert streicht heraus, dass der Hund nicht immer der automatische Feind des Radfahrers ist. Verschiedene berühmte Fahrer hatten gute Beziehungen zu Hunden, meist ihren eigenen. Beispielsweise widmete Karl Kron sein Werk „Ten Thousand Miles on a Bicycle“ seiner Bulldogge Curl. Es gibt in Meinerts Arti-



kel aber auch eine Illustration, auf der ein Hund einen Hochradfahrer beim Allerwertesten packt. (Abb.3)

Als letzten fahrradbezogenen Artikel des Hefts findet man einen Bericht von Maureen Nichols über einen frühen Cycling Club in Ipswich, die Ipswich Cruisers. (Abb.4) Sie erhellt einen Zusammenhang zwischen dem Verein und einigen Postkarten in ihrem Besitz, die sich sehr gut als Illustrationen der britischen Radszene der 1890er Jahre eignen und nun identifiziert sind.

Und das war's auch schon wieder. Bis die Tage... Euer Toni



Lesetipps

Altonaer Bicycle-Club von 1869/80

Die hier zu besprechende, anlässlich des 150-jährigen Jubiläums des „Altonaer Bicycle-Clubs von 1869/80“ erschiene- ne Publikation stellt keine übliche Vereinschronik dar, sondern zeichnet das Bild eines Vereins, in dessen „Schicksal“



sich die Sozial- und Kulturgeschichte des Fahrrads, von der ausgehenden „Pedalvelociped“-Ära bis in die Gegenwart, beispielhaft widerspiegelt.

Der „Altonaer Bicycle-Club“ zählt zu den ältesten Radfahrervereinen Deutschlands und zu den ersten, die auf deutschem Boden Pedalvelociped-Rennen veranstaltet haben. Besondere Meriten verdiente er sich im Laufe seiner Geschichte um den Saal- und Radball-sport, wegweisend sind seine Aktivitäten auf dem Gebiet des Tourenfahrens, die von etwa Mitte der 1880er Jahre an beinahe sechs Jahrzehnte die Clubgeschichte wie ein roter Faden durchziehen. Maßgeblich geprägt wurde das fahrradtouristische Engagement des Clubs von Gergers Nissen, dem „Propheten des Radwanderns“ (Renate Franz) und nord-deutschen Äquivalent zu August Geisser in Bayern.

Nach einleitenden Worten, in denen Lars Amenda kurz die fahrradgeschichtlichen Vor- sowie sozial- und kulturgeschichtlichen Rahmenbedingungen (Erfindung der Laufmaschine, Turnbewe-

gung, aufkommende Sportbegeisterung, Vereine als neue Gesellschaftsform) für die Entstehung des „Altonaer Bicycle-Clubs“ skizziert, beschreibt der Autor in zehn Kapiteln die erfolg- und ereignisreiche Geschichte dieser hanseatischen Radfahrer-Vereinigung, die sich inhaltlich wie folgt umreißen lassen:

Die Pionierzeit des am 17. April 1869 als „Eimsbütteler Velocipeden-Reit-Club“ gegründeten „Altonaer Bicycle-Clubs“: erste „Lusttouren“ und Wettrennen (bis 1879) – Gesellschaftlicher und sportlicher Aufschwung in der Hochradära: Kultivierung des Saalsports und Bau der Grindelbergbahn (1880 - 1889) – Die Blütezeit des Clubs mit prächtigen Saal- und Stiftungsfesten sowie einer verstärkten Hinwendung zum Wandern; Bruch mit dem Deutschen Radfahrer-Bund (1890 - 1899) – Sportliche Stagnation im Zeichen der beginnenden Popularisierung des Fahrrads: Konzentration auf das Wandern; Wiedereintritt in den Bund (1900 - 1918) – Neubelebung des Clubs in der Weimarer Zeit: Sportbetrieb zwischen Tradition (Wandern) und Innovation (Radsport, Radpolo, Straßenrennen) (1919 - 1932) – Die Altonaer Radler unter dem Hakenkreuz: Führer-Prinzip, Gleichschaltung und der Totale Krieg (1933 - 1945) – Neustart nach dem Zweiten Weltkrieg: Bedeutungsverlust im Schatten der allgemeinen Motorisierung; Fokussierung auf Radsport und Kunstradfahren (1945 - 1969) – Fortsetzung des Abwärtstrends trotz weiterer großer Erfolge im Radsport (1970 - 1989) – Nach über 125 Jahren vor dem Aus: ein Radsportverein verschwindet von der Bildfläche (1990 - 2012) – Wiedergründung des „Altonaer Bicycle-Club von 1869/80“ (seit 2013).

Amendas Monographie über den „Altonaer Bicycle-Club“ weist alle Qualitäten einer gelungenen kulturhistorischen Studie auf: gründlich recherchiert, Quellenmäßig sauber belegt, mit Sachverstand aufbereitet und allgemein verständlich geschrieben. Von der großzügigen Bebilderung und dem ansprechenden Layout ganz zu schweigen, das vor allem durch eine Vielzahl ganz- und doppelseitiger Abbildungen besticht. Für Auflockerung sorgen die dazwischen gestreuten Porträts bedeutender Persönlichkeiten des Clubs, wie etwa der Familie Schlüter, dem Kunstradfahrer Richard Schulz oder dem Rennfahrer August Ebeling. Die Studie demonstriert die Bedeutung detaillierter lokaler Untersuchungen für die Fahrradgeschichte und setzt Maßstäbe für künftige Vereinsmonographien.

Leider enthält die Arbeit auch ein paar Vermutungen: Im Anmerkungssteil fehlen die Fußnoten zum Kapitel „Fahrradboom“ und im Literaturverzeichnis ist unter der Rubrik „Primär- und Forschungsliteratur“ ein kleines Durcheinander entstanden. Diese Mängel schmälern allerdings nicht den Wert von Amendas Publikation, sind sie bei einer zweiten Auflage doch leicht zu beheben. Bis dahin könnte ein Agenda-/Corrigenda-Zettel helfen.

Fazit: Amendas Darstellung der Geschichte des „Altonaer Bicycle-Club“ ist Pflichtlektüre für jeden, der sich für Fahrrad(kultur)geschichte interessiert!

(Norbert Stellner)

Lars Amenda: Altonaer Bicycle-Club von 1869/80. Ein Verein schreibt Fahrradgeschichte (ABC-Forschungen zur Fahrrad- und Radsportgeschichte, Bd. 1), Eigenverlag Altonaer Bicycle-Club von 1869/80, Hamburg 2019; 216 Seiten, Format 21,5 x 29,5 cm, 164 Abbildungen, größtenteils farbig, Hardcover; ISBN 978-3-00-062242-7, Preis: 24,80 €; zu beziehen direkt bei: lars@altonaer-bicycle-club.de (+ 3 € Versandkosten) oder über den Buchhandel.

Louis Schmetzer & Co

In der mittlerweile bekannten Buchreihe „Nürnberger Fahrradgeschichten“ liefert uns Peter Ullein ein weiteres interessantes Stück bayrischer Fahrradgeschichte. Louis Schmetzer werden die wenigsten kennen – ein Fehler, den dieses Buch beseitigen kann. Handelt es sich

doch bei Schmetzer um den vermutlich ersten Hochradfabrikanten Bayerns, auch wenn Goldschmidt & Pirzer dies später für sich proklamierten. Das Hauptgeschäft lag bei Schmetzer in der Herstellung von Kinderwagen. Neben Velocipeden fertigte er auch Möbel, Krankenstühle, Haushaltswaren u. v. m. Der Unternehmer gehörte zum Gründungszirkel des Verbandes deutscher Fahrradfabrikanten.

Das Buch gibt nach gewohnt fleißiger Recherche einen interessanten Einblick in die Geschicke dieser Firma, zu der einige Großbrände und der Freitod des Gründers gehörten. Das 7. Buch der Reihe betrachtet die Jahre 1873 bis 1897. Beim Wintertreffen 2019 stellte Peter Schmetzers Geschichte mit einem Vortrag bereits vor. Dieses Buch im A4 Format ist eine preiswerte und vor allem lesenswerte Lektüre – nicht nur für Menschen südlich des Mains!

(Rainer Gilles)

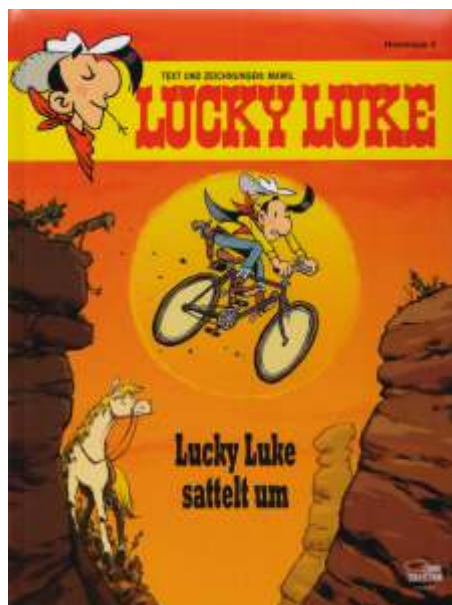
Peter Ullein: Nürnberger Fahrradgeschichte(n) · Louis Schmetzer & Co in Rothenburg / Tauber und Ansbach; Selbstverlag 2019; 123 Seiten, Format DIN A4, reich bebildert, Softcover; Preis: 15€ + Versandkosten, Bestelladresse: peter.ullein@t-online.de

Lucky Luke sattelt um

Nach dem Tode der einstigen brillant zu bezeichnenden belgischen Autoren Morris und Goscinny erscheinen die Abenteuer des „lonesome Cowboys“ Lucky Luke durch wechselnde Autoren. Anlässlich des 70-jährigen Bestehens der Comics wurden seit 2016 zwei außerhalb der normalen Serie stehenden Hommagen an die mit 30 Millionen allein in Deutschland verkauften Alben erfolgreichste Comic-Serie publiziert. Anfang Mai 2019 erschien nun die zweite Hommage, wobei mit dem Berliner Markus „Mawil“ Witzel (*1976) erstmals ein deutscher Zeichner für die Story, Text und Zeichnungen verantwortlich ist.

Auf einer seiner Touren durch die Prärie des Wilden Westens findet sich Lucky Luke unversehens auf dem Sattel eines neuartigen Gefährtes wieder, welches uns Lesern des KS so am Herzen liegt: einem Fahrrad, genauer gesagt einem Niederrad. Verfolgt von skrupellosen Ganoven, verstockten Hinterwäldlern und misstrauischen Indianern entbrennt eine rasante Fahrt durch Nordamerika, denn unser Held muss pünktlich zu einem





legendären (Hoch-)Radrennen in San Francisco erscheinen. Zu allem Unglück ist auch noch Lucky Lukes treues Pferd Jolly Jumper sehr verärgert über die Abwege seines Besitzers ...

Der klassische Lucky Luke Leser wird sich beim ersten Blick auf die Zeichnungen verwundert, vielleicht sogar ein wenig enttäuscht die Augen reiben. Da ist wenig vom genialen Pinselstrich des Morris' zu sehen. Die Zeichnungen wirken naiver und einfacher und auch der Schrifttyp hat ein eigenes Aussehen. Doch ist dies in einer Hommage nicht gerade so gewollt?! Nicht etwa eine Kopie des Originals, sondern eine eigene Note zur Wertschätzung des Originals sollte im Mittelpunkt stehen. Und dieser Spagat ist Mawil sehr gelungen. Die Sei-



tenarchitektur ist klassisch an Morris orientiert, wobei bei dramatischen Szenen (z. B. dem Steinschlag) Mawil durchaus gewagte Seiteneinteilungen mit Erfolg einsetzt. Das Tempo der Bilder

zieht oftmals rasant an und ist stellenweise mit ironischem Slapstick versehen.

Die Story selbst ist an die faszinierende Grundidee von Morris und Goscinny angelegt: Im Comic werden reale Personen und Sachverhalte als Grundidee einer rasanten Story eingebaut. In unserem Fall sind dies die us-amerikanischen Fahrradproduzenten Albert Augustus Pope und Albert H. Overman. Während im Comic Pope am Hochrad festhält, versucht der Tüftler Overman das Niederrad („Safety“) auf den Markt zu bringen.

Smith und Wesson, zwei Ganoven, versuchen nun im Auftrag von Pope Overman das Niederrad zu entwenden, wobei Lucky Luke zufällig einen Überfall vereitelt und unversehens selbst ins Fadenkreuz der Schurken gerät. Mit den beiden Gegenspielern entsteht ein andauernder Konflikt mit dramatischer Schnelligkeit. Klassische Westernmotive, wie die Nacht am Lagerfeuer, Büffelherden und Indianer werden mit Ironie und Witz ebenso verarbeitet wie Gags mit Gegenwartbezug. Am Ende des Abenteuers wird Lucky Luke auf dem Niederrad am Rennen der Hochräder in San Francisco teilnehmen. Ob es ihm gelingen wird, den Siegeszug der Moderne, also des Niederrades einzuleiten und sich mit seinem Pferd Jolly Jumper zu versöhnen? Lest selbst!

Fazit: In diesem rasanten und mit spannenden historischen Kontext versehenen Comic zieht Lucky Luke die Luftpumpe schneller als sein Schatten. Das Werk erhält von mir zehn von zehn möglichen Sheriffsternen.

(Sven Schepp)

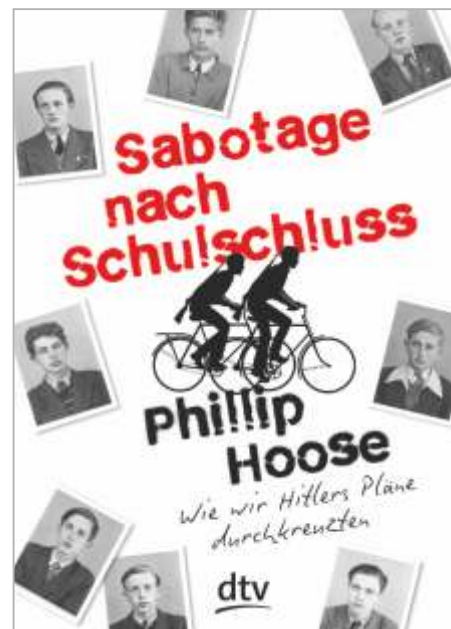
Mawil (Markus Witzel): Lucky Luke sattelt um - Lucky Luke Hommage 3; Egmont Ehapa Media GmbH Berlin 2019; 62 Seiten, Format ca. 29 x 22 cm, Hardcover, ISBN 978-3-7704-4060-3; Preis: 15 €, zu beziehen im Buchhandel. Auch als Softcover für 7,99 € erhältlich!

Sabotage nach Schulschluss

Ein außergewöhnliches Taschenbuch kam vor einiger Zeit auf meinen Schreibtisch. Es überrascht durch sein Zustandekommen aus 25 Stunden Interview-Aufzeichnungen und 1000 Emails, durch seine Story über dänische Schüler, die 1941 den Widerstand gegen das Nazi-Protektorat mittels Fahrrädern begannen sowie durch seine Machart – eine Kombination aus dokumentarischer Hintergrundgeschichte und vertiefenden Au-

genzeugenberichten.

Doch nun eins nach dem Anderen. Der amerikanische Sachbuchautor Phillip Hoose hat sich mit Leidenschaft und Akribie der Geschichte einer Widerstandsgruppe angenommen, die nicht hinnehmen wollte, dass sich ihr Heimatland



kampflos der deutschen „Schutzmacht“ unterordnete. Mit 14 Jahren gründete Knud Pedersen eine Kampfgruppe namens Churchill-Club, die mit kleinen Sabotageakten Stiche gegen die deutsche Wehrmacht setzte. Pfeilschnell waren die Schüler mit ihren Rädern zur Stelle, ebenso schnell verschwanden sie wieder vom Tatort. Man erfährt viel über ihre Motivation und patriotische Gesinnung, über das unterschiedliche Verhalten der Dänen gegenüber ihren Besatzern. Immer mutiger, aber auch gefährlicher werden die Aktionen der Gruppe bis alle Mitglieder schließlich im Gefängnis landen.

Autor Hoose hatte 2012 das Glück, nach einigen Umständen Knud, den Kopf der Widerständler, in Dänemark zu treffen. So ergänzte er eigene Recherchen mit Informationen aus erster Hand – sie sind im Buch klar von der Hintergrundgeschichte abgesetzt. Nach seiner Rückkehr in die USA entstand – dank der digitalen Kommunikationsmöglichkeiten – in den folgenden zwei Jahren über den großen Teich hinweg das Manuskript der englischsprachigen Version. Im vergangenen Jahr erschien das Buch nun in Deutschland. Die Bildauswahl von privaten und dokumentarischen Fotos kann nur als sehr gelungen bezeichnet werden.

Am Ende erfährt der Leser auch, was aus den Freiheitskämpfern nach dem Krieg wurde. Ihnen wurden hohe Ehrungen zu teil, aber so mancher konnte das Erlebte nie ganz wegstecken und litt lebenslang.

Knud konnte sich an der Fertigstellung des zuerst in New York verlegten Buches noch erfreuen – er verstarb kurz danach am 14. Dezember 2014 mit 89 Jahren. Mit allen Ehren fand der nationale Held neben berühmten Persönlichkeiten wie Hans Christian Andersen und Sören Kierkegaard seine letzte Ruhestätte in Kopenhagen.

Alles in allem ein gut recherchiertes Buch, das durch seine Story besticht und aufzeigt, was gerade junge Leute bewirken können, wenn sie unbeugsam ihren Prinzipien treu bleiben. Die Jungs setzten ihr Leben aufs Spiel und ahnten nicht, dass ihre mutigen und selbstlosen Taten eine Widerstandsbewegung in ganz Dänemark entfachten.

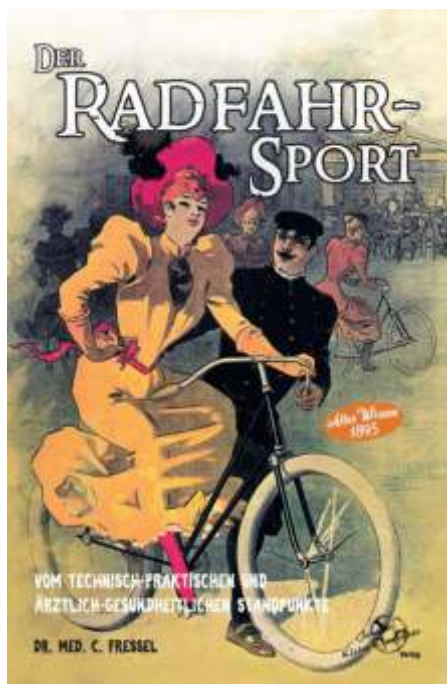
(mm)

Phillip Hoose: Sabotage nach Schulschluss – Wie wir Hitlers Pläne durchkreuzten, aus dem amerikanischen Englisch übersetzt von Nina Frey; dtv Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, München 2018; 240 Seiten mit 85 Abb. sw, 13,5 x 19 cm, Softcover; ISBN 978-3-423-71777-9, Preis 9,95 €; erhältlich im Buchhandel

Der Radfahr-Sport

Wer sich schon einmal intensiver mit der Fahrradhistorie befasst hat, dem wird der Name Fressel nicht ganz unbekannt sein. Denn der Kurarzt Dr. med. Carl Fressel aus Bad Ems hat vor 1900 mehrere Ratgeber für Radfahrer*innen verfasst und wird deshalb gern in der einschlägigen Literatur, besonders zum Radfahren der Damen, zitiert.

Nun liegt sein Standardwerk als Reprint ungekürzt vor und Interessierte haben es nun einfach, mit dieser Quelle erster Güte in die Geschichte des Fahrrades und seiner Benutzung einzutauchen. Fressel selbst ist begeisterter Radfahrer und damit auch ein Verfechter dieses seinerzeit neuen Sports für Herren und Damen. Der Mediziner begann das Pedalieren schon als Gymnasiast auf dem Tretkurbel-Veloziped, wechselte in den 1880er Jahren auf das Hochrad und nennt schließlich 1895 ein Niederrad (Germania Modell VI) von Seidel & Naumann sein eigene. An vielen Stellen des Buches



spürt man den Praktiker, der aus langjähriger Erfahrung spricht. Er empfiehlt zum Beispiel zur Schonung des Reifens nur im Notfall vorn zu bremsen, outet sich als Freund des Gegentretens. Für die Kapitel des Buches, für die sich Fressel nicht als kompetent erachtete, holte er sich Fachleute an Bord wie zum Beispiel August Lehr für das Thema Renn- und Distanzfahren.

Fressel beschreibt das Rad aus technischer Sicht und das Radfahren, wie man es lernt und praktiziert. Für die Damenwelt gibt er viele Ratschläge für die Bekleidung, zitiert auch interessante Zeitungsbeiträge aus Frankreich, wo sich das Damenradfahren in den besseren Kreisen schon durchgesetzt hat. Überraschend ist die Beschreibung einer patentierten, speziell gewebten Flachskleidung, die zweilagig getragen, der Baumwoll-, Leinen- und Wollkleidung überlegen ist – ein Vorläufer unserer modernen Funktionskleidung! Wie weit er jedoch noch „von gestern“ ist, erkennt man an seiner Empfehlung, bei der Einfahrt in Ortschaften die Kleidung in Ordnung zu bringen, d.h. die Ärmel herunterzukrempeln und die Jacke überzuziehen! Wiederum bahnbrechend empfiehlt der Mediziner Mädchen dringend das Radfahren, weil nach seiner Einschätzung zwei Drittel (!) aller 15- und 16-jährigen unter Bleichsucht und Blutarmut leiden. Ein besseres Heilmittel dagegen gäbe es seiner Meinung nach nicht.

Aus seiner praktischen Tätigkeit als Arzt kann Fressel bestätigen, dass Rad-

fahren die Gemütsstimmung verbessert, Mut und Entschlossenheit fördert und den Charakter festigt. Es erhält die Elastizität der Gelenke, strafft die Muskulatur und stärkt Herz und Lungen – aus heutiger Sicht nichts Neues, damals aber fortschrittliche Erkenntnisse. Auf das Radfahren verzichten sollten nur Lungen- und Herzranke. Der Mediziner beschreibt aber auch, welche Schäden dem Körper bei übermäßiger Ausübung des Radfahrens drohen, wobei er – dem damaligen Stand der Medizin folgend – jede körperliche Herausforderung verurteilt.

Nach Fressel ist für Berufstätige mit sitzender Tätigkeit und alle „*Fettsüchtigen*“ Radfahren angesagt, eine Aussage, die heute immer noch propagiert wird! Für das Winterhalbjahr empfiehlt der Kurarzt, einen Fahrsaal aufzusuchen, „so ist das hierfür nötige Geld weit besser und zweckmäßiger angelegt, als dasjenige, welches in mit Tabakrauch gefüllter Kneipe für Bier und Wein ausgegeben wird.“ Als Alternative empfiehlt der Radel-Doc die Benutzung des sog. Zimmerfahrrads (heute neudeutsch: hometrainer) vom Meisterfahrer August Lehr.

Schön ist die Beschreibung eines Rundgangs durch Seidel & Naumanns Produktionsstätten, illustriert mit Fotos in passabler Größe und Qualität – damit wohl eine der ältesten photographischen Darstellungen von Einrichtungen der Fahrradproduktion.

Fressels Schreibstil ist sachlich und seine Argumentation fußt auf medizinischen Grundlagen oder angegebenen Quellen, das macht das Lesen des Buches angenehm. Ganz nebenbei nimmt der Autor den Leser mit in die Belle Époque, als Sitte und Anstand noch hoch im Kurs standen, die gesellschaftlichen Regeln – ausgelöst durch das Radfahren – aber schon aufgeweicht wurden.

(mm)

Carl Fressel: Der Radfahr-Sport vom technisch-praktischen und ärztlich-gesundheitlichen Standpunkte; Reprint der Auflage von 1895, Verlag Johann Kleine Vennekate, Lemgo 2019; 326 Seiten, Format ca. 14 x 21 cm, 66 sw-Abbildungen, Softcover; ISBN 978-3-935517-99-7, Preis 25 €; erhältlich im Buchhandel oder online über www.motorradbuch.de

Amandus Glasers A.G.B.-Einheitsrad

Manchmal dauert es Jahre, manchmal auch Jahrzehnte bis sich Ergänzungen zu KS-Artikeln ergeben. Im aktuellen Fall waren es genau 10 Jahre bis es im Briefkasten der Redaktion ratterte: Auf der Suche nach Informationen über das A.G.B.-Rad war Jemand nach vergeblichen Anfragen bei tschechischen und österreichischen Fahrradmuseen auf unserer Homepage fündig geworden – in der Rubrik „Knochenschüttler“. Der Suchende fragte ganz gezielt nach dem Artikel über das A.G.B.-Super-Elastic-Rad im KS 45 von 2009. Der Beitrag würde ihn interessieren, denn der Gestalter des A.G.B.-Logos wäre sein Vater gewesen und der Erfinder des A.G.B.-Rades sein Großvater Amandus Glaser. Da war ich erstmal baff, aber auch ganz gespannt, was für eine Geschichte sich um das federnde Einheitsrad aus Berlin da gerade anbahnte. Zufällig hatte ich das gefragte Heft noch am Lager und schickte es umgehend nach Nürnberg, genau gesagt zu Christian Kämpf. Als kleine Gegenleistung waren mir Kopien von Werbematerial zum A.G.B.-Rad und private Fotos der Familie Glaser angekündigt worden. Nach einiger Zeit – der Wissensdurstige musste das dokumentarische Material erst von den Cousins aus Berlin und Kassel besorgen – kamen einige Fotos und ein paar interessante Werbeblätter bei mir an.

In einem Telefonat erläuterte mir Herr Kämpf, dass sein Vater Karl Kämpf die Gestaltung aller Drucksachen für das A.G.B.-Rad in der Hand gehabt und auch Markenzeichen, Steuerkopfschild und Schutzblechfigur entworfen hätte. Kämpf war seinerzeit Zeichenlehrer, später dann Professor für Gebrauchsgrafik an der Hochschule für Bildende Künste in Berlin.



(Abb. 1) Ich hatte mich schon immer über die besondere Gestaltung der A.G.B.-Werbung, der Logos und der Figur gewundert – jetzt verstand ich, warum diese so künstlerisch ausgefallen sind. (Abb. 2-5)



Offenbar war der Grafiker Kämpf mit Amandus Glaser, dem Kopf der Firma A.G.B.-Fahrzeugbau, verbunden – sogar soweit verbunden, dass er 1936 Glasers Tochter Elfriede ehelichte. Im Krieg flüchtete die Familie Kämpf aus der Reichshauptstadt nach Fallingb., wo die Zwillingsschwester von Elfriede lebte.

Amandus Glaser hatte übrigens mit seiner Frau Margarete fünf Töchter, eine davon verstarb allerdings schon im frühen Kindesalter. 1987 verstarb Karl Kämpf und fand seine letzte Ruhestätte auf dem Hauptfriedhof von Fallingb. Der Familien-Grabstein, ein graviertes Findling, soll nach der gerade erfolgten Auflösung der Grabstätte in einer neu zu gestaltenden Parkanlage einen würdigen Platz finden.



Nun zu den übersandten Werbematerialien, die in unseren Sammlerkreisen kaum bekannt sein dürften: ein großformatiger Faltprospekt zu den Modellen „Standard“ und „Luxus“, letzteres beschrieben mit gold- oder chromfarbener Emaillierung und hochglanzverchromten

Die Einfachheit des A. G. B. - Einheitsfahrrades für Herren und Damen mit org. Federung		Die Vielseitigkeit üblicher Fahrräder mit geschlossenem Rahmen			
 AGB EINE EINHEITS-AUSFÜHRUNG FÜR GROSSE ODER KLEINE HERREN UND DAMEN. RAHMEN-FABRIKATION NACH SPEZIALVERFAHREN.	HERREN UND DAMEN-RAD =	AUSSENLÖTER	INNENLÖTER	GESCHWEISSTE	
	HERRENRAD				
					
					
	DAMENRAD				
					
 AGB -RAHMEN EINE EINHEITS-AUSFÜHRUNG FÜR 26" ODER 28"-RÄDER.	HERRENRÄHMEN				
					
					
					
					
	DAMENRÄHMEN				
 EIN EINHEITS-RAHMENROHR	HERREN:	1 OBERROHR			
		1 UNTERROHR			
		3 SITZROHRE: 520, 560, 600			
	DAMEN:	1 OBERROHR			
		1 UNTERROHR			
		3 SITZROHRE: 520, 540, 560 1 KLEINERES 1 SITZROHR 2 STEIG. FÜR VORWARTS			
 2 PROFILROHRGABELSCHEIDEN	HERREN:	2 OBERSTREBEN 520			
		2 " " 560			
		2 " " 600			
	DAMEN:	2 OBERSTREBEN 520			
		2 " " 540			
		2 " " 560			
 EIN EINHEITS-STEUERKOPF	HERREN:	1 STEUERKOPF 520			
		1 " " 560			
		1 " " 600			
	DAMEN:	1 STEUERKOPF			
 EIN EINHEITS-GABELSCHAFTROHR	HERREN:	5 GABELSCHAFTROHRE 520, 560, 600			
	DAMEN:	1 GABELSCHAFTROHR			
	HERREN:	1 TRETLAGERHAUSE			
	DAMEN:	1 TRETLAGERHAUSE			
 EIN ROHRSTÜCK ALS TRETLAGERHAUSE 2 MUFFEN und 1 NÖCKE	HERREN:				
	DAMEN:				
	HERREN:				
	DAMEN:				

Blankteilen. Spannend ist auch die Abbildung einer Weltkarte mit hervorgehobenen Ländern, die das A.G.B.-Rad in Lizenz produzierten bzw. in die schon A.G.B.-Räder exportiert wurden. (Abb. 6) Ein weiterer Blickfang ist eine Auflistung der Bauteile des Einheitsrades im Vergleich zu konventionellen Fahrradrahmen verschiedenster Bauart. Mit der Idee eines Einheitsrades konnte Glaser bei der Deutschen Reichspost punkten, man war dort begeistert von der Gegebenheit, nur ein Fahrradmodell für Postboten und -botinnen anschaffen zu müssen, berichteten mir seine Nachfahren. Leider verhinderte der Zweite Weltkrieg diesen großen Coup, der Kooperationsvertrag wurde annulliert.

Die Dokumente belegen, mit welcher Strategie der Werbefeldzug für das patentierte Rad angegangen wurde. Mit großformatigen Werbeschriften versuchte

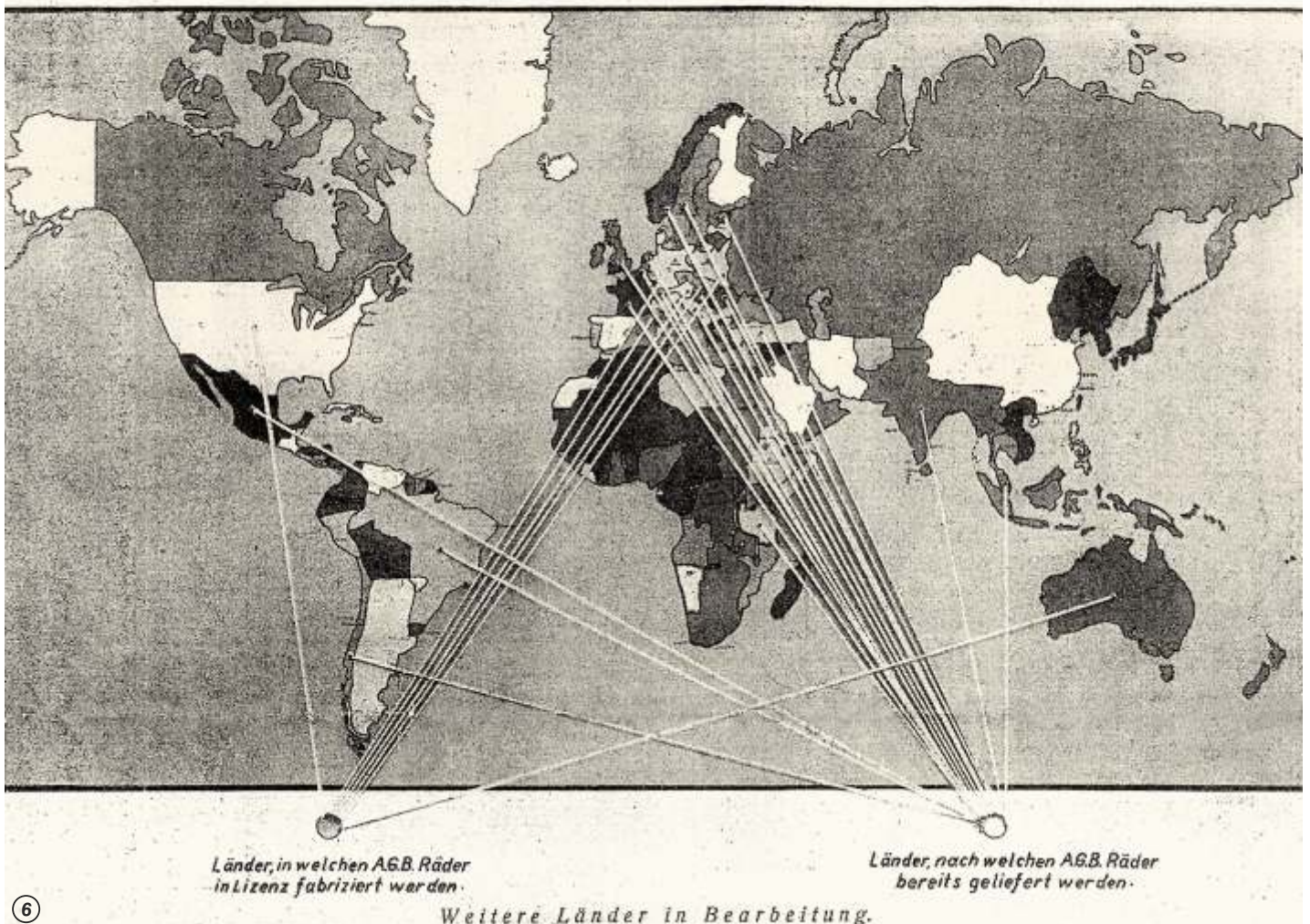
Amandus Glaser, die Qualitäten seines Einheitsrad bekannt zu machen. Die Argumentation richtete sich an Fabrikanten, Wiederverkäufer und Benutzer des Rades. Für das A.G.B.-Rad sprachen aus der Sicht des Fahrradproduzenten die einfache und rationelle Herstellung, der geringe Raumbedarf für ein Teilelager und die simple Materialdisposition und der damit verbundene geringe Kapitalbedarf. Für den Fahrradhändler, so argumentierte Glaser, sei das Einheitsrad absolut vorteilhaft, weil nur ein Modell für alle Kundenwünsche vorgehalten werden müsse. Das spare ebenfalls Kapital und Lagerplatz. Neben der Vorteile im Gebrauch führten die hochstehende Qualität des Rades und seine Bruchsicherheit zu einem treuen Kundenstamm. Für die Benutzer des Einheitsrades gibt der Konstrukteur die Vorteile der größeren Verkehrssicherheit beim Auf- und Absteigen und das stoß- und ermüdungsfreie Fahren an.

Besonders fällt ein Werbeblatt ins Auge, das recht plakativ darstellt, wie wenig Einzelteile die Produktion des Einheitsrades gegenüber den seinerzeit üblichen Varianten der Damen- und Herrenräder in verschiedenen Größen und Bauarten verlangt. (Abb. Seite 28) Die tabellarische Gegenüberstellung zeigt, wie überzeugt der Erfinder von seinem Produkt war. Ein Fahrradtyp für alle Radler und Radlerinnen – das war sicherlich Glasers in wirtschaftlicher Hinsicht gut gemeinter Grundgedanke, der aber an der Individualität der Radfahrer*innen scheitern musste.

Vielen Dank an Christian Kämpf, der durch seine Zuarbeit den Wissensstand um Amandus Glaser und Karl Kämpf verbesserte.

(mm)

Das A.G.B. Rad führt sich überall ein.



Es hat geklingelt!

Im KS 67 berichtete ich bereits über die Anfertigung eines Brenneinsatzes für Petroleumlampen. Mein Singer-Dreirad aus der Zeit um 1885 geht schrittweise der Vollendung entgegen und es fehlte nur noch eine passende, zeitgenössische Glocke.

Wie schon beim Thema Lampe, stand mir Ivan Sojc vom Deutschen Fahrradmuseum mit Rat und Tat zur Seite. Glocken aus dieser Epoche sind sehr selten, also fasste ich mutig einen Nachbau ins Auge! Als Vorlage wurde mir eine sehr schöne originale Glocke mit Lenkerhalterung überlassen. Da ich ein „Klingelneuling“ bin und über keine entsprechende Fachliteratur verfüge, habe ich zusätzlich zu den Informationen aus dem Fahrradmuseum auch noch das Internet bemüht.

Heute gibt es genaue StVZO-Vorschriften zu dem, was an Klingeln verwendet werden darf und was nicht. Vorschriften, Gebote und Verbote mit entsprechenden „Bußgeldkatalogen“ gab es gefühlt schon im Paradies. In den unzähligen, polizeilichen Verordnungen um 1885 gab es nur spärliche Formulierungen über helltönende Glocken, Signalpfeifen und -hörner, die Vorschriften differierten je nach Territorium. Zum Beispiel galt 1892 in der Provinz Minden (Westfalen) der § 9: *„Jeder Radfahrer muss mit einer Glocke oder Signalpfeife versehen sein und sich durch ein erstmalig bereits in einer Entfernung von 50 Metern zu gebendes, nöthigenfalls zu wiederholendes Signal bemerkbar machen, sobald er Fuhrwerken, Zug- und Reitthieren, sowie Menschen begegnet, oder solche überholt, desgleichen, wenn er um Straßenecken biegt.“* Meine Nachforschungen ergaben, dass es auch Bestimmungen gab, nach welchen eine Glocke sowohl ein Einzelsignal als auch ein Dauersignal abgeben musste, letzteres bei der Durchfahrt von Ortschaften. Meine „Musterglocke“ verfügte über diese beiden Funktionen Einzel- und Dauerton und weist keinerlei Marken-Kennzeichnung auf, stammt aber vermutlich aus England.

Die Glocke ist wie so manches aus der guten, alten Zeit ein wahres **Wunderwerk der Feinmechanik**. Wie auf S. 31 zu sehen, sind zwei Klöppel vorhanden. Mit dem seitlich über den Glockenrand hinausragenden, federbelasteten Klöppel lässt sich ein weithin hörbarer Ton erzeugen. Für ein Dauergeläut wird durch Hochziehen des aufwändig gefertigten Rändelknopfes im Inneren der Glocke ein zweiter, kugelför-

miger Klöppel freigegeben. Dieser wird durch eine Feder derart geführt, dass er bei Freigabe bis auf wenige Zehntelmillimeter an den Glockenrand heranragt. Bei Erschütterungen durch die Fahrbahn kommt es dabei zu einem Dauerklingeln.



Bei der Planung der Nachfertigung fällt zunächst auf, dass alle Bauteile aus Eisenwerkstoffen bestehen und weder Bronze noch Messing verwendet wurde, wie man es vermuten könnte. Ob nun im Wachschauschmelzverfahren gegossen oder in Gesenken geschmiedet wurde, lässt sich ohne Werkstoffanalyse nicht mit Sicherheit feststellen. Beides ist im vorliegenden Fall möglich.

Für einen schönen, lang anhaltenden Klang, wurde die **Glocke** mit 90 mm Durchmesser und 36 mm Höhe auf einer konventionellen Drehmaschine nicht aus Stahl, sondern aus Messing gedreht. Nach Anfertigung einer Schablone aus festem Karton wurde zunächst die Außenkontur, wenn auch in kleinen Stufen, soweit wie möglich vorgedreht. Die Glättung der Oberfläche geschah frei Hand mit einer Schaber Klinge, welche aus einem alten Sägeblatt hergestellt wurde. Die Innenkontur wurde in gleicher Weise vorgearbeitet. Unter Zuhilfenahme einer Drehselaufgabe und einer zurechtgeschliffenen alten Flachfeile, wurde die Wandung auf die richtige Dicke und Oberflächenqualität gebracht. Feinschliff und Politur schlossen sich an.

Die Konturen des sehr formschönen **Original-Klöppels** lassen den Schluss zu, dass es sich um ein Gussteil handelt, hergestellt im Wachschauschmelzverfahren, welches schon in der Bronzezeit bekannt war. Der Nachbau wurde aus drei Dreh- und Frästeilen hergestellt, die durch Hartlötung zu einer Einheit verbunden wurden. Als Werkstoff wurde wie auch für die anderen Funktionsteile St52 gewählt.

Der **Hauptträger** mit der prismatischen Lenkeraufgabe gab mir fertigungstechnisch Rätsel auf. Es könnte sich um ein in mehreren Gesenken mehrstufig geschmiedetes Werkstück handeln, wel-

ches zusätzlich einer spangebenden Bearbeitung unterzogen wurde.

Für den Nachbau wählte ich eine rein spanende Herstellung. Die anspruchsvollen Konturen um die prismatische Lenkeraufgabe herum wurden auf einer handgeführten Kopierfräsmaschine Kuhlmann NF2 mittels Schablonen realisiert. Diese Kopierfräsmaschinen werden schon seit Jahrzehnten nicht mehr hergestellt. In Ermangelung von 3D-Datensätzen und entsprechender CNC-Technik ist eine solche Maschine ideal, um selbst komplexe Bauteile mit komplizierten Formen sehr präzise herzustellen. Auch feinste Gravuren mit nur 0,7 mm Schrifthöhe sind möglich.

Ein konstruktiv sehr schönes Detail ist der beweglich vernietete **Verschlussbügel**. Die Liebe zum Detail ist überall zu erkennen. Einige selbstgefertigte Spannmittel waren erforderlich, um das gebogene Werkstück in der gewünschten Genauigkeit herstellen zu können. Allzu gerne hätte ich mich durch eine Zeitmaschine zurückversetzen lassen, um zu sehen, wie die verschiedenen Glockenteile hergestellt wurden.

Auch der kleine, gerändelte **Knopf** für die Betätigung des Dauerklingelns hat es fertigungstechnisch in sich. Ein Werkzeug für eine konvexe Rändelung mit Radius 1,5 mm war nicht zu bekommen. Mit einer handgeführten Rändelzange, ausgestattet mit drei Rändelrädern, ließ sich durch eine leichte Schwenkbewegung die gewünschte Form erzielen.

Bei der **Montage** der ganzen Einzelteile war darauf zu achten, dass der Abstand der beiden Klöppel zum Glockenrand nur wenige Zehntelmillimeter betragen darf, um die Funktion zu gewährleisten. Einstellelemente dafür gibt es nicht. Bei der Original-Glocke sieht es so aus, als wären die Teile durch Biegen und Stauchen in die endgültige Position gebracht worden - das wollte ich meinen neu gefertigten Elementen nicht antun. Ich habe es daher vorgezogen, die Anschlagflächen im Inneren der Glocke mit Aufmaß zu fertigen und solange zu bearbeiten, bis sie passen. Die Patinierung aller Glockeneinzelteile steht noch an. Vielleicht überlasse ich sie auch ganz einfach dem Zahn der Zeit.

Ich danke Michael Mertins ganz herzlich für seine sachdienlichen Hinweise zu den historischen gesetzlichen Vorschriften und für den Feinschliff des Berichtes.

(Text: Bernhard Schmidt, Fotos: Robert Schmidt, Neunkirchen)



Der fein gearbeitete Rändelknopf



Der Hauptträger mit montiertem Verschlussbügel



Der schön geformte Klöppel



Der Hauptträger mit Lenkerauflage



Das Innenleben der nachgebauten Glocke



Das Innenleben der Musterglocke

Ein Nachtrag zu Premier Helical

Positive Reaktionen auf einen geschriebenen Artikel im KS, sind der beste Lohn für einen Autor. So hat offensichtlich der Helical-Beitrag im KS 67 zur Aufklärung dieser Art der Rohrfertigung für den Fahrradbau beigetragen, so die Meinung einiger Leser, die sich meldeten und berichteten, dass sie von einem derartigen Rahmenbau bisher keine Kenntnis hatten. Auch Hinweise auf vorhandene Helical-Räder trafen ein und Dirk Breiholz aus Hamburg schickte einige Unterlagen wie ein Kabinett-Foto (siehe Abb.), auf dem der Fahrradfachmann ein Premier-Helical ausgemacht hat.

Außerdem schickte Dirk eine Werbeanzeige mit. Aus ihr geht hervor, dass die Firma mehrere Lager in London hatte, unter anderem am Holborn Viaduct London East Central, wo viele britische Hersteller wie Coventry Machinist's Company, Humber & Co, Starley Brothers, Singer & Co ihre Verkaufsbüros hatten. (siehe Abb. unten) Und besonders informativ für uns Radliebhaber: Dirk fertigte ein paar brillante Fotos von seinem sehr schönen Premier Helical-Herrenrad an, welches aus der Fahrradproduktion aus Doos bei Nürnberg oder aus Eger



schraubtes Steuerkopfschild. Der Lack ist noch gut, der Nickel nur mäßig erhalten. Ergänzt wurden Lenker, nachgefertigte Griffe, Stempelbremse, Klingel, Hinterradnabe (Corbin coaster hub, um 1900 zu New Departure), Speichen hinten, Bereifung, Holzkotschützer inkl. Rahmenbefestigungen und Streben. Alle anderen Komponenten sind original.

Der mir als Kopie zugesandte Artikel aus THE BONESHAKER No. 167 von 2005, mit dem Titel „The Premier and Helical Tubing“, bringt auch keine wirklich neuen Erkenntnisse zur Fertigung der gewickelten Rohre. Die spannende Frage, in wie weit sich die Wicklungen überlappt haben, wird auch hier nicht beantwortet. Die Behauptung, dass sich zwei Lagen vollständig unterstützen, dem aber das äußere Bild der Wicklung widerspricht, wird sich sicher erst klären lassen, wenn wir mal ein Rohr zerschneiden können. Vielleicht findet sich ja ein schrottreifer Premier Helical Rahmen oder auch nur ein Rohrstück, um diesen Sachverhalt eindeutig abzuklären. Zudem ließe sich dann auch die genaue Zusammensetzung des Stahles feststellen und zudem könnte sie mit den Werten eines gezogenen Rahmenrohrs verglichen werden.

Laut dem BONESHAKER-Artikel unterschieden sich die Helical-Räder in Doos doch deutlich von denen, die in England hergestellt wurden. Während die Rohre in Deutschland in dicken Muffen gelagert waren, wurden sie in England sehr elegant am Ende gedrückt und verlötet, zumindest an der Sattelrohrklemmung und an den Ausfallenden. Die Rahmen wurden mit eingelöteten Stegen im Hinterbau versehen. Auch war der Antrieb der Premier Helical-Räder auf der Insel noch bis 1899 auf der linken Seite, was für ein Anachronismus!!!

Danke an alle Unterstützer, ganz besonders aber an Dirk Breiholz aus Hamburg für das Material und die schönen Fotos.

(Gerhard Eggers, Markranstädt)



stammt. Im Steuerkopfrohr sind keine Löcher für ein Schild vorhanden, dafür zeichnen sich bei bestimmtem Lichteinfall die Reste eines Wasserabziehbildes ab. Das aufsteigende Oberrohr deutet auf eine Bauzeit zwischen 1893-97 hin. Im 1897 Premier-Katalog haben die Herrenräder nur noch ein waagrechtes Oberrohr und ab diesem Jahrgang auch ein aufgenietetes oder aufge-



Fotos: Dirk Breiholz

Premier Helical

Baujahr vor 1897

Rahmennummer 47 987

aus der Sammlung von Dirk Breiholz



Die plumpen Sitzstrebenenden sprechen für eine Fertigung in Doos oder Eger



Der Lenkerfeststeller in geschlossener und offener Stellung



Die Rahmennummer auf der Unterrohrmuffe



Die originale Vorderradnabe



Das Tretlager mit Einstellmöglichkeit



Kette und Kettenblatt mit Zoll-Teilung

BIKE IT – vom Laufrad zum Lebensgefühl

Nachdem sich im Drais-Jubiläumsjahr 2017 einige Ausstellungen, nicht nur in ganz Deutschland, dem weitläufigen Thema „Fahrrad“ gewidmet haben, zeigte das Bremer „Universum“ vom 28. Juni 2018 bis zum 5. Mai 2019 die Ausstellung „BIKE IT – vom Laufrad zum Lebensgefühl“. Hier wurde in modernem Ambiente vieles über die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des beliebten Fortbewegungsmittel und der Fahrradkultur gezeigt.

Die Sonderschau bestand aus einer internationalen Wanderausstellung (Bloomfield Science Museum aus Jerusalem, das Science & Technology Museum aus Ottawa und das Città della Scienza aus Neapel), die Fahrräder und Exponate waren größtenteils Leihgaben des Nationalen „Velorama“ Fahrradmuseums (Nijmegen).

Viele eher selten gezeigte, historische Fahrräder wechselten sich mit Modellen, Film- und Bildmaterial und Ausprobierstationen ab, die die Zweiradtechnik und Physik der Zweiräder erklärten. Sportlich konnte sich bei „Radeln durch die Zeit“ oder im Windkanal bewegt werden. Vielleicht für den Fahrradsammler und Experten weniger interessant, aber dadurch für alle Alters- und Besuchergruppen abwechslungsreich, grafisch eingängig und übersichtlich dargestellt. Die Schau war zwar chronologisch geordnet, aber man konnte sich frei zwischen allen Themen auf den 550 Quadratmetern bewegen.

Die Baugruppen Rahmen, Räder, Antrieb zeigten die umfangreiche Entwicklung über 20 Jahrzehnte. Aber auch einzelne Prototypen und Innovationen waren zu bestaunen. Das Thema Frauen-Radfahren einst und heute wurde beleuchtet und dabei klar gestellt, dass Wunsch und Realität immer noch auseinanderklaffen. Radfahrverbote für Frauen in einigen Ländern verdeutlichen, dass

das Thema aktueller denn je ist. Die jüngere Vergangenheit kam, mit Exponaten vom Bonanza- bis zum Carbonrad, nicht zu kurz. Zuletzt warfen Bremer Verkehrsplaner, schon in der Vergangenheit mit dem ersten Radweg in Deutschland



und der Erfindung der Fahrradstraße innovativ, einen Blick auf die Zukunft des Rad- und Individualverkehrs. Mit sehr persönlichen Eindrücken der Bremer*innen und einem „Fahrradkreisel“ wurde dargestellt, wie eine moderne Stadt in Zukunft aussehen könnte.

Erstaunt war ich über die knappe und falsche Beschriftung, dass die Draisine sich nicht durchgesetzt habe, weil sie keinen praktischen Nutzen gehabt hätte, oder kettenlosen Modellen ein Erfolg versagt blieb, weil sie nicht zu treten waren. Mein Lieblingsobjekt war eine französische Draisine mit umgekehrter Lenkung (siehe Abbildung oben). Ein Katalog zur Ausstellung wurde leider nicht produziert.

(Text und Fotos: Axel Krumme, Köln)

Fahrradmuseum „Scheunenfund“

Tübingen wird sicherlich noch Einigen von der Velocipediade 2013 bekannt sein. Dieses Jahrestreffen stellten Rainer Klink, Leiter des „Boxenstop Museums“, Ulrike Anhalt und ich auf die Füße. Meine Wenigkeit ist auch der Betreiber des Fahrradmuseums „Scheunenfund“ in Weilheim, einem Vorort, nicht weit von Tübingen entfernt.

Im Sommer 2011 wurde das Fahrradmuseum in einer denkmalgeschützten Scheune eröffnet. Freunde waren es, die mich dazu drängten, meine historischen Fahrräder der Öffentlichkeit auf ca. 100 m² zugänglich zu machen.

Fahrräder waren schon immer das Fortbewegungsmittel in meiner Familie. Schon vor Jahrzehnten sammelte ich interessante Fahrräder vom Sperrmüll - entweder als Lieferant für Ersatzteile, oder um sie schonend zu restaurieren. Viele waren Geschenke von Bekannten, denen die Räder zum Entsorgen zu schade waren. Und so wuchs über die Jahre ein beträchtliches, historisches Kulturgut zusammen, das jetzt im Museum zu bewundern ist.

Das älteste Fahrrad im Museum ist ein Hochrad der Marke „Starley & Hillman“ Typ „Ariel“ von 1879. Das neueste ist ein Steher-Bahnrad, mit dem 1983 der Baden-Württembergische Meistertitel gewonnen wurde. Ob Touren- oder Sport-Rad, ob Kinder- oder Reit-Rad, die Epo-



chen der letzten 150 Jahre mit originalen, fahrbaren Exponaten sind gut abgedeckt. Wenn sich die Gäste einfach nur dem Charme alter Fahrräder hingeben wollen, so sind sie genauso herzlich willkommen wie die Kenner der Technik.

Da es allerdings kein öffentliches Museum ist, bitte ich einfach um eine vorherige Terminabsprache per Telefon oder E-Mail. Besuchstermine sind von April bis November möglich. Und selbstverständlich wird jeder Gast persönlich durch die Sammlung geführt. Meine Telefonnummer und Adresse sind auf der Homepage unter „Kontakt“ ersichtlich, siehe unter <https://scheunenfund.wordpress.com>

(Text und Foto: Michael Faiß, Tübingen)



Velocipediade 2019 im Hessenpark

Die ersten Teilnehmer trafen im Hessenpark, einem riesigen Freilichtmuseum nördlich von Frankfurt, bereits vor dem offiziellen Termin 23. bis 25. August ein. Sie sicherten sich damit einen guten Standplatz für Zelt oder Wohnmobil und einen schattigen Platz auf dem Teilemarkt. Organisatoren waren Frank und Daniela Böttcher sowie Uwe Trester und Sascha Kaltwasser. Um es schon vorweg zu nehmen, ihnen ist in hervorragender Zusammenarbeit mit dem Vorstand, den Verantwortlichen des Hessenparks und anderen Einrichtungen eine Spitzenleistung gelungen. Und das, obwohl eine Insolvenz des Gastronomen und räumliche Probleme zu bewältigen waren. Die Teilnehmer gewannen wieder einmal den Eindruck, die letzte Velo wäre die beste, zumal das Wetter passte.

Freitag

Die Programmpunkte: Anmeldung, Einlieferung und Besichtigung der Lots und Auktion. Wie schon im vergangenen Jahr konnten die meisten Lots schon im Vorfeld auf der Vereinshomepage angesehen werden. Aber auch eine beträchtliche Anzahl von interessanten Objekten wurde nachträglich eingeliefert. Die Auktion unter Leitung von Marco Krüger war



wie immer spannend und auch für die Nichtbieter ein Erlebnis. Nach der Abholung der ersteigerten Lots begann der gemütliche Abend im Biergarten auf dem Marktplatz. Anschließend konnte man gestärkt und mit Beleuchtung zur Nachtzufahrt starten. Allerdings waren wegen der Brandgefahr keine Karbidlampen zugelassen. Nach der beschaulichen Fahrt durch das weitläufige Museumsgelände traf man sich zum Nachtrunk vorm Wirtshaus auf dem Marktplatz.

Samstag

Schon vor 7 Uhr fanden sich die ersten Käufer beim Teilemarkt ein. Sie hatten so



genügend Zeit, um nach Besichtigung oder Kauf an der ersten Ausfahrt über 15 km durch die schönen Taunushöhen teilzunehmen. Danach stellten sich alle, etwas verschwitzt, vor den historischen Gebäuden für das Gruppenbild auf. Schon am Festabend wurde das Foto den Teilnehmern ausgehändigt.

Vom Fotoplatz bis zum Ort des Mittagessens waren es nur wenige Meter. Massen von Kartoffeln wurden in histori-



schen, überdimensionalen Kesseln gedämpft und schmeckten ausgesprochen gut, zusammen mit einer lecker gewürzten Quarksoße und einem Stück Wurst, wobei die Norddeutschen lernen mussten, dass die Bratwurst in Hessen nicht in Form des Frankfurter Würstchen gereicht wird. Bis alle Teilnehmer ihr Essen in Händen hielten, dauerte es leider eine



geraume Zeit, was sich bei einer derartig großen Teilnehmerzahl und einem ehrenamtlichen Helferteam nicht vermeiden lässt. Wer Lust hatte, konnte noch zu einer kleinen Ausfahrt durch das

Museumsgelände aufbrechen - für die Tage der Velo war extra das Radfahrverbot aufgehoben worden.

Gestärkt brachen die Teilnehmer danach zu den Rennen auf. Aufgrund der Straßenverhältnisse, besser gesagt, aufgrund der historisch gehaltenen Wege, standen nicht die Geschwindigkeit, sondern die Teilnahme und die historischen



Fahrzeuge im Vordergrund. Dazu hatten sich zahlreiche Museumsbesucher eingefunden und wurden von Georg Schmitz fachkundig über die Entwicklungsgeschichte des Fahrrads informiert. Das Rennen um den Georg-Rothgiesser-Pokal konnte Hans Rügner knapp für sich entscheiden.

Im Anschluss wechselten Teilnehmer und Zuschauer zu einem großen Platz, auf dem ein Geschicklichkeitsparcours aufgebaut war, ein Wettkampf nach histo-



rischer Gymkhana-Art. Eindeutiger Star war Michael Grützner, der die Runde nacheinander mit Tochter und Sohn auf seinem Tandem absolvierte. Ausklang der Geschehens war ein Langsam-Rennen, wobei die Teilnehmer erstaunt waren, das Langsamfahren schwieriger ist, als schnelles Fahren. Allerdings nahm unsere Berta auf ihrem Dreirad nicht daran teil.

Der Festabend

In einer frisch renovierten Scheune begann um 19 Uhr der Festabend mit den offiziellen Begrüßungen und Ansprachen. Es wurde zu recht viel gelobt, gedankt und geehrt. Zunächst durch den Staatssekretär Dr. Martin J. Worms, Vorsitzender des Beirats und des Aufsichtsrats Freiluftmuseum Hessenpark GmbH und dann durch Jens Scheller, Geschäftsführer des Hessenparks. Weiterhin kam der Vereinsvorsitzende Gerhard Eggers zu Wort, sowie Georg Schmitz, der die Siegerehrungen vornahm.

Gerhard Eggers gratulierte außerdem Walter Euhus zum 80. Geburtstag und überreichte einen großformatigen Fahrrad-Kalender als Dank für die langjährige Mitgliederbetreuung. Er freute sich anschließend zusammen mit Kurt Niemeyer, als sie nach vorne gebeten wurden und sich als erste am gerade eröffneten Buffet erfreuen durften. „Nette Geste“, fanden beide. Die Speisen waren ausge-

sprochen lecker und typisch für die Region: „Handkäs mit Musik“, „Spundekäs“, „Eier mit Frankfurter Soße“ und „Hessischer Apfeltraum“. Es herrschte eine gute Stimmung und viele Gäste hielten es bis über Mitternacht hinaus in der angenehmen kühlen Scheune aus.

Sonntag

Sonntag, kaum zu glauben, die Velopediade 2019 näherte sich schon wieder dem Ende. Um 9.30 Uhr war noch ein wichtiger Programmpunkt abzuwickeln, die Mitgliederversammlung. 53 Mitglieder hatten sich dazu in der Auktions-scheune eingefunden. Siehe dazu den gesonderten Bericht auf S. 49. Besonders den Raum nahm die Vorstellung des Online-Archivs VELOPEDIA ein.



Gerhard Eggers dankt den Aktiven der VELOPEDIA Jan-Peter Zurek, Heinz Fingerhut und Heinrich Bültemann (von links).

Letztendlich konnte Gerhard Eggers zufriedene Mitglieder verabschieden. Einige Teilnehmer blieben noch für die Präsentation von historischen Rädern auf dem Marktplatz und ließen die Veranstaltung gemütlich ausklingen.



Sicher haben die Teilnehmer nicht nur die Velo genossen, haben sich gefreut, alte Bekannte wieder zu sehen, haben gute Gespräche geführt und haben etwas verkauft, getauscht oder erworben. Autor Walter Euhus nahm zwei Mitbringsel mit nach Hause, ein Geschenk für seine Kuriositäten-Sammlung (zwei Affen auf dem Hochrad als Tischfeuerzeug) und das hübsch illustrierte Kinderbuch „Die Laufmaschine“ von Uwe Mayer (ISBN 978-3-00-061465-1).

(Text: Walter Euhus/Michael Mertins, Fotos: Walter Euhus)

Online-Archiv „VELOPEDIA“

Anfang Mai war es soweit, unter der Adresse www.velopedia.online ging das Projekt zum Erhalt historischer Fahrrad-dokumente unseres Vereins, nach mehr-jähriger Vorbereitung, an den Start. An dieser Stelle noch mal vielen Dank an Alle, die mitgeholfen haben, dieses Projekt zu verwirklichen! Jetzt, knapp 5 Monate später, kann man schon folgende Statistik aufstellen:

- 900 Dokumente stehen zur Verfügung
- 5216 Downloads wurden getätigt
- 32 mal wurde ein Katalog der Marke Panzer aus den 1910er Jahren heruntergeladen und ist somit das beliebteste Dokument
- 52 Mitglieder haben die Datenbank bisher genutzt

Die letzte Zahl ist noch viel zu niedrig. Daher möchte ich an dieser Stelle kurz erläutern, wie man sich zu VELOPEDIA anmelden kann. Die **Vereinsseite**

(www.historische-fahrraeder.de), und das **Online-Archiv** (www.velopedia.online) teilen sich dieselben Zugangsdaten. Geht man auf die Startseite, findet man die VELOPEDIA durch Klicken auf ONLINE oben rechts in der Kopfzeile. Nur wer sich als Mitglied anmeldet, kann die Dokumente in **guter Qualität** ansehen und herunterladen.

Wer bereits als Mitglied registriert ist, kann sich direkt im Archiv anmelden. Wer sich nicht sicher ist, ob er ein Konto hat oder sein Passwort vergessen hat, geht auf die **Startseite** der **Vereinsseite** und klickt ganz oben rechts auf „Login“. In dem sich öffnenden „Mitglieder Login“ gibt es unter den beiden Eingabefeldern für Mitgliedsnummer und Passwort die Abfrage „**Passwort vergessen?**“. Die Zeile anklicken und im sich öffnenden Fenster die eigene Emailadresse eintragen und durch Klicken auf „**Passwort zurücksetzen**“ ein neues Passwort anfordern. Dieses findet man dann umgehend

im eigenen Postfach. Mit der Mitgliedsnummer, die im Mitgliederverzeichnis steht, und dem neuen Passwort kann man sich dann anmelden. Sollte keine Email eintreffen, hat man eventuell noch kein Benutzerkonto.

In diesem Falle oder wenn man sich sicher ist noch kein Konto zu haben, klickt man unten im Login-Fenster auf die Zeile „Vereinsmitglieder registrieren sich hier für die Website“. Nur sechs Zeilen müssen ausgefüllt werden, wichtigste Angaben sind die Mitgliedsnummer und das Passwort! Die Anmeldung mit Klicken auf **Registrieren** abschicken. Die Benutzung muss dann noch durch mich freigeschaltet werden. Danach kann man sich anmelden und im Online-Archiv sowie im Mitgliederbereich der Vereinsseite stöbern.

Während die **Vereinsseite** nur die Mitgliedsnummer zur Anmeldung akzeptiert, kann man bei VELOPEDIA wahlweise seine Emailadresse oder die Nummer verwenden.

(Jan-Peter Zurek, Administrator)

Ein Knappe auf dem Hochrad

Die Grubenfeuerwehr des einzigen noch fördernden Eisenerzbergwerks in Nammen/Porta Westfalica (Kreis Minden) feierte ihr Jubiläum. Da lag es für unseren Volker Möllenbeck auf der Hand, etwas Historisches zu präsentieren. Er holte sein originales Hochrad aus der Remise und bereicherte damit das kleine Fest. Das Hochrad ist ein ganz frühes britisches Modell mit Holzgriffen aus Mahagoni, gebaut um 1872. Sein Sohn Nik fuhr damit ein paar Runden für das begeisterte Publikum. Dafür trug er die Uniform eines Knappen, in der viel Symbolik steckt: Die 29 goldenen Knöpfe symbolisieren das Lebensalter der Schutzpatronin des Bergbaus – der Heiligen Barbara, die mit 29 Jahren enthauptet wurde. Auf den Knöpfen befinden sich Abbildungen der Werkzeuge des Bergmanns. Der dunkle Stoff steht für die Dunkelheit



im Stollen, die Fransen (sogenannte Zopfborte) am oberen Ärmel deuten auf die Dochte der Grubenlampen und die Zündschnüre, die im Bergbau verwendet wurden. Zum Schutz gegen herabtropfenden Wasser besitzt die Jacke eine aufgesetzte Pelerine. Sie hat 9 Zacken, sie symbolisieren die 9 Jahre, die die Heilige Barbara im Gefängnis verbringen musste.

Das Foto zeigt den Bergmann Nik vor der ältesten Fachwerkkapelle Deutschlands – die St. Laurentius-Kapelle –, die durch Untersuchung ihrer Holzbalken nachweislich 1523 gebaut wurde.

(mm)

E. & P. Stricker – die Werbekönige Teil 2

Wie schon im KS 67 beschrieben, war die Firma Stricker als Direktverkäufer ohne Zwischenhandel auf umfangreiche Werbung angewiesen, um ihre Räder an die Frau, den Mann oder die Kinder zu bringen. „*Wer nicht wirbt, der stirbt!*“, heißt eine alte Binsenweisheit in der Reklamewelt. Wer viel wirbt und dabei alle Register zieht, der macht sich aber nicht nur Freunde. Im Folgenden werden die Werbemethoden unserer Werbekönige näher beschrieben, sofern sie sich von den Werbemethoden anderer Firmen abheben. Da Strickers Mitbewerber schon wegen der Ausschaltung des Zwischenhandels angefahren waren, ist es nicht verwunderlich, dass es in der Fahrradbranche richtig Ärger gab, wenn Ernst und Paul Stricker den Bogen mal wieder überspannt hatten.

Immer bemüht aufzufallen, zum Beispiel im Jahr 1951 anlässlich der 800-Jahrfeier Brackwedens (heute ein Stadtbezirk Bielefelds), kreierte die Fahrradfabrik für den Festumzug einen besonderen Wagen – einen Pferdewagen mit großem Anhänger, der eine Campingszene mit Urlaubszelt und Radlerin in Shorts auf ihrem Rad als Blickfang in den Mittelpunkt stellte. Vorneweg rollte eine Sonderanfertigung: ein dreirädriges Stricker-Rad, gelenkt von einem nebeneinander sitzenden Zwillingspärchen mit den schönen Namen Ella und Else Pinkowski, hinter ihren Sätteln erhob sich ein übergroßes Stricker-Markenemblem als Blütengesteck! Wenn das kein Hingucker war! So kam der Slogan an den Wagenseiten „*Freude mit dem schönen Stricker-Rad*“ bei den Besuchermassen am Straßenrand richtig gut an.

Trotz der zu günstigen Preisen angebotenen soliden Qualität plagte die Strickers die allgemein schwächelnde Nachfrage bei Fahrrädern. Nach den guten Verkaufszahlen vor und nach 1950, ging es in der Branche stetig abwärts. Absatzprobleme forderten Maßnahmen. Am 21. September 1953 meldete das VOLKSECHO unter der Überschrift „*Nur noch drei Tage Arbeit in der Woche - Nun auch Kurzarbeit bei den Stricker-Werken - 2 Monate früher als im vorigen Jahr.*“ Um den Absatz an Rädern zu steigern, wurden immer wieder Sonderpartien angeboten unter dem Motto: „*Die gute Gelegenheit - Modelle mit kleinen Schönheitsfehlern*“, so geschehen im Sommer 1953. Die Konkurrenz beschwerte sich, dass diese Räder extra mit Mängeln hergestellt worden seien, um sie als vergünstig-

te Ware anbieten zu können - in den erforderlichen Stückzahlen würde B-Ware niemals anfallen.

Werbung „auf allen Kanälen“

Dass unglaublich viel Werbematerial verschickt wurde, in allen Varianten und zu allen Gelegenheiten, wurde im KS 67 schon erwähnt. Voraussetzung dafür war eine systematische Adressensammlung von Käufern und Käuferinnen der Stricker-Räder sowie von Interessenten, die sich einen Katalog hatten schicken lassen. Um an möglichst viele Adressen zu kommen, wurden jedem Fahrradkäufer schon frankierte Antwortpostkarten mit der Bitte um Einsendung von bis zu sechs Adressen gebeten. Die Erfassung der Daten erfolgte mit Prägemaschinen auf kleinen Zinkplatten (siehe S. 40), mit deren Hilfe wiederum Adressiermaschinen (kurz ADREMA genannt) Umschläge bedrucken konnten.



Großanzeigen auf den Titelseiten von FELD UND WALD, „dem freien deutschen Bauernblatt“, gehörten ebenso zum Marketing wie die Schaltung von Minianzeigen in Fachblättern und Tageszeitungen. (Abb. 1 in Originalgröße) Besonders beliebt war bei Stricker der gereimte Vers zur Verkaufsförderung: „*Preiswert, weil direkt bestellt, aus Brackwede-Bielefeld!*“, ist nur ein Beispiel von vielen. Die

Werbestrategen versahen ihre Produkte mit einem regelrechten Stricker-Kult! Es gab bebilderte Geschichten mit gereimten Versen „*Aus dem Leben eines Stricker-Freundes*“, darin wurde in Episoden beschrieben, wie das Stricker-Rad das Leben einfacher und schöner macht. Alle Verse waren im Stil der Zeit gestaltet und recht charmant illustriert. (Abb. 2)

Angesagt waren Horoskope, für jedes Sternzeichen reimte der Verfasser eine Verbindung zum Stricker-Rad zusammen.

„*Löwen sind sehr selbstbewußt,
haben Unternehmungslust,
Tatkraft, Mut, Entschlossenheit,
zeigen oft Gefälligkeit
und sie haben meistens auch
Stricker-Räder im Gebrauch!*“



Sogar auf dem Weg zum Käufer warb die mit Werbung bedruckte Großverpackung noch für die Räder mit dem Pferdchen auf dem Schutzblech. (Abb. 3) Natürlich war das Fuhrwerk, später der LKW, der die versandfertigen Räder zur Bahnstation brachte, auch großformatig mit Werbeschriftzügen beschriftet.



Die Geschäftsleitung ging aber bei ihren Werbemaßnahmen noch weiter. Im Stadtarchiv Bielefeld existieren Stricker-Drucksachen, die sich an Schulleiter wenden. Aus dem Anschreiben wird deutlich, dass massenhaft Stundenpläne zum Verteilen an die Schüler*innen verschickt wurden. Des Weiteren wird in dem Text die Stricker-Fahrrad-Fibel für den Unterricht als Lehrwerk angepriesen (Abb. 4) und natürlich durfte auch ein Katalog fürs Kollegium in der Werbeaussendung für 1952 nicht fehlen. Überhaupt wurde die Fibel an alle möglichen Zeitungsredaktionen verschickt, mit der Bitte, einen vorbereitenden Presstext abzudrucken: „Man muss schon zugeben, daß die bekannte Fahrradfabrik E. & P. Stricker, Brackwede-Bielefeld, immer neue reizvolle Momente in die Fahrradwerbung zu bringen versteht. In einer Fahrrad-Fibel erleben wir die Idee des Freiherrn Drais von Sauerbronn und alle Stufen der Entwicklung bis zum heute vollkommenen Fahrrad. Das wird alles vergnüglich und anziehend geschildert, viele Bilder und Karikaturen fesseln den Leser. Man kann

der Fahrradfabrik Stricker für diese Bereicherung der Fahrradliteratur nur dankbar sein.“ Wer das kleine Buch kennt, weiß, dass mit diesem Text ziemlich dick aufgetragen wurde.



Hier und da wurden auch besondere Geschichten zur Nutzung von Stricker-Rädern in die Kataloge eingeflochten. Als Beispiel dafür mag ein Zeitungsausschnitt (LÜDINGHAUSER ZEITUNG vom 17. Januar 1953) dienen, der mit einer besonderen Geschichte eines Bergmanns aufwartet. „Bergmann radelt täglich 50 km von und zur Arbeitsstelle“ ist die Meldung betitelt. Dem ehemaligen Radrennfahrer, der in jungen Jahren sogar am Straßenrennen Berlin-Cottbus-Berlin teilnahm, kam sicher seine sportliche Konstitution zu Gute, denn seine jährliche km-Leistung von ca. 13 000 km – auf einem Stricker-Damenrad – ist schon beachtlich. Im weiteren Text schießt der Schreiber der Zeilen allerdings über das Ziel hinaus, wenn er behauptet, dass der Bergmann in vier Jahren die Welt zwölfmal umrundet hätte! Seine errechneten 500 000 km kommen nur durch einen Rechenfehler zu Stande, da ist wohl das Komma verrutscht – diese Wahnsinnsstrecke hätte auch ein Stricker-Rad nicht überstanden. 52 000 km entsprechen eher den Tatsachen! Bei Stricker in der Werbeabteilung hat man das natürlich freudig zur Kenntnis genommen und den Artikel so abgedruckt, wie er in der Zeitung stand.

Empfehlungsschreiben

Jedem ausgelieferten Rad lag eine frankierte Rückantwortkarte bei, womit eine Bewertung des gekauften Rades abgegeben werden konnte. Dadurch traf wohl eine unglaubliche Fülle von positiven Rückmeldungen bei der Geschäftsleitung ein. Um den Vorwurf, es handele sich um manipulierte Dankeschreiben, zu

entkräften, ist in manchem Katalogjahrgang eine gesiegelte Beglaubigung eines Notars über die Echtheit der Schreiben abgedruckt.

Kleine Geschenke fördern und erhalten die Freundschaft. Immer wieder bat die Geschäftsleitung brieflich darum, neue Kunden zu gewinnen: „Wie wäre es, wenn Sie den Versuch machten, uns einige neue Kunden zu werben?“ Für einen gewonnenen Neukunden gab es eine schaflederne Briefftasche („ostindisch Saffian“) oder andere kleine Gaben: „Möge die beiliegende kleine Aufmerksamkeit dazu beitragen, die Beziehungen zu unserem Hause noch weiter zu vertiefen.“ Auf Kundenbindung wurde viel Wert gelegt, in dieser Disziplin waren die Strickers Meister. Generell war die Ansprache des Kunden oder des potentiellen Käufers beeinflussend formuliert, die sprachlichen Formulierungen übten immer sanften Druck aus: „Dürfen wir auf Ihre Mitarbeit rechnen?“ In die gleiche Kerbe schlug der kleine Aufkleber, den Kataloge nachträglich verpasst bekamen: „In letzter Minute hören wir von Preiserhöhungen ...“ (Abb. 5)



Irgendwie muss doch der Interessent zur Kaufentscheidung gebracht werden. Wer einen Katalog anforderte, hatte damit zu rechnen, ein paar Wochen später per Brief gefragt zu werden: „Woran liegt es, daß Ihr Bestellschein noch nicht bei uns eingegangen ist? ... Wir wollen ja gerne mithelfen, daß auch Sie zu der großen Gemeinde der glücklichen Besitzer von Stricker-Rädern gehören können.“ Denn: Stricker macht Käufer glücklich! So versprach es jedenfalls die Werbeanzeige. (Abb. 6)

Strickers Abgang aus dem VFM

Schon Anfang der 1930er Jahre war die Firma Stricker in der Fahrradbranche unbeliebt. Die Formulierung „Welche bekannte Fahrradfabrik mag es wohl sein, die die „stille Zeit“ mit diesem Angebot eines besonderen Entgegenkommens überbrücken will? Es ist – beinahe möchten wir sagen „natürlich“ immer wieder dieselbe bekannte Fahrradversandfabrik aus Bie-

Das macht
STRICKER
nicht alle Tage*)
2000
GLÜCKLICHE
können einmalig günstig
in Urlaub fahren, denn:
2000
STRICKER
MARKENRÄDER
sind soeben zu Sonder-
bedingungen freigege-
ben worden.
ca. 25% Anzahlung
Rest in kleinen Wochen-
oder Monatsraten.
Suchen Sie sich bitte
das schönste aus. Wer
eins abhaben will, for-
dert noch heute kosten-
losen Katalog an über
STRICKER
MARKENRÄDER
E. & P. STRICKER
FAHRRADFABRIK
BRACKWEDE-BIELEFELD 1
KENNEN SIE URLAUSFREUDE
*) ...wer zuerst kommt
fährt zuerst

⑥

lefeld.“ Diese Meldung in der FAHRRAD-UND KRAFTFAHRZEUGZEITUNG vom 8. Dezember 1934 ist schon bezeichnend. Sie nimmt Bezug auf eine Werbeanzeige, in der Fa. Stricker einräumt, auf Anzahlung von 10 Reichsmark Fahrräder für die kommende Saison zu reservieren und den Kauf im neuen Jahr auf Raten abzuwickeln. In den zugeschickten Prospekten wird diese Art der Bezahlung aber strikt abgelehnt. Die FKZ-Redaktion vermutete hinter der Aktion ein Einsammeln potentieller Kundenadressen.

Als Stricker dann um 1938 versuchte, mit

dem Einzelhandel zu kooperieren, blieb das Experiment erfolglos. In der Fachzeitschrift DAS RAD (Nr. 4 von 1950) beklagt sich ein Fahrradhändler darüber, dass ihm die Räder 35 DM über dem Preis angeboten wurden, den Stricker beim Direktbezug über einen Betriebsrat angesetzt hatte. Jedenfalls verschwanden Anfang 1950 die unter der Marke Globus angebotenen Stricker-Räder wieder vom Markt. In einem Info-Brief an den Verband des Fahrradeinzelhandels erklärt Stricker, dass man über zehn Jahre ver-

sucht hätte, über den Fachhandel Räder zu verkaufen. Man wäre nur als (Kredit)Bank missbraucht worden, weil die Ware erst nach Abverkauf bezahlt worden wäre und die Firma würde jetzt wieder ausschließlich direkt an den Käufer liefern. Rückwirkend zum 31. Dezember 1949 trat Stricker aus dem Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie (VFM) aus.

Unlauterer Wettbewerb

Nach dem Austritt aus dem Verband zogen die Stricker-Brüder alle Register. Offenbar wurden wieder ausgewählten Beschäftigten, diesmal vorzugsweise Betriebsratsmitglieder von größeren Arbeitgeber, spezielle Offerten gemacht – sie bekamen Musterräder und sollten die Kollegen mit der Qualität der Stricker-Räder vertraut machen. Bei Einsendung einer Sammelbestellung erhielt der Besteller dann besondere Konditionen in Form eines Preisnachlasses. Kräftig wurde in den Werbeprospekten mit erfolgreichen Abschlüssen mit Hilfe dieses Vorgehens geworben: „Die Belegschaftsmitglieder eines Eisenbahn-Ausbesserungswerks kauften 239 Räder“ oder „118 Betriebsangehörige einer Papierfabrik erwarben ein Stricker-Rad“ – „Aufgrund Ihrer Probelieferung bestellten wir hierdurch 22 Damen- und 19 Herren-Räder, eine AG in L.“ Das rief natürlich die Konkurrenz auf den Plan, das war ein klarer Verstoß gegen das Rabattgesetz.

Blickfang in den Zeitungen waren auch die Annoncen für das Stricker-Preisausschreiben, das Gewinne in Höhe von 25 000 DM versprach (Abb. 7), im Grunde gab es aber „nur“ 100 Stricker-Räder à 250 DM zu gewinnen, auf so eine Irreführung gab es natürlich eine Abmahnung.

Die Preisausschreiben waren seinerzeit beliebt, sie stellten gern die deutsche Heimat in den Mittelpunkt – es mussten 1950 z. B. Sehenswürdigkeiten oder Land-

schaften, die auf Fotos abgebildet waren, benannt werden. Alle Teilnehmer, die bei der Ermittlung der Gewinner leer ausgegangen waren, bekamen im Nachgang einen „Propaganda-Scheck“ wie ihn die Konkurrenz benannte! Mit 7,50 DM lag der Nachlass über den im Rabattgesetz erlaubten 3 Prozent Skonto. Stricker wurde angehalten, eine Geldbuße von 500 DM zu zahlen. Oder auf der Rückseite des Katalogs 1952 gab es ein Wimmelbild einer Straßenszene mit vielen Radlern und Radlerinnen. Es sollte die Anzahl derjenigen eingesandt werden, die auf dem Bild mit ihren Stricker-Rädern unterwegs waren, um ihren Beruf auszuüben, wie z. B. Schornsteinfeger oder Bäckerjunge. Man musste schon ganz genau hinsehen, ob das Rad ein Pferdchen auf dem Schutzblech hatte oder nicht! Die Lösung des Bilderrätsels wurde per Rundschreiben in Gedichtform bekannt gegeben. Ob das Gedicht wirklich von einem Einsender stammt oder im Hause Stricker entstand, entzieht sich meiner Kenntnis. (Abb. 8)

Die Strickeraufgabe ist kompliziert,
trotzdem hab' ich mein Glück probiert.
BERUFLICH fahren mit dem Rad
ELF frohgemut durch die Stadt.
Heimwärts radelt die Schaffnerin,
von Kindern begrüßt wird die Lehrerin,
der Bäcker fährt die Brötchen aus,
das Zimmermädchen hat 'nen Federstrauß,
Postbote, Glaser und Herr Pfarrer,
Krankenschwester, Artistin und Maler,
nicht zuletzt der Schornsteinfeger,
eilig hat es heute jeder!
FÜNFE sind dazu recht schlau,
und sie wissen es genau:
fahren Räder Marke STRICKER,
fahren schneller, leicht und sicher!

⑧

Mit einem Rundgang durch die Versandabteilung und die Lagerräume auf den folgenden zwei Seiten endet mein heutiger Beitrag über die Meister des Direktverkaufs ab Fabrik: Ernst und Paul Stricker aus Bielefeld-Brackwede. Als Abschluss meiner Stricker-Trilogie ist für den nächsten KS eine Fotoserie über die Fahrradproduktion in Vorbereitung.

(Michael Mertins, Bielefeld)

Abbildungsnachweis

Abb. 1, 4 und 8 Stadtarchiv Bielefeld
Abb. 2 Katalog 1954 Slg. M. Mertins
Abb. 3 Katalog 1936 Slg. M. Mertins
Abb. 5 Katalog 1960 Slg. M. Mertins
Abb. 6 und 7 Historisches Museum Bielefeld

Gewinne
mit **STRICKER!**
Die schönsten STRICKER-Marken-Fahrräder im neuen
Katalog mit den Teilnahmebedingungen des
kostenlosen
**25000 DM STRICKER-
PREISAUSSCHREIBEN**
⑦
E. & P. STRICKER · FAHRRADFABRIK · BRACKWEDE / BIELEFELD




Ein Rundgang durch das Stricker-Werk um 1938

Der Empfang - ein Beispiel der westfälischen Bescheidenheit!

An der Wand eine Fotografie vom Fabrikgebäude in der Fabrikstraße (heute Gaswerkstraße) in Bielefeld-Brackwede. Man beachte auch den einzelnen Garderobenhaken am Türrahmen!

Die Erfassung der Adressen - das Kernstück des Stricker-Marketings!

Zum Einsatz kommen hier Prägemaschinen, die Zahlen und Buchstaben in Zinkplatten prägen. Mit den Händen wird mit Hilfe der Drehscheibe die Auswahl voreingestellt, mit dem Fußpedal der Prägevorgang ausgelöst. Im Manuskriphalter steckt der Brief oder die Postkarte des Kunden. Auf dem Tisch liegt „Müllers Großes Ortsbuch“ - das Nachschlagewerk für die richtige Schreibweise aller Städte, Gemeinden und Wohnplätze in Deutschland. Rechts im Bild steht ein Karteikasten, in dem die fertigen Adressenplatten abgelegt werden.



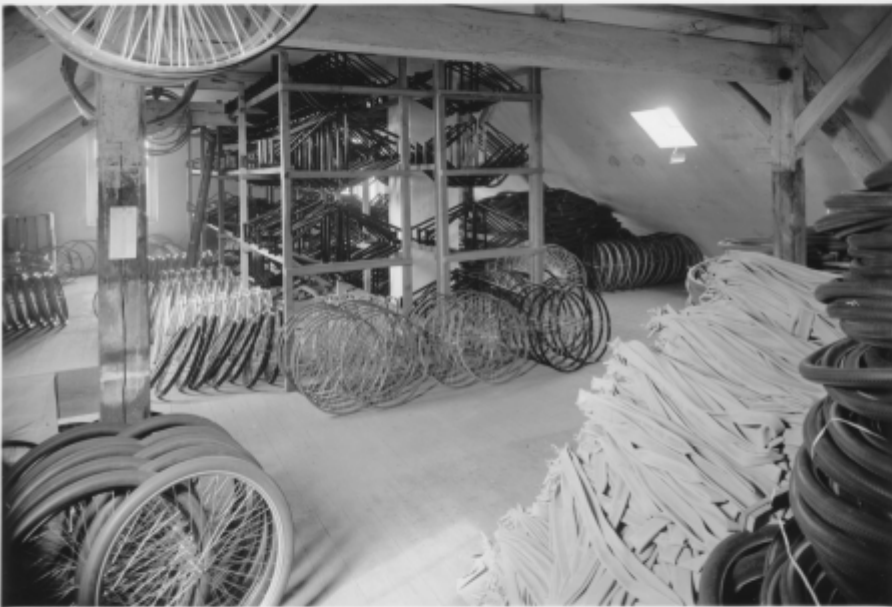
Die Versandabteilung - hier geht die Post ab!

Die große Anzahl der Mitarbeiterinnen zeigt die Bedeutung der Postaussendungen für die Firma Stricker. Hier werden Kataloge und Werbezettel kuvertiert, adressiert und frankiert. Die Fülle von Karteischränken an der linken Wand ist beachtlich, ebenso die Karteikästen an der hinteren Wand - darin werden die Adressenplatten aufbewahrt. Die Mitarbeiterin mit den schick gestreiften Ärmeln sitzt an der Adressiermaschine - kurz ADREMA genannt. Bis zu 250 Platten konnten übereinander vorgestapelt werden. Sie wurden maschinell unter ein Farbband geschoben, das die erhabenen Teile der Adresse auf den Umschlag druckte. Dieser Vorgang funktionierte per Luftdruck.



Das Felgenlager im Keller - alles gut verpackt!

Hier türmen sich jeweils 50 Felgen übereinander. An der Verpackung ist zu erkennen, dass die Felgen von einem Teilelieferant bezogen wurden. Gegen Schmutz und Feuchtigkeit einzeln verpackt, für den Transport mit Latten stoßgesichert und mit Banddraht zusammengehalten.



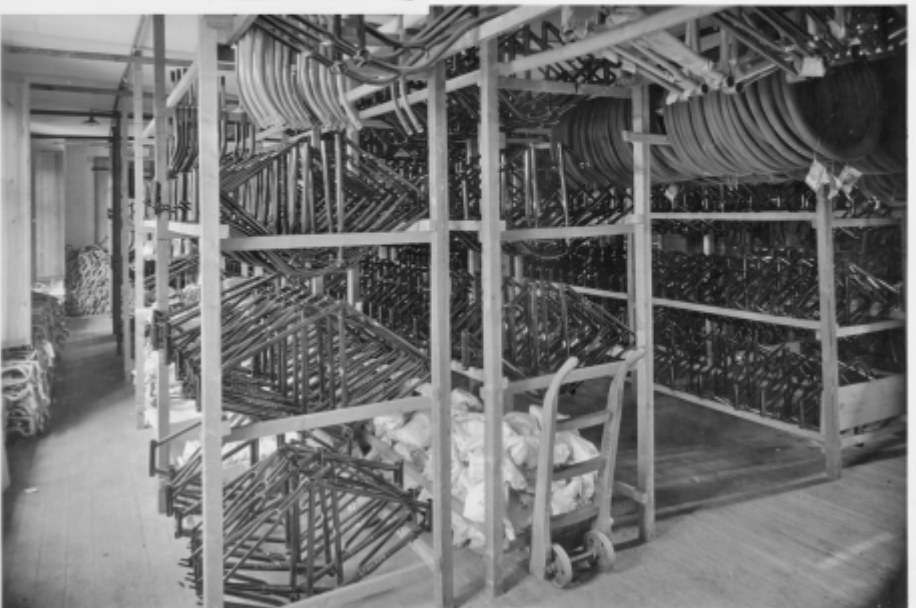
Laufräder auf dem Dachboden - alles picobello!

Das Firmengebäude besaß ein geräumiges Satteldach, das als Lagerraum genutzt wurde. Vom Keller bis zum Dach wurde jeder mögliche Raum genutzt. In einem einfachen Lattengestell stehen verschiedene Rahmen. Fertig gespeichte Laufräder liegen bereit, bereift zu werden. Im Vordergrund stapeln sich Schläuche und Decken. Links am Dachbalken stehen schon fertige Vorderräder.

Fahrradteile ohne Ende - das Teileparadies!

Vermutlich in der ersten Etage befand sich dieser wohlgefüllte Lagerraum. Zweckmäßig und einfach, anders kann man Strickers Lageräume nicht beschreiben. Hier stapeln sich eingepackte Lenker und Sättel, hängen Rahmen, Gabeln und Reifen. Hier möchte man sich die Sackkarre greifen und mal so richtig Teile für den eigenen Bedarf einsacken!

Die Bilder sind entnommen einem Fotoalbum der Firma Stricker aus der Sammlung von Alexander Dammann. Vielen Dank für die Bereitstellung des einmaligen Bildmaterials!





Vom Denkmalsgau zur Denkmalspflege

Wie Sachsen-Anhalt mit seinen Radsportzeugnissen umgeht

Als sich 1884 in Leipzig der Deutsche Radfahrer-Bund gründete, wählte man die Struktur der Gaueinteilungen. Magdeburg war durch Wohnort des ersten Vorsitzenden Carl Hindenburg laut Satzung auch Sitz des DRB und erhielt die Bezeichnung Gau 18. In etwa das Gebiet des heutigen Bundeslandes Sachsen-Anhalt. 1927, inzwischen Bund Deutscher Radfahrer, kam es zu einer Neu-einteilung und der Gau 18 wurde in 41 (Denkmalsgau Halle-Dessau), 42 (Magdeburg) und 43 (Altmark) aufgeteilt. Der Beiname Denkmalsgau ist nicht ohne Stolz wegen des Bundesdenkmals aller Radsportfreunde in Bad Schmiedeberg

gewählt worden. Daraus wurde 1937 die Nr. VI (Mitte/Erfurt, Halle, Magdeburg), begleitet von einem der schwärzesten Kapitel deutscher Geschichte mit Folgen einer über 40-jährigen Teilung, und dem Zwischenspiel für diese Region im Deutschen Radsport-Verband (DRSV) der DDR. Getragen durch die Organisationsform von Bezirksfachverbänden. Am 8. Dezember 1990 kehrten in Leipzig die Radsportler der fünf neuen Bundesländer (inkl. Ostberlin) im wiedervereinten Deutschland in den BDR zurück. Eine spannende und interessante Zeitspanne, die auch ihre Spuren hinterlassen hat. So stehen im heutigen Landesverband Sach-

sen-Anhalt vier vom Präsidium als „Erhaltungswürdig“ eingestufte Denkmäler.

Bundesdenkmal

Sven Dewitz hat bereits im KS 63 (S. 39) darüber eine ausführliche Darstellung veröffentlicht. Der im Juni 1923 eingeweihte „Treuestein“, wie das Denkmal auch genannt wurde, steht im gepflegten Kurpark von Bad Schmiedeberg und erfreut sich großer Beliebtheit bei Bürgern und Radfahrern. Der Landesverband Radsport Sachsen-Anhalt führte hier bereits mehrere Veranstaltungen durch. (Abb. 1 und 2)

Erich-Schulz-Gedenkstein

Der Radsport hatte auch in der DDR sein großes Straßenrennen. 1949 als Ostzonen-Rundfahrt aus der Taufe gehoben, entwickelte sich die DDR-Rundfahrt schnell zu einem nationalen Großereignis, welches fast jährlich bis 1989 ausgetragen wurde. So auch 1956 am 11. Juni. Es war die 6. Etappe. Das Teilnehmerfeld



erklomm die Hönstedter Weinberge auf der alten Bundesstraße 80 zwischen Halle und Eisleben. Auf einer rasanten Abfahrt in Richtung Seeburg stürzten plötzlich mehrere Fahrer. Während sich alle wieder aufrappeln und weiterfahren, bleibt der Berliner Erich Schulz aus der Post-Mannschaft mit tödlicher Verletzung liegen. (Abb. 3) Vier Tage zuvor hatte er noch das Gelbe Trikot getragen. „Ete“, wie er gerufen wurde, war zu diesem Zeitpunkt schon 42 Jahre! Er hatte die DDR-Rundfahrt 1952 gewonnen, war mehrfacher DDR-Meister, fuhr u.a. auch die Internationale Friedensfahrt und war



Die Denkmalneuweihe durch den BDR fand am 13. Juni 1993 statt.

besonders in Berlin eine Größe. Sein Tod rief große Bestürzung hervor und hatte zur Folge, dass zukünftig in der DDR auch Straßenrennen nur mit einer Sturzkappe gefahren werden durften. Bereits im gleichen Jahr erfolgte ein republikweiter Spendenaufruf für einen Gedenkstein (Abb. 4), mit guter Resonanz. Am 14. April 1957 wurde dieser in Anwesenheit vom Postminister der DDR und vielen Sportkameraden – man hatte eine Sternfahrt organisiert – enthüllt. Seit Jahrzehnten werden von seinen ehemaligen Berliner Mannschaftskameraden der Betriebssportgruppe Post Berlin und Freunden Traditionstreffen am 1,5 m hohen Stein organisiert – so bleibt der Altmeister bis heute in stetiger Erinnerung! (Abb. 5)

Das Fachorgan des Präsidiums der Sektion Radsport der DDR, schrieb seinerzeit zum Tode von Erich Schulz: „Der unbarmherzige Schnitter Tod riß einen der

besten Könner aus unserer Mitte, einen der bescheidensten Sportler, dessen Kampfgeist leuchtendes Vorbild für die heranwachsende Jugend und die gesamte Spitzenklasse war – unseren Meister des Sports Erich Schulz. Der deutsche Radsport verliert mit diesem hervorragenden Vertreter des Straßenrennsports nicht nur einen der erfolgreichsten Aktiven, sondern auch einen großen Freund, Lehrer und ausgezeichneten Trainer des aufwärtstrebenden Nachwuchses.“ (RADSPORT-WOCHE Nr. 29 vom 17. Juli 1956, S. 2)

Grabstätte von Carl Hindenburg

Einst wegen seiner Verdienste gefeiert, doch zunehmend vergessen. Dieses Schicksal traf auch den Kaufmann Carl Hindenburg (1820 - 1899). (Abb. 6) Selbst in seiner Heimatstadt Magdeburg bedurfte es einige Anstrengungen, um den großen Sohn wieder ins rechte Licht zu rücken. Sein Grab wurde 1997 eingeebnet und der Stein auf einer Deponie unwiederbringlich vernichtet. Zum Glück wusste der Präsident des Landesverbandes Radsport in Sachsen-Anhalt um die Bedeutung der Persönlichkeit und seine Gespräche mit der Stadtverwaltung führten zu dem Ergebnis, dass am 6. April 1999, eine Neugestaltung des Grabes zum 100. Todestag im würdigen Rahmen vorgenommen wurde.

Als 1868, vermutlich durch Studenten, die ersten Michaux-Velocipede in Mag-



deburg auftauchten, sah Hindenburg nicht nur ein aussichtreiches Fortbewegungsmittel kommen, sondern gründete eine Interessengemeinschaft zur Beherrschung und Verbreitung des Gefährts. Daraus entwickelte sich bereits ein Jahr später der Magdeburger Velocipeden-Club von 1869 (MVC). Durch Reigenfahren und regelrechte Radoperetten bzw. Radfahrfeiern wurde der Club in ganz Deutschland bekannt. Viele Clubs und Vereine kamen an die Elbe, um sich durch die Magdeburger Radschule inspirieren zu lassen. Der MVC trat nicht in den Norddeutschen Velocipedisten-Bund, sondern in den Deutsch-Österreichischen Velocipedisten-Bund (1882 - 1884) ein. 1883 war die Elbestadt Ausrichter des Bundesfestes und erntete viel Lob für die großartige Organisation. Dies hat wohl auch dazu beigetragen, als sich 1884 in Leipzig viele Splitterverbände zum Deutschen Radfahrer-Bund (heute BDR) vereinigten, dass der Ruf laut wurde, Hindenburg zum 1. Vorsitzenden zu wählen. Dieses Amt übte er trotz viel Gegenwind bis 1893 aus. Ein Zeitraum, in dem sich der Sport, die Radindustrie und völlig neue Sportstätten entwickelten.

In den weiteren Jahren seines Schaffens sah man in ihm als Ehrenvorsitzenden eine Art Vaterfigur des deutschen Radsports. Leider verstarb er 1899, also ein Jahr vor dem nächsten Bundesfest in Magdeburg. Die MAGDEBURGER ZEITUNG berichtete am 10. April 1899 über die Beerdigung (zitiert in Orginalschreibweise): „Sonntag Abend wurde der verstorbene Ehrenpräsident des Deut-



Alte Kameraden der Betriebssportgruppe Post Berlin am Gedenkstein, 2016

schen Radfahrerbundes Karl Hindenburg auf dem Friedrichstädter Kirchhof zur letzten Ruhe bestattet. ... Nach der Trauerfeier setzte sich der lange Leichenzug unter dem Geläute der Glocken und den Klängen eines Trauermarsches in Bewegung. Unter dem Gefolge befanden sich der Vorstand des Deutschen Radfahrerbundes mit dem Bundesbanner, die Vorstände der Gaue Magdeburg, Berlin, Mannheim etc., Deputationen sämtlicher hiesiger und vieler auswärtiger Radfahrvereine, zum Teil mit ihren Vereinsbannern ... hinter dem Sarge her. Unendlich war die Zahl der dem Verstorbenen gewidmeten Kränze, die theils den Sarg schmückten, theils nachgetragen wurden...

Anlässlich des Bundestages in Magdeburg (3. bis 7. August 1900) führte eine überlebensgroße Büste, begleitet von Radsportlern und berittenen Herolden, als letzte große Huldigung den Festumzug an. Zur Bundeshauptversammlung 1925 fand wiederum eine Ehrungsveranstaltung statt. Erstaunlich, dass sein Grab bis auf die eingangs erwähnte Entgleisung alle gesellschaftlichen Veränderungen der nachfolgenden Jahrzehnte überlebt hat. Bei einer Bestandsaufnahme der

Magdeburger Friedhöfe erfasste der Autor Krenzke in den 1990er Jahren auch Hindenburgs letzte Ruhestätte: „Der verwilderte Friedrichstädter Kirchhof – heute FRIEDHOF BRÜCKFELD genannt und der Evangelischen Gemeinde Trinitatis zugehörig – wird seit Herbst 1996 im Rahmen der 25. Bundesgartenschau (BUGA) zum Parkfriedhof umgestaltet. Da für mehrere Grabstätten – die letzte Beerdigung fand am 12. November 1979 statt – noch Liegerecht besteht, bleibt der Friedhofscharakter gewahrt. Auf ein Grabmal sei insbesondere hingewiesen, und zwar auf jenes von CARL HINDENBURG (1820 bis 1899). Die Chronik des deutschen Radfahrerbundes aus dem Jahre 1893 vermerkt unter seinem Namen: „...Dem Velozipedsport schenkte er bereits in den Sechziger Jahren bei Auftauchen des Michaux'schen Rades seine Aufmerksamkeit und gründete damals den Magdeburger Velozipedenclub von 1869, dessen Vorsitz er jahrelang führte und dessen Ehrenpräsident er heute ist... Nicht weniger bekannt ist auch Hindenburgs Name auf dem Gebiete der Sportliteratur, die er durch die Herausgabe seines Festalbums für Radfahrer, sowie diverser Festspiele in schätzungswerter Weise bereichert hat. Zudem hatte es dieser Pionier des Deutschen Radsports im Sommer 1884 vollbracht, die in vielen Gegenden agierenden Verbände zum Bund Deutscher Radfahrer zu vereinigen.“ (H. J. Krenzke, Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten, hrsg. vom Stadtplanungsamt Magdeburg 1998, hier S.66)

Die im Text erwähnte Umgestaltung des Friedhofs zu einem BUGA-Park radierte das Grab aber mitsamt Stein aus. Als Krenzkes Buch über die Magdeburger Friedhöfe 1998 veröffentlicht wurde, war die Grabstätte schon abgetragen. Auf die Initiative des Präsidenten des LVR wurde sie zum 100. Todestag von Hindenburg neu angelegt und inzwischen von der Stadt zum Grabdenkmal erklärt und genießt damit einen Schutzstatus. Die neugeschaffene Gedenktafel benennt Carl Hindenburg als den „Vater des deutschen Radsports“. (Abb. 7)



Grabneuweihe am 9. April 1999 - der Präsident des Landesverbandes legt einen Kranz nieder, hinter ihm steht in der Mitte der zweifache Straßenweltmeister Gustav (Täve)-Adolf Schur.

Otto Weckerling-Denkmal

Im kleinen Elbdorf Kehnert (bei Tangerhütte) ging bzw. geht es oft beschaulich zu. Etwas mehr Vielfalt kam durch den ca. 860 km langen Elbradweg von der Nordsee zum Elbsandsteingebirge in das Territorium. Viele staunen, wenn sie die Etappe Tangermünde – Magdeburg zurücklegen, über den Erinnerungsstein von Otto Weckerling (Abb. 8), welcher auch noch auf einem gleichnamigen Platz steht. Eine Ehre für einen Helden der Landstraße, die eher eine Seltenheit in Deutschland darstellt. Da der KS 40 (S. 14 - 18) bereits ausführlich über „Otto-Otto“ berichtet hat, erläutere ich hier nur die Entstehungsgeschichte.



Der Sieger der Deutschland-Rundfahrt von 1937 und zweifache Tour de France-Etappensieger ist 1910 in Kehnert geboren und liebte seine Heimat mit dem Fluss und der Auenlandschaft über alles. Von hier aus eroberte er auch die Welt des Radsports. Als 1999 wieder einmal eine 1. „deutschland-tour“ gestartet wurde, erhielt der Landesverband mehrere Anfragen, ob es noch Spuren von Weckerling gäbe. Dieser hatte jedoch auf Grund gesellschaftlicher Veränderungen und der Teilung Deutschlands den Ort 1950 schweren Herzens verlassen. Zurückgeblieben waren nur sein damals gerade bezugsfertiges Wohnhaus und seine vielen gewonnenen Pokale (Aussagen seiner Witwe). Letztere konnten übrigens bis heute trotz großer Nachforschungen nicht ausfindig gemacht werden.

Mit Freunden aus Tangerhütte wurde der Bürgermeister aufgesucht und der Vorschlag unterbreitet, am ehemaligen Wohnhaus eine Erinnerungsplakette anzubringen. Dieses Ansinnen löste bei den Dorfbewohnern unterschiedliche Reaktionen aus. Die eine Hälfte begrüßte die Ehrung, der andere Teil meinte, Weckerling hätte als amtierender Bürgermeister die Gemeinde seinerzeit im Stich gelassen. Also war Aufklärung angesagt. Vorträge, Fotoausstellung und Presseartikel. Schließlich einigten sich der Gemeinderat, LVR-Präsident und der Vorsitzende des Tangerhütter Vereins „Historische Fahrzeuge“ darauf, einen Findling mit Tafel direkt am Elbradweg zu errichten. Gewürdigt werden die Lebensleistung als Radrennfahrer und später als Organisationsleiter und Veranstalter im Sechstage-Geschäft. Die Gedenktafel greift ein Symbol auf, dass sein Grab in Dortmund-Hörde ziert: ein zweigeteiltes Rad. Es steht für Licht und Schatten des Lebens, die Weckerling zur Genüge erlebt hat. (Abb. 9)

Am 28. April 2002 wurde das Denkmal vor einer großen Zuschauerschar enthüllt. Eine gute Wahl. Besonders machen in den Sommermonaten viele Radwanderer hier am ehemaligen Dorfplatz halt. Inzwischen wurde deshalb eine Schautafel mit den wichtigsten Daten zu Weckerlings Leben aufgestellt. (Abb. 10) Auch das Dorf hat seinen Frieden gefunden und man erinnert sich gern an Otto Weckerling, ihren ehemaligen „Kahnert-



chen Bürgermeister“ (Mundart) und Berufsradfahrer.

(Günter Grau, Sandbeiendorf bei Magdeburg)

Abbildungsnachweis

Alle Fotos und Dokumente: Sportarchiv Günter Grau

Abb. 1 Bundeszeitung Nr. 15, Jg. 1930, S. 265
Denkmalsgau u. Bundesfest in Halle-S.

Abb. 3 Radsportwoche Nr. 29, Jg. 1956

Abb. 5 Katalog 1960 Slg. M. Mertins

Abb. 6 und 7 Historisches Museum Bielefeld

Bezeichnung	Bundesdenkmal des BDR	Erich-Schulz-Gedenkstein	Grabstätte von Carl Hindenburg	Otto Weckerling-Denkmal
Historie	erbaut 1923, restauriert und neu-geweiht 1993	eingeweiht am 14. April 1957	Grabstätte Hindenburgs von 1899, neugestaltet 1999	aufgestellt 2002
Besonderheit	am ungefähren Mittelpunkt von Deutschland (in den Grenzen vor 1914)	aufgestellt direkt am Unglücksort des mehrfachen DDR-Meisters	Hindenburg war erster Ehrenvorsitzender des Deutschen Radfahrer-Bundes	Weckerling war Bürgermeister von Kehnert bis zu seiner Flucht in die BRD
Lage	06905 Bad Schmiedeberg im Kurpark	06198 Hohnstedt an der L 2080 südöstl. Rollsdorf	39114 Magdeburg ehem. Friedhof Brückfeld an der Berliner Chaussee	39517 Kehnert an der August-Bebel- Str.
Geografische Koordinaten	N 51.682361 O 12.729583	N 51.486544 O 11.732169	N 52.127958 O 11.662208	N 52.342354 O 11.859869
Touristische Radwege in der Nähe	Elberadweg und Fernradweg Berlin-Leipzig	Saale-Radwanderweg	Elberadweg	direkt am Elberadweg

Mein Rad

aus der Sammlung von Christoph Ulbrich (Hamburg). Es ist ein Rad der Bauer-Werke (Klein-Auheim), gebaut um 1937.

Seit wann ist das Rad bei Dir?

Das Rad befindet sich erst seit gut zwei Jahren in meiner Sammlung.

Woher stammt das Rad?

Ich habe es von Axel Bollinger bekommen. Er hatte es mir angeboten, da er um eine meiner Neigungen, nämlich der zu 26“-Rädern, weiß. Dabei traf er aber zunächst auf meine Zurückhaltung, weil es mir nicht so recht passend zu meinen anderen Rädern schien. Ich habe mich nämlich auf leichte Sport- und Rennräder kapriziert. Der besondere Gitterrohr-Rahmen reizte mich dann aber doch, da er aufgrund der schlanken Bauweise Leichtigkeit ausstrahlt. Im Gegensatz dazu stehen die voluminösen, schwerfällig wirkenden Ballonreifen. Andererseits machen diese aber neben Rahmen und insbesondere der Vordergabel den hervorragenden Komfort aus.

In welchem Zustand war das Rad?

Bisher ist das Rad lediglich in einem konservierten Zustand. Die Tatsache, dass derzeit nichts mehr vom Lack zu sehen ist, weckt den Wunsch nach Wiederherstellung.

Hast Du es besonders behandelt?

Zuerst einmal muss sichergestellt sein, was noch im Hinblick auf die originale Ausstattung zu tun ist. Das ist insofern eine Herausforderung für mich, als ich von meinen anderen, nicht in Serie gefertigten Rädern den zeittypischen Aufbau gewohnt bin. Dadurch hat der Erwerb dieses Rad inspirierend auf mich gewirkt, als ich mich seit längerem mal wieder mit dem Thema Originalitätsanspruch befasst habe.

Was magst Du an dem Rad besonders?

Bisweilen habe ich bei der Recherche auf VELOPEDIA festgestellt, dass auch die Berliner Händler Machnow ein Gitterrad unter der Hausmarke „Stern“ im Programm hatte. Es liegt nahe, dass auch das ein Bauer-Produkt gewesen ist. Zumindest scheint mein Rad aufgrund des Steuerkopfschildes ein echtes Bauer zu sein. Den Löwen, der wohl eigentlich aufs vordere Schutzblech gehört, konnte ich glücklicherweise kürzlich ergattern. Bis



ich die Zeit für weitere Suche erübrigen kann, fahre ich das Rad so wie es ist und das mit viel Freude.

Hattest Du ein schönes Erlebnis mit dem Rad?

Neben der Erstfahrt durchs nächtliche Berlin war das schönste Erlebnis die letztjährige Ausfahrt des Altonaer Bicycle Clubs an der Elbe. Hierbei erwies sich das Rad aufgrund der oben beschriebenen Merkmale als ein äußerst bequemes Modell und hat sich bei diesem Anlass sehr beliebt bei mir gemacht.

Fotos: Christoph Ulbrich





Happy Birthday Walter!

Am 23. Juli hat unser Ehrenmitglied Walter Euhus seinen 80. Geburtstag gefeiert! Wer ihn kennt, besonders wer ihn schon so lange kennt wie ich, ist überrascht, wie schnell die letzten 20 Jahre vergangen sind. Walter hat wie kein anderer die über 20-jährige Vereinsgeschichte gestaltet und geprägt! Er war bei Gründung des Vereins 1997 Vorsitzender, nahm sich nach Abgabe seines Amtes der Betreuung neu eintretender Mitglieder an. So war seine Privatadresse in Hannover-Langenhagen bis Sommer 2019, also nun ganze 22 Jahre, gleichzeitig das „Vereinssekretariat“. Diese Arbeit wurde von Dorit, seiner Frau, mit „Telefondienst“ unterstützt. Vielen Dank Dorit!

Aber Walters „Fahrradgeschichte“ ist noch viel älter als der Verein Historische Fahrräder. Seit „Menschengedenken“ ist er aktiver Straßenrennfahrer im Radsportclub Blau-Gelb Langenhagen von 1927, dem er ebenfalls allerhand Jahre vorstand – seit 2015 ist er Ehrenvorsitzender des Clubs. Viele Jahre fuhr Walter täglich „seine“ 100 km! Inzwischen ist die Runde

etwas kürzer, habe ich gehört ;) 1987 gründete der Fahrradbegeisterte in Langenhagen die Radfahrgalerie als privates Museum, 2002 übergab er seine Sammlung als Dauerleihgabe an die Stadt Burgdorf.

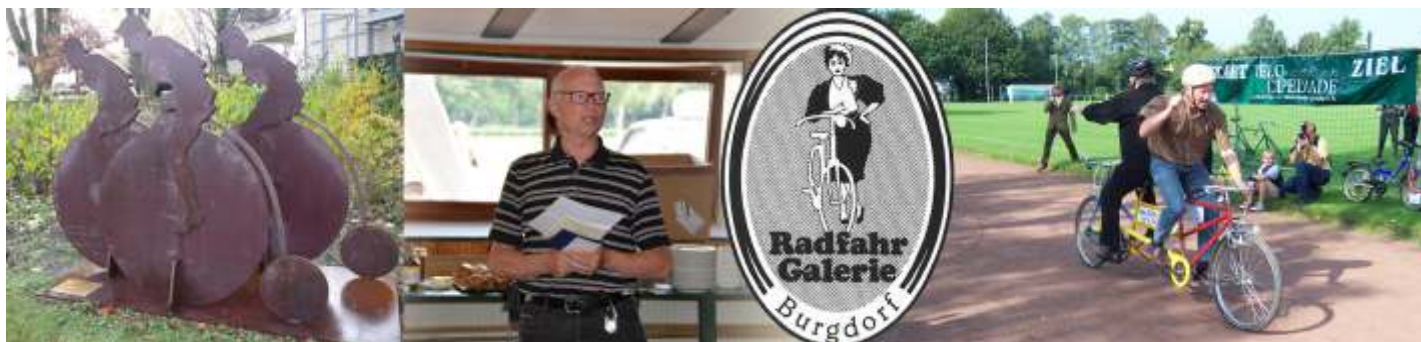
1992 hat Walter die IVCA-Rallye nach Hannover geholt und organisiert. Davon habe ich aber erst später erfahren - da haben wir uns noch nicht gekannt. Ich weiß nicht mehr, ob wir uns 1996 bei der IVCA-Rallye in Wiesbaden kennengelernt haben, oder früher? Solche Fahrradveranstaltungen gab es früher nicht in Deutschland. Die „Szene“ der Fahrradsammler sah sich nur mehr oder weniger regelmäßig auf Teilmärkten wie der Veterama.

Die Idee, einen deutschlandweiten Verein zu gründen, wurde 1997 im Rahmen des jährlich stattfindenden Stallhottreffens in die Tat umgesetzt. Die „Geburt“ verlief nicht ohne hitzige Diskussionen, da Fahrradfreunde Individualisten sind und viele Ideen unter einen Hut gebracht werden wollten. Da war Walter als 1. Vorsitzender der richtige Mann! Er hat es

von Anfang an verstanden, die unterschiedlichen Strömungen zu berücksichtigen und die damals scheinbar unvereinbaren „Lager“ zu einen. Seine Überparteilichkeit und souveräne Leitung hat die Interessen der Sammlerszene gebündelt und jeder konnte sich in dem jungen Verein wiederfinden. Sechs Jahre war Walter an der Vereinsspitze, seit 2018 ist er unser Ehrenmitglied. Als Kenner mit Spezialwissen hat er mehrere Bücher zu den unterschiedlichsten Fahrradthemen verfasst, hat sich aber auch als Schöpfer verschiedener künstlerischer Skulpturen ein Denkmal gesetzt. Derzeit sammelt der Umtriebige Material für eine Vereinschronik zum 25. Jubiläum 2022.

Lieber Walter, der Verein hat Dir viel zu verdanken, und ich danke für die langjährige Verbundenheit! Ich wünsche Dir und Dorit, dass Ihr noch viele gemeinsame Jahre genießen könnt, auch wenn die gesundheitlichen Probleme Euch etwas entschleunigt haben. Alles Gute!

Text: Mona Buchmann, Fotos: Armin Lindegger (3), Gerhard Eggers (1) und Michael Mertins (1)



Bericht von der Mitgliederversammlung

Gerhard Eggers eröffnete die Versammlung mit dem Bericht über die Vereinsaktivitäten in 2018. U. a. dankte er Helge Schultz und Ivo Böttcher für das von beiden organisierte Wintertreffen mit 79 Teilnehmern und informierte über die Velocipediade in Essen mit 165 TeilnehmerInnen. Weitere Punkte aus seinem umfassenden Bericht werden nicht einzeln aufgeführt, weil sie in den folgenden Ausführungen eingeflossen sind.

Mona Buchmann trug die wieder erfreulichen Zahlen des vergangenen Geschäftsjahres vor. Sie berichtete über den Mitgliederbestand: 674 zum 31.12.18, 33 Eintritte und 14 Austritte waren zu vermelden. 2019 sind bereits 17 Mitglieder eingetreten, so dass der Verein zur Zeit 691 Mitglieder stark ist. Mit dem Wintertreffen wurde ein Überschuss von 761 €, mit der Velo 2 891 € erzielt. Die Gesamtausgaben beliefen sich auf ca. 29 500 €. Demgegenüber standen rund 27 000 € durch Einnahmen.

Die Ausgabe „Archivscanner“ mit ca. 11 000 € konnte durch Ersparnis finanziert werden. Einzelheiten dazu später. Außerdem wurde eine tragbare Mikrofonanlage gekauft, damit bei verschiedenen Veranstaltungen einsetzbar. Nach Monas Bericht meldeten sich die Kassenprüfer (Frank Papperitz und Ivo Böttcher) zu Wort. Die Arbeit von Mona wurde als außerordentlich akkurat und nahezu perfekt gelobt.

Vorstandswahl

Entsprechend TOP 5 wurde Kurt Niemeyer als Versammlungsleiter gewählt und der Vorstand einstimmig entlastet. Kurt führte anschließend die Vorstandswahl durch. Wieder gewählt wurden ein-

stimmig der 1. Vorsitzende Gerhard Eggers, die Schatzmeisterin Mona Buchmann, der 2. stellvertretende Vorsitzende Heinz Fingerhut und die beiden Kassenprüfer Frank Papperitz und Ivo Böttcher.

Online-Angebote

Zu diesem Thema informierten die Experten Jan-Peter Zurek und Heinrich Bültemann. Mit dem **Forum** und der **Velopedia** bietet unsere Vereinshomepage nun zwei Online-Angebote an. Im Forum haben sich über 3 000 fahrradhistorisch Interessierte zusammengeschlossen. Mit knapp 120.000 Beiträgen in über 11.000 Themen enthält es eine beachtliche Menge an Informationen über Fahrräder, Anbauteile sowie Tipps und Tricks zur Erhaltung und Instandsetzung. Die Velopedia, aufwändig programmiert von Jan-Peter Zurek, dient der Erhaltung von Dokumenten rund um das historische Fahrrad. Egal ob Katalog, Werbeblatt oder Preisliste, ein Team an ehrenamtlichen Helfern hat dieses Projekt ins Leben gerufen, um diese Dokumente zu digitalisieren und allgemein zugänglich zu machen. Vereinsmitgliedern stehen die Dokumente in einer besseren Qualität zur Verfügung.

Heinrich Bültemann und Gerd Böttcher haben sich dem Archivscanner mit großem Zeitaufwand gewidmet. Heinz Fingerhut hat sein umfassendes Archiv zum Scannen nach Bremen transportiert, wo die Erstgenannten sie aufwändig bearbeiten. Heinrich schilderte die Vorgehensweise und zeigte Bilder dazu, so dass man die Arbeitsweise verstehen und einen Eindruck vom Arbeitsaufwand bekommen konnte. Damit sind die Scandaten aber noch nicht im Netz. Die Übernahme stellte Jan-Peter sicher. Die Daten können in drei Qualitätsstufen abgerufen

werden. (siehe S. 36) Ein großes Lob den Aktiven, Jan-Peter (auch für seine Arbeit als Webmaster), Heinrich, Gerd und auch Heinz. Sicher wollen auch andere ihre Dokumente einbringen und scannen. Dazu heißt es, gerne, wobei bedacht werden muss, dass neben dem Transport der Anlage unbedingt eine Einarbeitung erforderlich ist. Diese würden Heinrich und Gerd den Interessierten gerne geben. Unter „Verschiedenes“ wurde die neue Vereinsadresse bekannt gegeben: Historische Fahrräder e. V., Dorfplatz 2, 04420 Markranstädt (OT Meyhen).

KS-Redaktion

Nachdem Mona Buchmann bereits über die Zahlen zum KS berichtet hatte, meldete sich Chefredakteur Michael Mertins zu Wort. Er ist seit Heft 30 in der Redaktion tätig, hat die Qualität ständig verbessert und so eine Fachzeitschrift geschaffen, die von allen Seiten gelobt und als vorbildlich betrachtet wird. Der KS 70 im November 2020 wird die letzte Ausgabe unter Michaels Regie sein. Von den Anwesenden wurde betont, wie wichtig der KS für den Verein ist und dass es mit der Zeitschrift weitergehen muss. Freiwillige vor, meldet Euch beim Vorsitzenden oder bei Michael, wenn Interesse besteht, den Posten zu übernehmen. (siehe Editorial S. 49)

Abschließend wurden die Veranstaltungen für 2020 vorgestellt:

das **Wintertreffen in Bad Hersfeld vom 7. bis 9. Februar** und die **23. Velocipediade vom 14. bis 16. August in Sinsheim** - die Organisatoren vor Ort sind Kanta Haguma und Alex Riederer. (weitere Informationen siehe Beilagen!)

(Walter Euhus/Michael Mertins)

Angebot / Nachfrage an Praxisseminaren

Seit dem vorletzten Wintertreffen haben die Organisatoren jeweils einen oder zwei Referenten gefunden, die praktische Tipps bei Restaurierungsfragen etc. am „Objekt“ zeigen konnten. Dieses Angebot ist sehr gut angenommen worden und soll auch so beibehalten werden, wenn die „Experten“ auch in Zukunft ihr Wissen weitergeben wollen. Da das Wintertreffen aus zeitlichen Gründen nur sehr begrenzte Möglichkeiten dafür bietet, ist die Idee entstanden, an unterschiedlichen Orten in Deutschland zu den verschiedensten Themen Praxisworkshops oder sogar Wochen-

endseminare anzubieten. Hier können für Schrauber interessante Themen noch intensiver behandelt werden, es kann gemeinsam am Objekt gearbeitet und Praxiswissen vermittelt werden. In persönlichen Gesprächen fand diese Idee bisher großen Anklang. Jetzt wollen wir es gerne von möglichst vielen von euch wissen:

- Wer hat Interesse? und an welchen Themen?
- Wer kann und möchte sein Fachwissen zu einem, oder mehreren Themen weitergeben?

- Wer kennt oder hat einen Ort/ Raum, wo man ein Seminar veranstalten kann?

Es können auch mehrere Themen an einem Semintag oder Wochenende behandelt werden. Wir dachten an ca. 10 - 15 Teilnehmer je Seminar, mehr geben die meisten Räumlichkeiten nicht her und viel mehr kann ein Dozent im praktischen Teil auch nicht betreuen.

Wir, der Vorstand, freuen uns auf eure Rückmeldungen, gerne persönlich, am Telefon oder per Mail an alle 5: vorstand@historische-fahrraeder.de

Die Feder

von Marcel Sebrantke,
Essen (NRW)

Vielen Dank an Ulrich Massury, dem ich die Federführung zu verdanken habe, vollkommen unerwartet und beinahe in Vergessenheit geraten. Aber nun gut, die Feder will geführt werden und so will ich meiner Schuldigkeit nachkommen.

Fahrräder haben mich bis 2010 nie wirklich interessiert. Sie waren für mich ein reines Fortbewegungsmittel und hatten zu fahren. Punkt. Lediglich die Optik stand bei mir schon immer über der Funktion. Rennräder waren nicht mein Ding. Enge Radtrikots in Kombination mit einem Wohlstandsbauch, das schied bei mir schon aus rein ästhetischen Gründen aus. Mountainbikes waren für mich, der ein Stadtmensch ist, schon immer die SUVs unter den Fahrrädern. Sperriges Design, viel zu schwer und gefühlte 1000 Gänge, die kein Mensch braucht. Da war ich raus. Dann doch lieber das klassische Tourenrad.

Im Jahr 2010 änderte sich mein Interesse an Fahrrädern. Ein Jahr zuvor hatte ich mir beim Fußballspielen das Fußgelenk derart gebrochen, dass über viele Monate an sportliche Tätigkeiten gar nicht zu denken war. Mein unsagbar hässliches Pegasus-Fahrrad hatte ich nach der Diagnose der Allgemeinheit überlassen. Und nun? Ich durfte endlich wieder Radfahren, hatte aber kein Rad. Also habe ich begonnen, die Kleinanzeigen zu durchforsten und wurde tatsächlich fündig.

Da stand es nun, mein erstes „historisches“ Fahrrad. Hübsch war es nicht.

Und historisch, wie ich kurz darauf einsehen musste, war es auch nicht. Und doch hat das orangefarbene Mars-Fahrrad aus den Siebzigern dazu geführt, dass ich anfangs, mich mit alten Fahrrädern und mit dieser Marke zu beschäftigen.

Der alte Herr, von dem ich das Fahrrad erworben habe, war Bergmann auf Zollverein. Ein Auto konnte er sich nicht leisten, da eine Handvoll Kinder ernährt werden wollten und das Geld vorne und hinten nicht reichte. Als er sich dann in den Siebzigern das Fahrrad „auf langen Bleistift“ kaufte, bedeutete dies für ihn eine enorme Freiheit. Zwanzig Minuten länger schlafen, ehe er unter Tage musste. Zwanzig Minuten früher daheim bei der Familie oder, wie seine Frau einwarf „zwanzig Minuten eher inne Kneipe“.

Am Ende des Verkaufsgesprächs hatte ich nun ein Fahrrad mit Geschichte. Ich fuhr nun ein Rad, das für seinen ehemaligen Besitzer mehr war, als nur ein Fortbewegungsmittel.

In den nächsten Tagen fing ich an, mich mit meinem Fahrrad näher zu beschäftigen. Zunächst wollte ich wissen, was ich da eigentlich habe und bin nach kurzer Recherche auf das Forum altesrad.net gestoßen. Schnell wurde mir klar, dass mein Rad nicht in dem Sinne historisch ist, ich aber unbedingt ein historisches Fahrrad besitzen möchte. Also fing ich abermals an, die Kleinanzeigen zu studieren. Und auch diesmal wurde ich fündig und musste Lehrgeld zahlen.

Meine erste Anschaffung wurde ein Bismarck von 1939. Der Lack war aus heutiger Sicht in einem guten Zustand, dennoch fing ich an, das Rad abzuschleifen und stellte wenig später fest, dass der Rahmen an zwei Stellen gebrochen war. Von

nun an wusste ich zumindest, worauf ich zu achten hatte.

Meine zweite Anschaffung war ein Miele. Kurz dachte ich, dass es aus dem Jahre 1936 stammt. Als ich jedoch die Rahmennummer mit der Liste auf fahrradsammler.de abglich und mich mit der Stempelung von Torpedo-Naben beschäftigte, wurde mir klar, dass lediglich die Anzahl der Speichen 36 betrug. Die Suche ging also weiter.

In den nächsten Tagen setzte ich mich mit der Marke „Mars-Werke AG“ auseinander. Aus meiner Sicht gab es viel zu wenige Informationen zu dieser Marke, weshalb ich recht kurzentschlossen anfangs, mich auf diese Marke zu spezialisieren und alles zu kaufen, was an Fahrrädern und Dokumenten angeboten wurde. Ich fing an, meine Sammlung und meine Forschungsergebnisse in Form eines Blogs zu veröffentlichen und wurde schon bald von anderen Mars-Besitzern angeschrieben und um Rat gebeten. Währenddessen stapelten sich im Keller Fahrräder, die noch heute auf einen Wiederaufbau warten.

2014 wurde meine Tochter geboren, schnell wurde klar, dass ich weder die Zeit, noch das Geld aufbringen möchte, um alles zu erwerben was mit Mars zu tun hat. Prioritäten ändern sich eben. Die Zeit im Keller erschien mir nicht mehr sonderlich attraktiv und so müssen einige Räder eben warten.

Geforscht und gesammelt wird weiterhin. Wenn auch im Stillen und etwas kleiner. Und nun reiche ich die Feder weiter an Jan-Peter Zurek.

Chefredakteur gesucht!

Sicher habt ihr es schon im Editorial gelesen: Michael Mertins wird die Arbeit für unser Vereinsmagazin in einem Jahr definitiv beenden. Für euch, sicher wie für uns Vorstände auch, erst einmal unvorstellbar! Michael hat den KS zu dem gemacht, was er heute ist! Viele Fahrradinteressierte sind wegen der Zeitschrift Mitglieder geworden! Wie soll es weitergehen?

Nach kurzem Nachdenken ist seine Entscheidung jedoch verständlich:

Michael leistet diese Aufgabe seit fast 40 Ausgaben! Er möchte sich vor allem seinem Archiv über die Bielefelder Fahrradindustrie und anderen fahrradhistorischen Dingen widmen.

Da unser Verein mittlerweile auf fast 700 Mitglieder angewachsen ist, hoffen wir, dass sich in unseren Reihen jemand finden wird, der Lust darauf hat, die überwiegend koordinierenden und organisierenden Aufgaben des Chefredakteurs zu übernehmen.

Ein detailliertes „Anforderungsprofil“ kann euch Michael im persönlichen Gespräch erklären. Wichtig ist erstmal, dass jemand von euch Interesse an dieser Arbeit hat und sich bei Michael oder dem Vorstand meldet.

Wir hoffen sehr, dass der KS nicht mit der „Ära Mertins“ enden muss.

(Mona Buchmann)

TERMINE

25. - 25. Januar: OLDTEMA Erfurt, Messege-lände
22. - 23. Februar: Oldtimermarkt Hamm, Zen-tralhallen
21. - 22. März: CyclingWorld Düsseldorf, Areal Böhler (Alte Schmiedehallen) in D.-Büderich
03. - 05. April: VETERAMA-Hockenheim, Show-Arena Hockenheim-Ring
18. - 19. April: VELOBerlin, Flughafen Tem-pelhof

VERKAUFE

Diverse **Fahrradteile** für französische (z. T. auch deutsche) Fahrräder zwischen 1920 und 1980; **Felgen**: 1 Paar Alu-Felgen ETRTO 635mm, alte Neuware 1930er/40er; 1 Paar ver-chromte Felgen für Wulstreifen 28 Zoll, Neu-ware mit Lagerspuren 1930er; Laufräder /

Felgen aus Alu 40er/50er-Jahre ETRTO 584 mm (für Randonneusen), Felgen und Laufrä-der für Wulstreifen (emailliert und liniert), Laufräder mit Trommelbremsen, ... **Schutzble-che**: Lefol gehämmert für 584 mm ETRTO (40er-Jahre), Mavic Inal aus Alu, sehr leicht, für Randonneusen (ca. 1950); **Sättel**: alte Rennsättel Brooks und Ideale; Diverse **Beleuchtung** etc. Nähere Informationen und Preise bei konold@free.fr oder 0033.3.88848771

SUCHE

Ich suche das abgebildete Steuerkopfschild Pallas um 1920; Kontakt: Robert Bau-mann in Moosburg, ch.bau-mann@live.de



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



Zu guter Letzt...



Ein Neffe schrieb im Frühjahr 1898 diese ermuti-gende Postkarte an seine Tante, dem Fräulein Maria Schulze in Chemnitz:

*Warte nur und hoffe weiter
 Nur verliere nie den Mut,
 Balde frisch, vergnügt u. heiter
 Radelst Du, wer weiß wie gut.
 Auch der fromme Pfarrer radelt
 Du wirst nie mehr dirum getadelt.
 Dat nimm män an!*

Aufgestempelt ist zusätzlich „Vom Münster Send“, damit stammt die Karte aus dem Dunstkreis des in der westfälischen Hauptstadt heute noch gefeier-ten Volksfestes. Besonders bedeutsam ist die Zei-le, dass nun auch der Pfarrer radele, darum könne nun die Tante ungetadelt in die Pedale treten.

aus der Sammlung des Stadtarchivs Münster, Post-kartensammlung Nr. 2598

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.
 Dorfplatz 2, 04420 Markranstädt / OT Meyhen
 Fon: 034444-21567
 www.historischefahrraeder.de
 info@historischefahrraeder.de
 Bankverbindung:
 Landessparkasse zu Oldenburg (LZO)
 BIC: SLZODE22XXX
 IBAN: DE04280501000091055335

Redaktion

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

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

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

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

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

Termine/Anzeigen
 Maxi Kutschera (mk)
 Könizbergstr. 5, CH-3097 Bern-Liebelfeld
 kontakt@maxime-verlag.de
 termine@knochenschuettler.de
 redaktion@knochenschuettler.de

Layout

text-tigger, 32051 Herford
 Fon 05221-3469769

Druck

Druck- u. Verlagshs. Fromm GmbH & Co KG
 Breiter Gang 10 - 16, 49074 Osnabrück

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

Urheberrechtlicher Hinweis

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

deutsches fahrrad museum



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

97769 Bad Brückenau (Staatsbad)
Heinrich-von-Bibra-Straße 24
Tel. 09741/93 8253 · Fax 93 8254

laden@deutsches-fahrradmuseum.de
Inh.: Ivan Sojc · Mobil 0171 8394 800



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



Michael Ostermann
**DOMINIK NERZ -
GESTÜRZT**

Eine Geschichte aus dem Radsport

ISBN 978-3-95726-037-6
288 Seiten, Brochur | EUR 16,80 [D]

Akribisch recherchiert,
packend erzählt: Die aufrüttelnde
Geschichte eines »ganz normalen«
deutschen Radprofis.

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

41
Constantinopel, den 5/10 98.

Sie mögen Glück auf zur weiteren Reise!

at! ~~am~~

von Paul Lauge. Kgl. Hof. Dr.

Dringens Dr. Dr. Dr.

Landesrat. Mainmeyer

und seinen weiteren fromen Taugen:

Adolf Keller

J. Kappeler

O. Palen

Gustav Reichen

Reinhold

H. Riffner

M. Riffner

Anton Riffner



Eine Originalseite mit Patina aus dem Fahrtenbuch von Gustav F. Lochmann - hier wünscht der deutsche Handwerker-Männerchor in Constantinopel „Ein herzliches Glückauf zur weiteren Reise!"; aus der Sammlung von Hans Lochmann