

KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

69



Themenheft Dresden

Seidel & Naumann

Rotax, Centrix & Rigo

Schladitz-Werke u. a.

In dieser Ausgabe:



Werbeplakat um 1924, Sammlg. Frank Papperitz

SEIDEL & NAUMANN

Sachsens Fahrradindustrie ohne Seidel & Naumann? Für Rainer Gilles undenkbar! Der Sammler ist von dieser Edelschmiede seit 30 Jahren fasziniert. Mit einer Auswahl seiner schönsten Stücke lässt er uns an seiner Begeisterung teilhaben.

ROTAX, CENTRIX, RIGO & CO

Friedrich und Richard Gottschalk errichteten in Dresden ein kleines Neben-Imperium. Über das Auf und Ab in der Firmengeschichte berichtet Tilman Wagenknecht. Ein anschließendes Interview bringt ungeahnte Fakten ans Licht.



Ausschnitt einer Werbepostkarte von 1928
Sammlg. Tilman Wagenknecht



Werbeanzeige 1890, Sammlg. Frank Papperitz

Dresdner Fahrradindustrie von A bis Z

Einen Streifzug durch die Fahrradindustrie der Elbmetropole unternimmt Frank Papperitz. Wer denkt „Lohnt sich denn das überhaupt?“, wird eines Besseren belehrt. Frank zieht alle Register seines Archivs und begeistert durch großartige Vielfalt.

Liebe Leserinnen und Leser,

im vergangenen Jahr begannen die Vorüberlegungen, wie wir – die Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden – unser 30-jähriges Bestehen begehen könnten. Uns kam die Idee, den KS mit einer geballten Ladung von Fachbeiträgen zu bereichern. Unsere Bitte, 2020 einen KS inhaltlich mitgestalten zu dürfen, fand bei den Verantwortlichen in Redaktion und Vorstand sofort Gehör. So haltet Ihr heute einen speziellen KS in den Händen, für den sich die Kenner der Dresdner Fahrradhistorie richtig ins Zeug gelegt haben.

Vorab jedoch ein Blick zurück! Dresden ist eine ergiebige Stadt, wenn man sich für historische Fahrräder und deren Geschichte interessiert. Das wussten wir – eine Gruppe von zehn jungen Fahrradinteressierten – aber noch nicht, als wir am 23. März 1990 die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradgeschichte im Kulturbund der DDR“ gründeten. Wir kannten uns seit Jahren von Begegnungen auf Schrottplätzen oder Trödelmärkten. Uns alle verband ein grundsätzliches Interesse an historischen Fahrzeugen.

Wir Fahrradsammler waren damals die Exoten, fast niemand interessierte sich in der späten DDR dafür. So nahmen wir mit, was KFZ-Sammler gewöhnlich liegen ließen. Ergiebig waren damals Dachböden alter Fahrradläden, wenn es nach vielen Besuchen endlich gelungen war, den Besitzer für sich zu gewinnen. Vieles konnte von wilden Müllkippen (die es in der DDR in jedem Dorf gab) und Schrottsammelcontainern, vom Sperrmüll und Alteisenhandel oder aus zahlreichen leer stehenden Gründerzeithäusern und Schuppen besorgt werden. Manches Rad wurde auch durch Zeitungsannoncen beschafft oder wir passten Studenten ab, die auf uralten Fahrrädern durch die Universitätsstadt kurvten. Im Tausch gegen was Neueres war fast immer was zu machen.

Wenn man sich nicht persönlich treffen konnte, verlief die Kommunikation unter uns Freunden damals postalisch, denn

nur wenige hatten ein Telefon. Tilman Wagenknecht gab deshalb zuerst einen Rundbrief, später die kleine Zeitschrift „Der Knochenschüttler“ heraus. Als im Rahmen der 8. Stallhof-Ausstellung am 3. Oktober 1997 der Verein „Historische Fahrräder“ gegründet wurde, stellte Tilman seine Zeitschrift diesem überregional agierenden Verein zur Verfügung.



Ganz wichtig für unseren Fortbestand war und ist ein eigener Vereinsraum im „Dresdner Umweltzentrum“. Seit Herbst 1991 sind wir dort Mieter eines Raumes. Anfangs noch als kleines Fahrradmuseum aufgebaut, bieten die 15 m² heute Platz für bis zu zwölf

Personen, lediglich ein Hochrad und eine Draisine haben feste Plätze.

In die Öffentlichkeit trat unsere Gruppe erstmals im September 1989 mit einer kleinen Ausstellung historischer Fahrräder zu einem Stadtteilstoff in Dresden-Klotzsche. Keiner von uns erahnte zu dieser Zeit, was das noch für ein Herbst werden sollte! Die Monate des totalen politischen und gesellschaftlichen Umbruchs beflügelten auch unsere Vereinsgründung. Nach einer Idee von Tilman gestalteten wir aber vorerst vom 7. bis 15. Juli 1990, eine Woche nach Einführung der D-Mark in der DDR, eine Ausstellung im Kulturzentrum Putzathaus in Dresden-Kleinzschachwitz. Einer der wenigen Fachbesucher dort waren Walter Euhus und eine Gruppe aus Berlin, Grundsteine für langjährige Freundschaften wurden gelegt.

In den folgenden 30 Jahren haben wir viel fahrradhistorisches Material zu Sachsen, speziell zu Dresden zusammengetragen und wir freuen uns, manches im nun vorliegenden KS erstmals vorstellen zu können.

Es grüßt Euch herzlich im Namen der Fahrrad-Veteranen-Freunde Dresden

Frank Papperitz

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Frank Papperitz: Laufmaschinen und Tretkurbel-Velocipede	4
- Rainer Gilles: Sei schlau Mann, fahr' Naumann!	6
- Tilman Wagenknecht: Die Krone der Freilauf-Naben	13
- Interview	18
- Marco Köhler: Die Geschichte der Dresdner Schladitz-Werke	21
- Frank Papperitz: Fahrradindustrie in Dresden	23
- Mathias Vogel: SATURN-Hilfsmotoren aus Kamenz	29
Post aus England	32
Literatur	
- Lesetipps	33
Autorenforum	
- Elektrisches Fahrrad der deutschen Wehrmacht	35
- Illustrationen aus Dresden-Plauen	36
- Zur Bundeshotelfrage	38
- Ein Härtefall	39
Veranstaltungen	
- Stallhottreffen 2019	40
- 4. Internationale Hochradshow	41
- Wintertreffen 2020	41
Historisches Dokument	
- E. und P. Stricker – die Werbekönige Teil 3	43
Historischer Ort	
- Wo das Dornröschen schläft...	46
Mein Rad	47
Vereinsnachrichten	
- Vereinsstand Veterama 2019	48
- VELOPEDIA bei der Bremer Classic Motorshow 2020	48
- Auktion 2020	48
Die Feder / Vereinsnachrichten	49
Termine / Anzeigen / Zu guter Letzt	50
Impressum	50

Titelbild:
Titel eines Kretzschmar-Katalogs von 1894 aus der Sammlung von Jörg Reiners, Varel.



Laufmaschinen und Tretkurbel-Velocipede

von Frank Papperitz, Pirna

In keiner anderen Stadt wird über so viele Produzenten berichtet wie in Dresden. Über acht namentlich genannte Hersteller von Laufmaschinen, nebst Abbildungen und Bemaßung der Reisemaschine des Wagners Schwalbach, berichten die „Miscellen zur Belehrung und Unterhaltung“, eine Beilage des DRESDNER ANZEIGERS, am 28. November 1817.

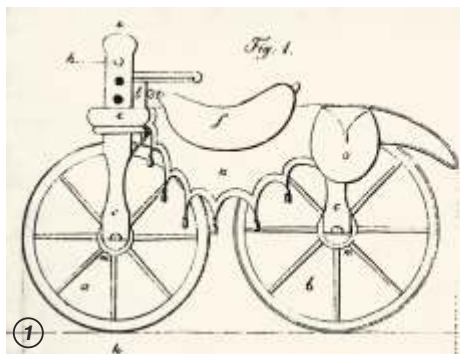
In der Beilage liest man folgenden Text: „Diese Erfindung, welche in der Mannheimer Gegend durch dargelegte Proben sich bewährt und daselbst nicht wenig Aufsehen erregt hatte, wurde auch hier mit aller Aufmerksamkeit beachtet und nach jener, in den Leipziger Zeitungen nur kurz angegebenen Beschreibung, zum Theil auch nur nach Hörensagen, verfertigten mehrere hiesige Herren Technologen, von welchen mir z. B. der Mechanikus Bertoldi, Hofsattler Eule, Mauermeister Spieß, die musikalischen Instrumentenmacher Stange und Schreiber, inglichen

der Wagner Krüger und der Sattler Lange bekannt worden sind, mit mehr oder weniger günstigem Erfolge, ähnliche Maschinen und machten zum Theil damit Reisen von mehreren Stunden.“ /1/ In weiteren Meldungen des DRESDNER ANZEIGERS sowie der DRESDNER ABENDZEITUNG wird ausführlich über das lokale Draisinenwesen berichtet und lamentiert. /2/

Die Laufmaschine muss in Dresden (etwa 50 000 Einwohner) und auch in Leipzig (etwa 35 000 Einwohner) weit verbreitet

Bei diesem Stich handelt es sich möglicherweise um den oberen Teil eines Werbeblatts von Wagner Schwalbach. Dieser fertigte seit Herbst 1817 in der Pirna'schen Vorstadt, Neuengasse No. 246, Draisinen.

gewesen sein. Das bezeugt auch eine Akte der sächsischen Wagnerinnung /2/, die von Streitereien unter Dresdner Draisinenherstellern zum Jahreswechsel 1817 auf 1818 berichtet. Die Innungsmitglieder Meister **Johann Friedrich Krüger** und Meister **Johann Friedrich Schwalbach** beklagen die „in Menge gefertigten und verkauften“ Draisinen der innungsfremden Instrumentenmacher **Christian Gottlob Stange** und **Johann Benjamin Schreiber** sowie Mechanikus **Anton Bertoldy**. Abschlägig beschiedenen wurde auch ein Patentgesuch Karl von Drais vom 10. Dezember 1817 an den sächsischen König. In der Antwort vom 17. Dezember 1817 lesen wir als Begründung, dass „...eine beträchtliche Anzahl solcher Laufmaschinen hier und in Leipzig bereits gefertigt und abgesetzt worden ist...“. /3/ Es waren



also keinesfalls nur einzelne Laufmaschinen, die in der Stadt gefahren wurden.

Zeitgenössischen Abbildungen und Beschreibungen zufolge unterscheiden sich die Laufmaschinen aus Dresden gegenüber der Drais'schen Konstruktion durch eine einfachere Steuerung sowie ungleiche Laufräder. Das größere Hinterrad mag eine Reminiszenz an den Kutschenbau gewesen sein und war keineswegs typisch sächsisch. Schwalbachs Maschine war bereits mit einem höhenverstellbarem Sattel ausgestattet, die Armauflage ebenso. Die Notwendigkeit des höhenverstellbaren Lenkers löste man in Dresden durch übereinander liegende Bohrungen im Steuerkopf, in welche die Lenkstange beliebig eingesteckt werden konnte (Abb. 1) oder gleich durch zwei übereinander angeordnete Lenkstäben (Abb. S. 4). In Sachsen sind mir zwei originale Laufmaschinen bekannt. Die Maschine im Motorrad- und Technikmuseum in Großschönau (Abb. 2) erinnert mich an diesen Text: „*Sehr bequem eingerichtet ist der Sitz bei den Fahrmaschinen des Dresdner Instrumentenmachers Stange, wobei das Kissen auf ausgespannten Gurtbändern ruhet.*“ [4] Eine technisch sehr aufwändige Laufmaschine mit höhenverstellbarem, in Metallbügelfedern aufgehängtem Sattel und einem Parallelogramm zur Stabilisierung der Vordergabel steht im Stadtmuseum Anna-Buchholz. (Abb. 3)

Auf Laufmaschinen wurden in der Region auch größere Strecken zurückgelegt, wovon verschiedene Zeitungen ab Frühjahr 1818 berichteten. „*Draisinen. Wir meldeten bereits, daß diese Fahr- oder (Lauf-) Maschinen in Sachsen schon stark im Gebrauch sind. Vor Kurzem wurde auf einer solchen Draisine der Weg von Dresden nach Leipzig, der dreyzehn deutsche Postmeilen beträgt, in sieben Stunden zurückgelegt.*...“ [5] Eine erstaunliche Leistung. Legt man die tatsächliche Entfernung beider Städte von 118 km zu Grunde, kann nur die kursächsische Postmeile mit 9062 m gemeint sein.

Der Laufmaschine erging es in Sachsen nicht anders als in ganz Europa. Sie wurde zwar nicht ganz vergessen, aber behördliche Willkür, Fahrverbote in zahlreichen Städten und anderes Ungemach („*Bei Leipzig sind die Draisinen jetzt schon, wie jeder anderer Karren, dem Chausseegeld unterworfen.*“ [6]) verhinderten zunächst eine Weiterentwicklung dieser großartigen „*Idee auf zwei Rädern*“. Der Triumphzug der Eisenbahn prägte die folgenden Jahrzehnte.

Mit dem Bekanntwerden des Trekkurbel-Velocipedes brach ab 1868 auch in Deutschland eine neue Fahrradbegeisterung aus. Zahlreiche handwerklich gefertigte „Knochenschüttler“ belegen dies in vielen Heimatmuseen. In Dresden warben 1869 mindestens fünf Anbieter um die Gunst der Kundschaft.

Die Starterliste des Velociped-Wettreitens in Altona am 10. September 1869 führt den Kaufmann Heinrich Voss auf einem Velociped des Dresdner Velocipedfabrikanten **Thomas** auf. [7] Die Velocipedfabrikanten **Voigt & Qwäck** (Abb. S. 28) annoncierten am 5. Juni 1869 und noch am 9. April 1870. Am 12. Juni 1869 bietet auch die Nähmaschinenfabrik **Otto & Rieding** Velocipede an. [8] Erhalten ist außerdem ein Velociped von **C. Eiser** (Abb. 4 und auf S. 24). Interessant und



„C. Eiser Dresden“ ist auf ein Messingschild graviert, welches auf der Blattfeder aufgenietet ist.

einst zukunftsweisend war die Fabrik von Velocipedes **Carl Reinsch**. Sie gibt als Ursprungsjahr 1859 an und wirbt 1905 als „*Aelteste und grösste Windmotorenfabrik des Continents*“. Ein handwerklich gut gearbeitetes Reinsch-Velociped ist in Schwerin zu besichtigen (Abb. S. 27). Bis

1878 wird dann aus Sachsen nichts Neues gemeldet. Keine der genannten Velocipedmanufakturen dürfte den Sprung zum Hochradhersteller geschafft haben.

Ich bedanke mich besonders bei Hans-Erhard Lessing, Matthias Kielwein und dem ADFC Sachsen für ihre vorhergegangenen Recherchen.

Anmerkungen

- [1] Autor war vermutlich der Arzt und Amtspophysikus Carl Gustav Erdmann; Quelle: ADFC Sachsen
- [2] H.-E. Lessing: Automobilität, S. 212 ff, Maxime-Verlag 2003
- [3] Akte der Wagnerinnung 1818, Staatsarchiv Dresden; Transkription Rolf Leonhardt ADFC Sachsen, Korrektur und Ergänzung Matthias Kielwein
- [3] Akte der Wagnerinnung 1818 sowie Patentgesuch Drais 1817, Staatsarchiv Dresden; Transkription Rolf Leonhardt ADFC Sachsen sowie Matthias Kielwein
- [4] Miscellen vom 2. Januar 1818, Nachdruck im „National-Calender für die Gesamte Österreichische Monarchie auf das Jahr 1819“
- [5] aus „Gemeinnützige Blätter zur Belehrung und Unterhaltung“ vom 31. Mai 1818, Seite 351. Ein früherer Bericht zu der Fahrt erschien am 24. Mai 1818 im „Österreichischer Beobachter“ auf Seite 784.
- [6] aus „Österreichischer Beobachter“, 24. Mai 1818, Seite 784
- [7] Matthias Kielwein: Velocipedrennen und Clubs in Deutschland: Erste Ansätze um 1869, in: Der Knochenschüttler Nr.35, 2005, S.7ff
- [8] Matthias Kielwein: Velocipede in Deutschland: Fabrikanten und Händler 1868 bis 1870, in: Der Knochenschüttler Nr.37, 2006, S.2ff

Abbildungsnachweis

Abb. S. 4: Originalstich, nachträglich koloriert; Abbildung mit freundlicher Genehmigung des Germanischen Nationalmuseums Nürnberg, Zeichner war nach Aussage des Museums vermutlich Christian Friedrich Sprinck.

Abb. 1: Laufmaschine von Schwalbach, Abb. in den Miscellen vom 28. November 1817

Abb. 2, 3 und 4: Fotos Frank Papperitz



Sei schlau Mann, fahr' Naumann!

Eine kurzgefasste Geschichte der Firma Seidel & Naumann

von Rainer Gilles, Dresden

Unser Autor Rainer Gilles beschäftigt sich seit fast 30 Jahren intensiv mit der bekannten Firma aus der Elbmetropole. Es fiel ihm nicht leicht, der Firmengeschichte oder gar ihrem Begründer Bruno Naumann auf knappem Raum gerecht zu werden. Aus einer unglaublichen Fülle von Abbildungen, Plakaten und Objekten stellte die Redaktion ein paar Bildseiten zusammen, um den Leserinnen und Lesern einen Überblick über das Wirken dieser renommierten Fahrrad- und Nähmaschinenfabrik zu geben. Nur die Aussicht auf eine spätere ausführliche Darstellung ließ Rainer den Versuch wagen, diesen kurzen Abriss zu schreiben.

Die Firma Seidel und Naumann war zweifellos der größte Fahrradproduzent in Dresden und warb einige Zeit (wie auch andere Fahrradhersteller) mit der Bezeichnung „Größte Fahrrad-Fabrik des Kontinents“. (Abb. S. 7) Gegründet wurde das Unternehmen 1868 vom 1844 geborenen Mechaniker Carl Robert Bruno Naumann. (siehe Portät) Dieser begann zunächst mit dem Bau von Nähmaschinen und erwarb dazu ein Patent zur Fertigung von Wheeler-Wilson-Nähmaschinen, die er immer weiter verbesserte. Die Sache lief so gut, dass Naumann seine Produktionsstätten mehrmals verlegen musste. Für seine großen Pläne benötigte er weiteres Kapital. 1870 gelang es Naumann, Emil Seidel als Teilhaber zu gewinnen. Dieser brachte 15 000 Taler in das Unternehmen ein, wodurch völlig neue Möglichkeiten der Produktion eröffnet wurden. Schon 1876 ließ sich der Kompagnon von Bruno Naumann auszahlen (250 000 Mark), um sich „anderen Aufgaben zu widmen“. Die Dankbarkeit

Naumanns gegenüber Seidel war so groß, dass das Unternehmen Zeit seines Bestehens den Namen Seidel & Naumann beibehielt.

Während andere frühe Fahrradhersteller oft selbst begeisterte Bicyclisten waren, ist von Bruno Naumann dergleichen nichts bekannt. Er war wohl eher der geniale Geschäftsmann und Industrielle, der den Trend der Zeit erkannte und in seiner Fabrik ideale Möglichkeiten für den Bau von Hochrädern und Dreirädern sah.

Nachdem Naumann im Jahre 1886 sein Unternehmen in eine Aktiengesellschaft mit 2,5 Millionen Mark Stammkapital umgewandelt hatte, war das Werk gut gerüstet für die Aufnahme der Fahrradproduktion im Jahre 1887. Angeboten wurde zu-



SEIDEL & NAUMANN DRESDEN

Grösste Fahrrad-Fabrik des Continents

Naumann's Fahrräder
sind die besten!

Naumann's Modelle 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

Naumann's Fahrrad-Fabrik
des Continents
Seidel & Naumann Dresden.

Jahresproduction: 7500 Fahrräder.
1300 Arbeiter.
Leichtester Gang.
Solideste Arbeit. Bestes Material.
Schöne Form.
Goldene Medaillen
auf den Sports-Ausstellungen:
Cöln, Cassel, Stuttgart etc.

Unser Catalog steht gegen Einsendung von 10 Pf. in Briefmarken franco z. Diensten.

Auf einem von uns gekauften Rad wurden vom Meisterfahrer der Allgemeinen Radf.-Union, Herrn Ant. Edler von Gödrich, bis jetzt über 17000 Kilometer zurückgelegt und die 24 Stunden-Meisterschaft mit 507 Kilometer gewonnen.

Wir concurren nur in der Qualität — nicht im Preis!

1891

Auf einem massiven Sockel ist eine Büste der Germania platziert. Diese Figur galt als Personifizierung Deutschlands und damit als Mutter der Nation. Mit dieser Anzeige von 1904 sollte die Stärke der Germania mit der Stärke der Naumann-Produkte gleichgesetzt werden.

Eine mächtige Säule
deutscher
Feinmechanik
und Technik
bilden als
erstklassige
Fabrikate

Seidel & Naumann
GERMANIA
Fahrräder
Schreibmaschinen
Nähmaschinen

1904

1906

NAPOLEON
wollte die Welt
erobern.

GERMANIA
NAUMANN'S
IDEAL
DIESE
haben die Welt erobert!
Seidel & Naumann Dresden



Zwei Beispiele aus einer Serie von Postkarten, die vorführen sollten, dass Seidel & Naumann-Räder zu jeder Tageszeit ihre Bedeutung haben.

Plakat mit Händlerereindruck um 1898

Mit dieser Postkarte warb Seidel & Naumann zur Weltausstellung in Paris im Jahr 1900





nächst ein Hochrad – *Naumann's Special-club DRESDEN* (eine Lizenzproduktion des Special Club der Coventry Machinists' Co.) – und *Naumann's Dreirad SAXONIA* (ein Crippler). (siehe Abb. S. 6 unten) Die Firma setzte anfangs sehr auf den Radsport und rühmte sich mit den auf Naumann-Rädern erzielten Siegen.

Schon im Jahr 1889 war die Produktpalette enorm angewachsen. Neben dem Hochrad *DRESDEN* wurde auch ein Hochrad *LEIPZIG* und ein Rennhochrad angeboten. An Dreirädern gesellten sich zum *SAXONIA* nun auch das *BORUSSIA*, das *ALEMANIA* in einfacher, in Rennrad- und Halbbrenner-Ausführung, das doppelsitzige verwandelbare *VICTORIA*, das Jagddreirad *SAXONIA* und ein Gepäckdreirad dazu. Außerdem bot Naumann 1889 bereits eine Reihe von Niederrädern an (*Naumann's Sicherheits-Zweirad TEUTONIA*, *Naumann's Halb-Rennrad TEUTONIA*, *Naumann's*

doppelsitziges Zweirad TEUTONIA-TANDEM inklusive einer Variante „mit Einrichtung zum Auseinandernehmen behufs Auswechslung in Teutonia einsitzig“, *Naumann's Rennrad TEUTONIA*, sowie *Naumann's Sicherheits-Zweirad GERMANIA* mit Hinterradbremse – ein vollgefedertes Niederrad – und einer Variante mit Vorderradbremse – ein Swift). Bemerkenswert ist auch ein Kindersitz, der zur Anbringung an den Dreirädern *SAXONIA* und *BORUSSIA* das Sortiment bereicherte.

Ständig kamen neue Modelle hinzu, fielen veraltete Modelle weg oder wurden durch veränderte Produkte ersetzt. So wurde zum Beispiel ein Rennhochrad mit Pneumatikreifen angeboten. Von den vielen Modellbezeichnungen aus dem Reich der pseudogermanischen Göttinnen blieb nur die *Germania* übrig. (siehe Inseurat S. 7 und Klingeldeckel S. 11) *Germaniaräder* wurden bei Naumann rund 50

Jahre produziert, die letzten zehn Jahre allerdings nur als Sondermodelle. Verewigt ist die *Germania* auch auf Steuerkopfschildern. (siehe S.11) Erstaunlich ist bei all den Entwicklungen die große Anzahl an Patenten und Innovationen, die von S & N ausgingen, wie zum Beispiel der abnehmbare Lenker.

Die Gründung des Vereins Deutscher Fahrradfabrikanten (später VDFI) ging 1888 auf die Initiative Bruno Naumanns zurück. Er überzeugte in vielen Briefen und Gesprächen andere Fahrradhersteller wie Kleyer, Opel, Dürkopp, Trinks, Goldschmidt, Focke, Winkelhofer, Schmetzer, Frankenburger und andere von der Notwendigkeit der Schaffung einer solchen Interessenvertretung. Naumann blieb bis zu seinem Tod, im Jahre 1903, 1. Vorsitzender des Fachverbandes.

Als um die Jahrhundertwende viele Fahrradhersteller, die zuvor noch in Gold-



So sehen Sieger aus: Sportkappe mit aufgesetztem Stern, Schnauzbart und die Brust voller Medaillen; an der Hand ein Naumann-Halbrenner aus der Zeit um 1895. Das Markenschild wurde für die KS-Leser hinzugefügt.



Mit schickem Kostüm im Fotoatelier auf einem Naumann-Damenrad; in ihrer linken Hand hält die Radlerin ein paar Handschuhe. Auf der Bremsstange wurden ein zweites Markenschild und das Kennzeichen befestigt.

Ein Postboten-Trio auf speziellen Naumann-Rädern mit Radlaufglocken und Schmutzfängern am vorderen Schutzblech. Auf der großen Plakette befindet sich ein gekrönter Reichsadler, der in den Fängen ein Posthorn hält – das Emblem der Reichspost.



Richard Nedo als Steher mit seinem Schrittmacher Jean Rosellen



„Richard Nedo, der Dresdner Dauerfahrer, fährt nur das gute Naumann-Rad.“





gräberstimmung waren, ihre Produktion wieder aufgeben mussten, gelang es Naumann durch geschicktes Agieren, seinen Betrieb sogar noch zu erweitern. Zum großen Vorteil gereichte ihm dabei die Tatsache, dass er nicht nur auf ein Produkt wie das Fahrrad setzte, sondern verschiedene Eisen im Feuer hatte. So erwies sich die Herstellung von Nähmaschinen – Naumann gehörte in diesem Bereich zu den Marktführern – als ziemlich krisensicher. Ab 1899 wurden bei S & N sehr erfolgreich auch Schreibmaschinen hergestellt. Dies waren zunächst die bekannten *IDEAL*-Schreibmaschinen. 1910 kam dann noch, ebenfalls sehr erfolgreich, die erste deutsche Reiseschreibmaschine *ERIKA* hinzu.

Auch Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven und Automobile gehörten um die Jahrhundertwende zu den Standbeinen der Firma. Die Herstellung von mechanischen Musikautomaten gab Naumann 1900 nach nur drei Jahren wieder auf, da zu viele Hersteller sich darin versuchten und die sehr aufwändig hergestellten Apparate Naumanns aufgrund ihres hohen Preises wenig Absatz fanden.

Die Idee Bruno Naumanns, auch Automobile herzustellen, erfuhr durch seinen Tod keine Umsetzung mehr. Sein Sohn und sein Schwiegersohn nahmen diese Idee nicht auf. Wohl aber wurden zwischen 1903 und 1906 Motorräder mit Ein-, Zwei- und kurze Zeit wohl auch Vierzylindermotoren unter dem Namen *GERMANIA* produziert. Die Motoren waren Lizenzproduktionen des erfolgreichen böhmischen Herstellers Laurin & Klement. Erwähnenswert bleibt noch die Herstellung von Rechenmaschinen und rechnenden Schreibmaschinen.

Für den Fahrradsammler sind sicher auch die kettenlosen Fahrräder *GERMANIA K* (1904) und die *GERMANIA* Klappräder (1914) für Jäger und Soldaten von Interesse. Da Ende des 19. Jahrhunderts im nahen Böhmen der Name *GERMANIA* nicht so gut ankam, produzierte Naumann für den böhmischen Markt auch unter dem Namen *STADION*. Später wurde dieser Markenname für billige Modelle von S & N verwendet. In den 1890er Jahren versuchte Österreich, seine Märkte durch hohe Zölle vor den Importen aus dem Deutschen Reich und anderen Ländern zu schützen. S & N umgingen diese Zölle, indem die Firma in Nordböhmen ein eigenes Werk errichtete und somit für den „inländischen“ österreichischen Markt produzieren konnte.

Verschiedene Taschenspiegel als typisches Werbemittel der 1920er Jahre ►



Das Erschließen neuer Märkte spielte für Bruno Naumann eine große Rolle. Durch umsichtiges Handeln gelang es dem Unternehmer immer wieder, Großaufträge für Post und Militär im Deutschen Reich und in anderen Staaten auf verschiedenen Kontinenten zu bekommen. Mit außergewöhnlichen Motiven und Reklamesprüchen wurde immer wieder die Aufmerksamkeit des Kaufinteressenten erlangt wie zum Beispiel die Werbeanzeige mit dem Abbild Napoleons (siehe Abb. S. 7) Neben dem gekonnten Marketing spielte dabei vor allem ein Faktor eine wesentliche Rolle: die Solidität und Zuverlässigkeit von Naumann-Rädern – sie wurden in vielen Ländern sehr geschätzt. Fahrräder von S & N waren nie billig (von den Stadion-Rädern mal abgesehen), wohl aber solide gebaut und von großer Langlebigkeit.

Lieferant vieler Heere und Behörden zu sein, war wiederum ein gutes Aushängeschild, das Naumann sehr werbewirksam einsetzte. (siehe Abb. der Postboten S. 10) Vom Ende der 1920er bis Mitte der 1930er Jahre setzte die Firmenleitung wieder mehr auf Radsportfolge, bekanntester Fahrer aus dieser Phase war Richard Nedo. (siehe S. 10) Überhaupt spielte Werbung eine riesige Rolle. Deshalb sind uns Sammlern neben unzähligen Zeitungsinserten auch eine große Zahl an Werbeartikeln für Naumanns Produkte erhalten geblieben. (siehe S. 11 und 12)

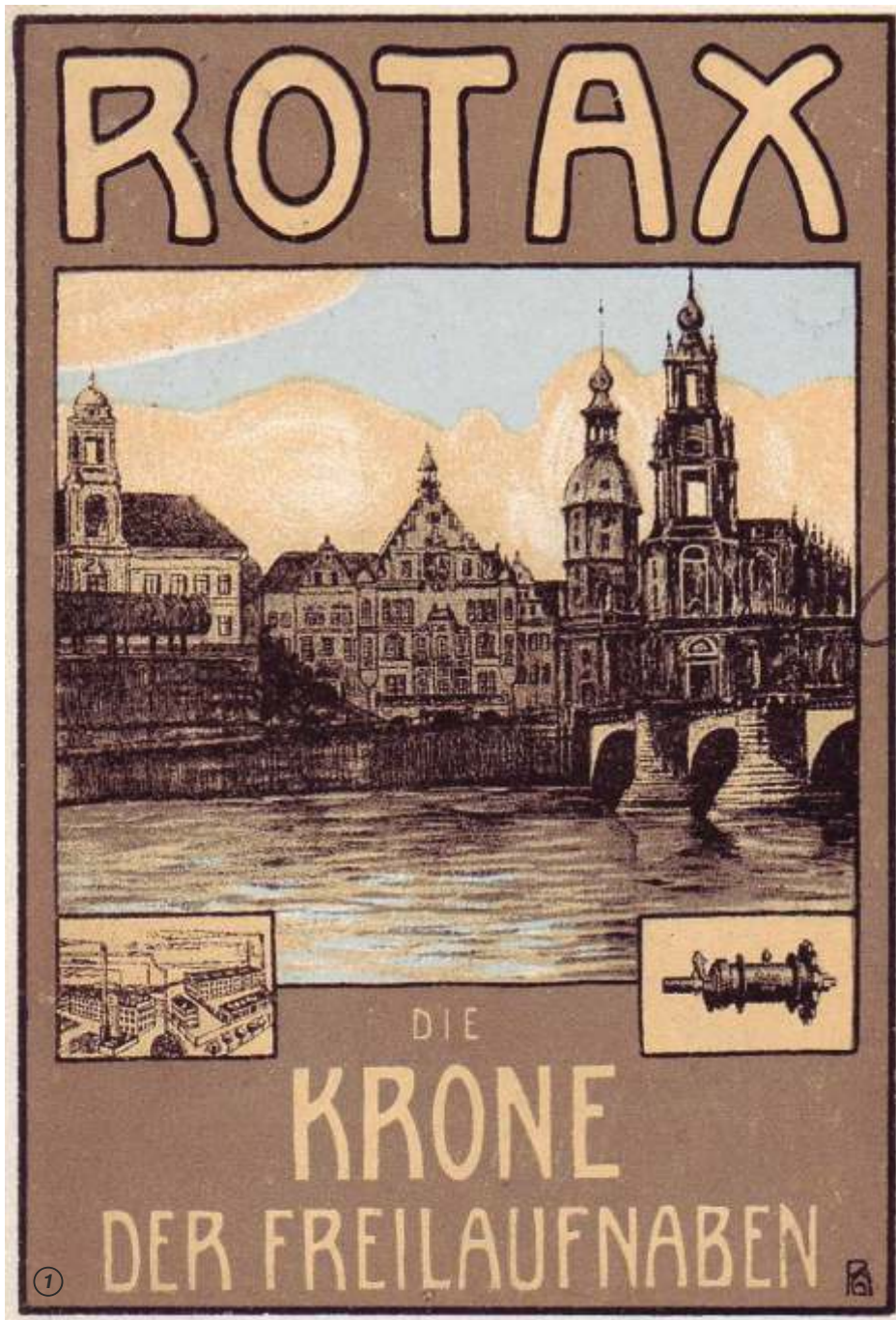
Schon 1926 wurde bei Naumann das 1 000 000. Fahrrad gebaut. Bis zum Ende der Fahrradproduktion im Jahre 1938 – letzte Auslieferungen sind für 1939 dokumentiert – waren es schließlich mehr als 1,5 Millionen Fahrräder, die von der Firma Seidel und Naumann hergestellt wurden. Viele davon haben bis heute überlebt. Den Besitzern solcher Räder gilt damals wie heute der Werbespruch: „Sei schlau Mann - fahr' Naumann!“

Anmerkung

Der vorliegende Artikel ist ein Produkt aus meiner fast dreißigjährigen Beschäftigung mit Seidel & Naumann. Dazu habe ich die unterschiedlichsten Quellen genutzt. Für diese Kurzfassung verzichte ich auf konkrete Quellenangaben. Falls ein Leser zu einem Detail des Artikels eine Quellenangabe wünscht, kann er sich gern mit mir in Verbindung setzen.

Abbildungsnachweis

Das Porträt von Bruno Naumann wurde der Festschrift zum 50-jährigen Firmenjubiläum entnommen. Der Germania-Klingeldeckel (S. 11) stammt aus der Sammlung von Frank Papperitz. Alle weiteren abgebildeten Plakate, Werbeanzeigen, Briefköpfe, Postkarten und Objekte befinden sich in der Sammlung von Rainer Gilles.



Die Krone der Freilaufnaben

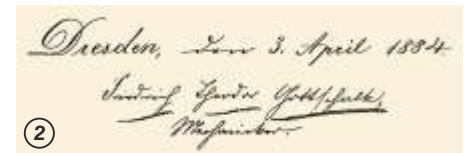
von Tilman Wagenknecht, Erfurt

Statistische Untersuchungen müssten noch beweisen, was der Sammler bereits ahnt: Deutschland war das Land der Freilauf-Rücktrittsbremsnaben. Die hiesige Vielfalt der Konstruktionen, die lange Dauer der Verwendung, kombiniert mit Naben- und sogar Kettenschaltungen oder gar kettenlosem Antrieb sucht seinesgleichen. Nicht zu vergessen wären die beeindruckende Werbung (Abb. 1) und das vielfältige Marketing. Selbst beim Rennsport war die Rücktrittsnabe anzutreffen. Dresden ist in der Geschichte der Fahrradnabe ein Hotspot, denn aus der Stadt an der Elbe stammt die Rotax-Nabe mit ihrer kleinen und jüngeren Schwester Centrix.

Die Unternehmer Friedrich und Richard Gottschalk setzten der Geschichte der Rücktrittsnabe eine Krone auf, denn

hier wurden sehr früh nicht nur praxistaugliche Freilaufnaben gebaut, sondern wohl auch die erste Rücktrittsbremsnabe

aus Aluminium entwickelt und zur Serienreife gebracht. Aber beginnen wir mit dem Firmengründer, der durchaus zu den Pionieren der Freilaufnabenhersteller gerechnet werden kann. Friedrich Theodor Gottschalk, geboren am 10. April 1858, meldete am 3. April 1884 ein Gewerbe in Dresden als Mechaniker in der Langestraße 18 an. /1/ (Abb. 2) Am 2. Juni



1896 wurde Johannes Bänziger, er war Kaufmann in Wien, als Teilhaber aufgenommen. Seitdem hieß die Firma F. Gottschalk & Co. Bänziger schied aber bereits am 18. August 1898 wieder aus.

Die Fertigung von Fahrradnaben wurde mindestens im Jahr 1897 aufgenommen, denn aus dieser Zeit datieren die ersten Anzeigen in der Fachpresse. (Abb. 3) Die Firma nannte sich „Spezialfabrik



für Naben und Nabenbestandteile“ und warb stets mit der höchsten Präzision und Vollendung. Man lieferte neben kompletten Naben auch Rohteile, aus denen andere Unternehmen eigene Naben fertig bauen konnten. (Abb. 4) 1898 wurden in der Firma in der Oppellstraße 58 bereits 60 Arbeiter beschäftigt.

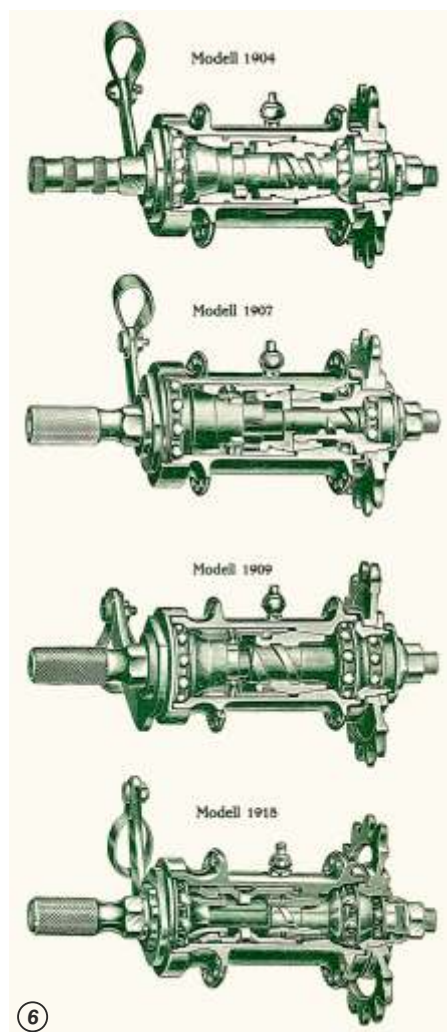




Mit der Patentschrift Nr. 168 559 erwarb Friedrich Gottschalk sein erstes Nabenpatent. Mit dem Titel „Beim Vorwärtslauf treibendes, beim Rücklauf bremsendes Getriebe“ reichte er es am 3. Dezember 1903 ein. Im Jahr 1904 erschien daraufhin die erste Rotax-Rücktrittbremsnabe, womit für das Unternehmen, als eines der ersten in Deutschland, eine ca. 50-jährige Geschichte dieser besonderen Nabenkonstruktion begann. (Abb. 5). Der Techniker findet es spannend, dass das Wirkprinzip der verschiedenen Naben aus Gottschalks Produktion von Beginn bis zum Ende der Produktion stets grundlegend beibehalten wurde. Das erwähnte Patent wurde aber nicht sogleich vom Patentamt ausgegeben, das geschah erst zum 22. Februar 1906. Diese Verzögerung dürfte mit den Patentstreitigkeiten zusammenhängen, die der amerikanische Hersteller der „New Departure“-Nabe gegen den deutschen Konkurrenten angezettelt hatte. (siehe Info-Kasten S. 17) Ich persönlich gehe davon aus, dass die Konstruktion von einer amerikanischen Nabe übernommen oder abgeleitet worden ist. Belegen kann ich es nicht. Die Amerikaner waren damals führend im Nabenbau und hatten zeitlichen Vorsprung.

Die Rotax-Nabenfamilie folgt dem Wirkprinzip, indem mit einem starken Gewinde (Schnecke) auf dem Antrieber ein kegelförmiges Teil in einen passenden Gegenkegel im Nabenkörper gezogen wird und damit den Antrieb über Kraftschluss in axialer Kraftrichtung bewirkt.

Der Freilauf schaltet frei, wenn der Antrieber eine relativ geringere Drehzahl als der Nabenkörper aufweist, so dass der Kegel über die Schnecke aus dem Gegenkegel der Nabenhülse gezogen wird. Beim Gegentreten bewirkt die gleiche Schnecke eine Bewegung in Gegenrichtung, so dass über einen zweiten Kegel der Bremsmantel gespreizt wird. (Abb. 6)



Im Gegensatz dazu sind bei der bekannten Torpedo-Nabe von Fichtel & Sachs diese beiden Prinzipien getrennt. Der Antrieb erfolgt durch ein Walzengeperre über eine radiale Klemmwirkung. Die Bremswirkung erfolgt jedoch ebenso wie bei Rotax über eine Schnecke.

Ein Nachteil der Rotax-Konstruktion wird bei längerem Gebrauch bemerkbar: die Kraftwirkung für den Antrieb findet ihr Gegenlager im Kugellager. Bei Verschleiß addiert sich das zunehmende Spiel in den Teilen, bis die Kegel nicht mehr ausreichend Gegenlager finden. Der Walzenfreilauf der Torpedo-Nabe kann im Gegensatz dazu durch neue Walzen mit größerem Durchmesser leicht er-

neuert werden, und Antriebskräfte werden nicht über Kugellager geleitet.

Gottschalk hat im Gegensatz zu anderen Herstellern viele Teile rationell durch Umformen hergestellt und nicht durch spanende Verfahren. Typisches Beispiel sind die vier Backen der Bremse. Auch an anderen Teilen erkennt man eine rationelle Produktion. Dagegen muss angenommen werden, dass die Herstellung der Kegel in der Hülse und die Schnecke Teile waren, welche eine hohe Präzision erforderten.

Vor dem Ersten Weltkrieg war Gottschalk als Nabenhersteller bedeutend. Sicher nicht in dem Maße wie Fichtel und Sachs, aber der Markt war nicht eindeutig aufgeteilt. Gottschalk lieferte auch an größere Hersteller wie Brennabor, welche die Naben unter eigenem Namen verwendeten. Seidel & Naumann und andere Hersteller bauten Rotax als Bremsnabe bevorzugt ein. In den Katalogen wurde die Nabe gleichberechtigt neben Torpedo angeboten, in den 1920er Jahren sogar zum gleichen Preis. Und das hatte eine eindeutige Ursache.

Die Ära Fichtel & Sachs

Im Jahr 1921 fiel die Firma unter die Vorherrschaft von Fichtel & Sachs aus Schweinfurt. Ursachen für diesen sicher einschneidenden Vorgang für den Familienbetrieb sollen patentrechtliche Probleme gewesen sein; welche sind unbekannt. Am 13. April 1922 erlosch die Firma. Jedoch wurde bereits 1921 eine Fahrradteile AG gegründet. Vorstand war Friedrich Gottschalk, Hauptaktionär Fichtel & Sachs. Das Stammkapital wurde mit 900 000 RM angegeben. Zu dieser Zeit war Friedrich Gottschalk Stadtrat in Dresden. Die Aktiengesellschaft (AG) besteht bis heute.

Am 17. Februar 1922 beantragte die AG den Neubau eines Fabrikgebäudes in der Oppellstraße 58 in Dresden. Der Sohn des Firmengründers, Richard (geboren 1891), wurde Prokurist in der AG. Das Firmengelände in der heutigen Rudolf-Leonhard-Straße 58 kann man sich bequem bei Google-Maps ansehen. Zusammen mit der Hausnummer 56 erhält man ein gutes Gefühl für die Größe der damaligen Fabrik. Die Bilder zeigen noch unsanierte Gebäude, wahrscheinlich im Nachkriegszustand – spannend!

Für die 1920er Jahre ist auffällig, dass die Firma für ihre Produkte deutlich zurückhaltender warb. Der Endverkaufspreis der Nabe war der gleiche wie für die

Torpedo-Nabe. Eine technische Entwicklung fand nicht statt, sieht man mal von der Einführung eines Nabenmodells 1918 ab. Z.B. wurden keine Schaltnaben gebaut. Es liegt die Vermutung nahe, dass hier der Hauptaktionär regulierend eingriff und die Firma nicht zu groß werden ließ. Rotax wurde aber auch über Radrennen vermarktet. Spannend ist ein Werbefilm um den Rotax-Preis, der heute auf DVD erhältlich ist. Die von Gottschalk hergestellten Naben für Motorräder sind wenig erforscht. Geworben wurde mit einer Einhebelbedienung für zwei Naben.



In dieser Zeit wurde als ein weiteres Fabrikationsgrundstück die Kanonenstraße 57 (heutige Weinböhlauer Str.) genannt. Alte Luftbilder zeigen große Fabrikationshallen. Friedrich Gottschalk (Abb. 7) starb 1929, drei Jahre vor Ernst Sachs. Die Todesursache ist mir nicht bekannt. F & S liquidierte die Dresdner Firma im Jahr 1931. Alle Maschinen wurden abtransportiert und das Grundstück verkauft. Es war Weltwirtschaftskrise und auch die Fahrradindustrie litt unter extremen Produktionsrückgängen. Viele Firmen überlebten diese Zeit nicht. Man könnte denken, dass damit die Geschichte der Dresdner Nabenherstellung zu Ende wäre. Aber offensichtlich hat Einer etwas dagegen: Richard Gottschalk.

Neugründung durch Richard Gottschalk

Der knapp 40-Jährige hatte bereits 1930 dem Schweinfurter Unternehmen Vorschläge unterbreitet, wie man materialsparender und billiger mit einer neuen Nabe auf die schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse antworten könnte. Sachs lehnte das ab. Ob dies im Zusam-

menhang steht mit der Übernahme der Stempelwerke in Frankfurt, welche seit 1924 auch erfolgreich die Komet-Nabe bauten, ist nicht geklärt. Jedenfalls hatte Sachs in den 1930er Jahren neben der klassischen Torpedo-Nabe auch die preiswerte Komet-Nabe im Angebot.



Der Ingenieur und Kaufmann Richard Gottschalk gründete am 23. April 1931 eine neue Firma, Gottschalk & Co – Fahrradnabenfabrik (Abb. 8), dafür erwarb er Maschinen auf Kredit und borgte sich Betriebskapital, was um die 75 000 RM Schulden mit sich brachte. Zum Firmenstart brachte er die Nabe „Rax“ heraus. (Abb. 9) Dazu schrieb die Fachpresse,



dass diese der früheren Rotax-Nabe entspräche. Von langer Dauer war dies nicht, denn namensrechtlich ließ sich die neue Marke nicht schützen. Gottschalk wechselte auf den Namen „Centrix“ und hatte damit bis in die 1950er Jahre Erfolg. (Abb. 10) Diese Marke wurde am 25. Januar 1932 beantragt und erst per 31. Januar



2012 gelöscht. Firmensitz war wieder die Oppellstraße 58, nun aber erweitert um die Nr.56.

Spannend ist jedoch, dass Gottschalk weiterhin für Motorradnaben die Namensrechte für Rotax besaß. F & S behielt die Marke Rotax für Fahrradnaben, diese wurden jedoch ausschließlich im Ausland vertrieben. Der Markenname Rotax wird heute noch von der BRP-Rotax GmbH & Co KG mit Sitz in Günskirchen (Österreich) für Verbrennungsmotoren im Freizeitbereich verwendet. Der heutige Inhaber beruft sich immer noch auf seine Wurzeln 1921 in Dresden!

Die Nabenfabrik in Dresden fabrizierte die Centrix-Nabe als Neukonstruktion für das preiswerte Segment und auch die „alte“ Rotax-Nabe unter dem neuen Namen RIGO (Richard Gottschalk). Deren Nachweis gelang mir aber erst ab den Jahren 1936, der Name war markenrechtlich auch nicht geschützt. (Abb. 11 und 12) Er-

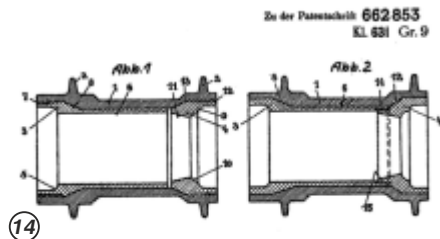


satzteile für alle Naben ab 1904 waren lieferbar. Die Produktion soll hohe Stückzahlen ausgeworfen haben. Die Centrix-Nabe gilt heute neben der Komet-Nabe als die häufigste hinter der unangefochtenen Nr. 1, der Torpedo. Zum 65. Geburtstag Richard Gottschalks nannte der RADMARKT 1956 die Produktionszahl der Naben mit 20 Millionen. 2/ Der Exportanteil soll 40 % betragen haben.

Neue Wege mit Aluminium

Mitte der 1930er Jahren begannen die Experimente der Firma mit Nabenteilen

und Nabenkörpern aus Aluminium. Zahlreiche Patente wurden erteilt. Ganz offensichtlich bestand ein technologischer Wettlauf mit F & S, denn auch diese hielten einige Patente in dem Segment. 1939 war die Alunabe serienreif und erschien unter dem Namen „Centridur“. (Abb. 13 und 14) Das „dur“ steht für Duraluminium, eine hochfeste Aluminiumlegierung, welche erst wenige Jahre zuvor entwickelt worden war.



Mit Sicherheit verhinderte der Zweite Weltkrieg die weitere Entwicklung der Centridur. Mir sind bislang nur zwei erhaltene Naben bekannt und mit Behncke, Berlin (Nachfolger von Abel) nur ein Händler, welcher diese vertrieb. Auf der Nabhülse war lediglich graviert: Gottschalk Patent und das verschlungene RG-Zeichen, welches auch heute noch das Gartentor des Wohnhauses von Richard Gottschalk in der Weinbergstraße 22 in Dresden zierte (mit Streetview erkennbar!) und das Markenzeichen der späteren Naben wurde. Gottschalk wird zu Recht sehr stolz auf sein innovatives Werk gewesen sein.

Bis 1942 lief die Nabenproduktion. Gottschalk versuchte, eine reine Kriegsproduktion zu vermeiden. Deshalb ging es seinem Unternehmen während der Kriegszeit nicht so gut wie anderen Unternehmen, die sich der Kriegsproduktion verpflichteten. Trotz eines Produktionsverbotes sollen nach 1943 Naben hergestellt worden sein. Das Werk wurde 1945 teilweise zerstört, wobei ich davon ausgehe, dass es den Werksteil in der Kanonenstraße betraf.

Schwierige Verhältnisse nach dem Krieg

Ab dem Herbst 1945 begann Richard

Gottschalks Kampf gegen die Unterstellung, Mitglied bei der SA gewesen zu sein. Weitere Energie verzehrte das Ringen um den Erhalt der Firma unter seiner Führung. Am 22. Oktober schrieb der Firmenchef an das Gewerbeamt, dass der Gewerbeschein aus dem Jahr 1931 von den Russen entwendet wurde. /1/ Bis Mitte Dezember gelang ihm die Aufrechterhaltung der Firma, 90 Mitarbeiter standen noch in Lohn und Brot. Tatsächlich sollen noch Rohstoffe beschafft worden sein, um eine Produktion fortzusetzen. Es half nichts: Am 17. Dezember fiel das Werk unter treuhänderische Verwaltung. Im Mai 1946 folgte die Einleitung des Enteignungsverfahrens gegen Richard Gottschalk, das am 30. Juni durch Volksscheid zu Gunsten des Landes Sachsen bestätigt wurde und am 15. November sein Ende fand. Im August 1948 wurde die Firma in Dresden gelöscht. Der entschädigungslos Enteignete soll von 1945 bis 1949 inhaftiert gewesen sein.



Das Werk wurde als Fahrradnabenwerk Dresden den „Vereinigungen Volkseigener Betriebe Industrieverband Fahrzeugbau“, kurz VVB IFA, zugeordnet. Produziert wurden Vorderrad- und Rücktrittsnaben nach der Centrix-Konstruktion. Von dieser Periode zeugen Naben, welche den Stempel IFA-Centrix tragen. (Abb. 15) 1951 wurde das Fahrradnabenwerk dem VEB Infesto-Werk Dresden eingegliedert, die Nabenproduktion wurde noch bis 1953 fortgeführt. In der DDR wurden danach Freilauf-Rücktrittsnaben ausschließlich im späteren Renak-Werk in Reichenbach nach dem Torpedo-Prinzip hergestellt.

Neuanfang in Gevelsberg

Richard Gottschalk floh 1951 mit seiner Frau Ella (geb. Ebert) in die Bundesrepublik und baute die Nabenfertigung mit Hilfe der Firma Schürhoff & Co (SC) in Gevelsberg wieder auf. (Abb. 16) Schürhoff hatte bereits in den 1930er Jahren die alte Dresdner Marke Schladitz übernommen. Für die Centrix-Naben waren Gottschalk und sein ehemaliger Dresdner Meister Kurt Barnack zustän-



dig. Das erst im Zusammenhang mit dieser Veröffentlichung geführte Interview auf S. 18 - 20 bringt zu dieser spannenden Epoche neue Erkenntnisse. Damit kann der Zeitzeugenbericht in /3/ korrigiert werden. Die Centrix-Nabe wurde wieder ein Erfolg und die Stückzahlen wie auch der Exportanteil waren nicht gering. Ende der 1950er Jahre wurden wieder einige Patente auf Gottschalk erteilt, u.a. auf eine aus einem Rohabschnitt kalt gepresste Nabhülse und auf eine Nabhülse, welche aus drei Teilen bestand.

1965 meldete Gottschalk die Marke Centrix auch für ein 1964 patentiertes Kinderfahrzeug zum Schutz an. Das Kinderfahrzeug hatte einen Antrieb zum Vor- und Rückwärtsfahren. Zentrales Element war wieder eine abgewandelte Centrix-Nabe.

Weiterhin wurde die Marke Centrimatik geschützt. Die Verwendung der Marke ist nicht ganz klar, geschützt waren u.a. Naben mit Bremse und Mehrfachübersetzung. Eine Internetsuche zeigt die Verwendung des Markennamens für die Fliehkraftkupplung im italienischen Mosquito-Fahrradmotor, ein Zusammenhang mit Gottschalk kann jedoch nicht hergestellt werden.



In Gevelsberg gelang Gottschalk Ende der 1960er Jahre wieder ein Coup. Mit Hilfe eines Österreichers, der bei Steyr Daimler Puch im Getriebekonstruktion gearbeitet hatte, wurde eine Dreigang-Nabenschaltung mit Rücktritt neu entwickelt. (Abb. 17) Davon sollen 1968 pro Tag 150 bis 200

Stück hergestellt worden sein. Aber auch damit kam Gottschalk dem Schweinfurter Marktführer in die Quere (andere mündliche Quellen sprechen von Shiman). Wieder sollen es verletzte Patentansprüche gewesen sein, die Gottschalk zum Produktionsende zwangen. Die auf Halde produzierten Naben wurden viele Jahre später abverkauft, vielfach über die uns gut bekannten Classic-Teilehändler. Richard Gottschalk war inzwischen 77 Jahre alt und der Ausflug mit der Dreigangnabe, für die er das alleinige Verkaufsrecht besaß, war bestimmt nicht förderlich für weitere wirtschaftliche Betätigungen. In der Literatur ist kein weiterer Hinweis zu finden, was nach der Dreigangnabe kam.

Bei Schürhoff gab es Anfang der 1970er Jahre nochmals einen Versuch der Neuentwicklung einer Dreigangnabe durch den Ingenieur Laker, aber diese kam gar nicht auf den Markt. Die Centrix-Nabe wurde, wenn ich die Ausführungen unter /3/ richtig interpretiere, bis zum Ende der Produktion im Jahr 1999 bei Schürhoff hergestellt. Die Gottschalk-Geschichte ist aber auch heute noch nicht zu Ende.

Richard-Gottschalk-Stiftung

Ella Gottschalk starb am 11. Oktober 1971, ungefähr ein halbes Jahr nach ihrem Mann Richard. Eine durch die kinderlos gebliebenen Eheleute testamentarisch verfügte „Richard-Gottschalk-Stiftung“ wurde 1983 ins Leben gerufen. In die Stiftung flossen die Vermögenswerte der Verstorbenen, unter anderem Lizenzgebühren für die Centrix-Naben. Im Jahr 2012 wurden die in der Stiftung noch vorhandenen Schutzrechte auf die Marke Centrix aufgegeben, nachdem sich kein Interessent dafür fand und keine Lizenzgebühren mehr zufließen. Die Stiftung unterstützt regelmäßig zwei Projekte aus dem Bereich Wissenschaft und Forschung. /4/

Dieser KS-Beitrag entstand auf der Basis meines Vortrages beim Wintertreffen 2008, er wurde nun erweitert durch Fakten aus dem ddr-fahrradwiki, neuen Internetrecherchen und sonstigen Quellen und Recherchen von Marco Köhler (Dresden).

Quellen

- /1/ Gewerbeakte zu Gottschalk & Co, Stadtarchiv Dresden
- /2/ Radmarkt 7/1956
- /3/ Konietzko, André: Schürhoff & Co, in: Der Knochenschüttler 44 Heft 3/2008.
- /4/ IVS-Newsletter 1/2000 Universität Stuttgart und Telefonat mit Dr. Gottfried Müller, 20.01.2020

Patentstreit New Departure : Rotax

Durch Recherchen von Marco Köhler fanden sich erst kürzlich Belege in österreichischen Fachzeitschriften, die genau diesen Rechtsstreit zwischen 1906 und 1908 offenlegen. Eine Rotax-Werbeanzeige vom September 1906 zeigt, dass sich Gottschalk gegen Anschuldigungen wehrt, dass seine Naben mit anderen ausländischen Patenten kollidieren. Als dann sein zweites Patent mit der Nr. 175 667 anerkannt und am 4. Oktober ausgegeben wird, agiert Gottschalk deutlicher und nennt die Störversuche der Konkurrenz „ausländische Bevormundung“. Er legt dar, dass nun sowohl Antrieb als auch Bremse durch seine eigenen zwei Reichspatente „unanfechtbar geschützt“ sind. Die New Departure Company hetzte aber in Werbeanzeigen weiter gegen den deutschen Konkurrenten, der sich wiederum durch aufklärende Werbe-

nicht mehr zu führen und aus unserem Kataloge zu streichen, weil wir uns überzeugt haben, daß dieselben mit dem österreichischen Patent der „New Departure“ kollidieren. Unseren Vorrat an „Rotaxnaben“ verkaufen wir zu den in unseren Preisbüchern 1907 ersichtlichen Preisen aus. Diese Naben tragen als Erkennungszeichen unseren Firmenstempel, und werden unter ausdrücklicher Genehmigung der New-Departure Co. verkauft.“ Im Juli und August 1907 veröffentlichte Gottschalk Anzeigen, aus denen hervorgeht, dass das Königliche Kammergericht Berlin die einstweilige Verfügung gegen Rotax „nach mehrstündiger Beweisaufnahme und Vernehmung zweier Sachverständiger“ wieder aufgehoben hat. „Nach dieser Entscheidung steht uns die Fabrikation und der Verkauf unserer Rotax-Freilaufnabe wieder vollständig frei.

Sobald die bevorstehende Urteilsbegründung eingegangen sein wird, kommen wir auf die Angelegenheit näher zurück.“ Was darauf geschah, liegt im Nebel der Geschichte. So einfach kann die Klärung der Streitigkeiten nicht vonstatten gegangen sein. Ob es wirklich zu einem Prozess kam, ist aber fraglich. Wahrscheinlich

werden sich die Parteien weiter rechtlich beharkt haben. Denn erst im Dezember 1908 findet sich in einer Rotax-Werbeanzeige der Satz: „Durch Verständigung mit der New-Departure Company sind die Streitigkeiten u. Patentprozesse beigelegt.“ (siehe Abb.) Diese Formulierung spricht eindeutig für eine außergerichtliche Einigung, deren Inhalt leider nicht bekannt ist.

(mm)

Abbildung aus Fahrrad und Motorfahrzeug vom 25. Dezember 1908, via ANNO (Austrian Newspapers Online)



texte zu wehren wusste. Natürlich wirkten die Kontrahenten einstweilige Verfügungen gegen bestimmte Behauptungen des anderen. Die amerikanische Company ging in ihren Maßnahmen ziemlich weit, sie warnte zum Beispiel Händler vor dem Ankauf der Rotax-Naben. Im April 1907 verschickte die Wiener Generalvertretung von New Departure an die Fachpresse sogar folgende Mitteilung, in der sie einen alt eingesessenen Großhändler zu Wort kommen lässt: „Wir bringen unseren P.T. Kunden zur Kenntnis, daß wir uns entschlossen haben, von der nächsten Saison ab die „Rotax-Freilaufnaben“

Abbildungsnachweis

- Abb. 1, 3, 4, 5, 6, 8 - 13, 15 - 17 Sammlung
Tilman Wagenknecht
Abb. 2 Stadtarchiv Dresden

- Abb. 7 Stadtrat Gottschalk 70 Jahre, Portal-
bum der Radwelt, Jahresband 1928
Abb. 14 Zeichnung aus Patentschrift 662853,
Depatisnet
Fotos der Objekte: Tilman Wagenknecht

Interview

Im vergangenen Jahr erhielt die Redaktion eine Anfrage zu einem KS-Artikel, der unter anderem die CENTRIX-Nabe zum Thema hatte. Bei seiner Recherche zur Familiengeschichte war Joachim Wichmann auf die Titelgeschichte „SCHÜRHOFF & CO“ des KS 44 gestoßen und fragte, ob es noch möglich wäre, den 2008 abgedruckten Artikel zu bekommen. Im Familienbesitz befanden sich Aufzeichnungen über die Produktion der ROTAX- und CENTRIX-Naben, Fotoalben und weitere technische Unterlagen. Sein Großvater Kurt Barnack wäre der maßgebliche Techniker an der Seite von Richard Gottschalk in Dresden und später Gevelsberg gewesen. Umgehend wurde der Fragende mit dem gesuchten Heft aus dem Vereinsshop versorgt. Ein paar Wochen später schickte Herr Wichmann verschiedene Scans und Fotos der Dokumente und Objekte an die Redaktionsadresse. Telefonisch meldete sich auch seine Mutter Gisela mit dem Hinweis, dass es nötig wäre, einige Aussagen des besagten KS-Artikels richtig zu stellen. So wurde ein Interview verabredet, das Ende 2019 in Bielefeld stattfand. Zentrale Punkte des Gesprächs waren die Rolle von Kurt Barnack bei Gottschalks Firma, die Flucht aus der noch jungen DDR und der CENTRIX-Produktionsstart in Gevelsberg.

Frau Wichmann, Ihr Vater war schon in den 1930er Jahren bei Gottschalk & Co tätig. Wie würden Sie seine Rolle dort und später bei Schürhoff beschreiben?

Nach dem Erhalt des Meisterbriefs 1935 war mein Vater der führende Techniker im Betrieb, das belegen seine umfangreichen Notizen. In einer Kladde notierte er technische Verbesserungen, kalkulierte den Materialverbrauch und berechnete Fertigungszeiten von Naben und ihrer Einzelteile (siehe S. 20). Mein Vater war durch und durch ein fleißiger und penibler Techniker, der auf genauester Fertigung der Nabenteile bestand. „Ja kommt es denn soooo genau drauf an?“ fragten seine Arbeiter oft, bis sie endlich verstanden hatten, dass die einwandfreie Funktion einer Nabe von der Passgenauigkeit der Einzelteile abhängt. Er war aber auch sehr musikalisch, ein guter Akkordeonspieler. Mit seiner Musik verschönerte er so manche Feier im Betrieb, dafür liebten sie ihn bei Schürhoff.

Und das Verhältnis zum Chef?

Dem Richard Gottschalk war mein Vater sehr zugewandt. Wenn man wollte, könnte man es auch hörig nennen. Wenn Gottschalk piff, trabte Vatter an, zu jeder Tag- und Nachtzeit. Es ging aber auch freundschaftlich zu, zur Heirat 1940 bekamen meine Eltern ein von Gottschalk selbst gemaltes Gemälde einer Berglandschaft geschenkt.

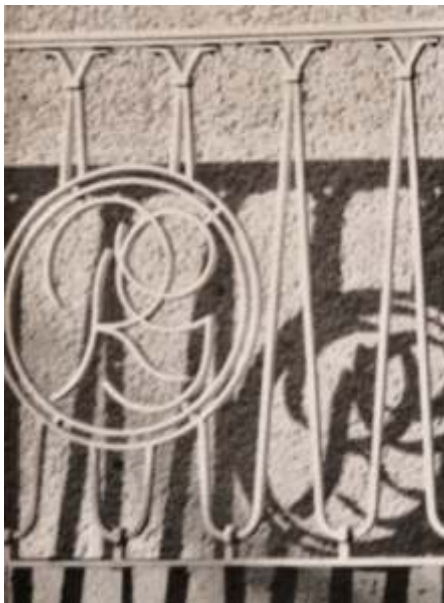
Die Gottschalks gehörten zu den größten Nabenproduzenten im Deutschen Reich. Haben Sie Erinnerungen an die Chefs?

Das Meiste kann ich nur vom Hörensagen beisteuern oder auf Fotos verweisen. Richard Gottschalk wohnte ganz hübsch im nördlichen Dresden, seine Initialen hatte er im Gartentor verewigt. Auch sein in Gevelsberg erbautes Haus ließ er mit RG im Putz verschönern, ebenfalls muss-



Die silberne Hochzeit von Ella und Richard Gottschalk wurde im Juni 1959 gefeiert.

te das Balkongeländer dafür erhalten. Als Chef fuhr er immer dicke Wagen wie Opel Kapitän und BMW V8 Modelle. Aber er hob auch andere auf den Schild,



Die Initialen im Balkongeländer entsprechen genau der Nabenprägung RG.

wenn es ihm nützte. Bekam die Firma Kundenbesuch, stellte er meinen Vater immer als Betriebsingenieur vor, obwohl



Mit dem noblen Achtzylinder-BMW („Barockengel“) fuhren die Gottschalks gern ins Grüne.

der ja nur den Meisterbrief hatte. Hörte sich aber für die Kunden besser an.

Wie kam es denn zur Flucht in den Westen? So etwas musste doch sicher länger vorbereitet gewesen sein, oder?

Von den Vorbereitungen habe ich als Mädchen, von damals zehn Jahren, nichts mitbekommen. Aber aus späteren Erzählungen meiner Eltern habe ich in Erinnerung behalten, dass mein Vater 1951 mehrmals in den Westen gefahren ist, um eine geeignete Firma für die Produktion von Naben zu finden. Richard Gottschalk saß zwar noch – wie viele andere Unternehmer – aus politischen Gründen im Gefängnis, aber für die beiden muss das beschlossene Sache gewesen sein, die DDR zu verlassen. Da Gottschalk entschädigungslos enteignet wurde, hatte er in Dresden keine Existenzgrundlage mehr. Nach seiner Entlassung setzte er sich 1952 mit seiner Frau Elly in den Westen ab. Als sie in Gevelsberg eintrafen, hatte mein Vater schon die ersten neuen Freilaufnaben bei Schürhoff hergestellt.

Eine Flucht war schon in jenen Jahren eine gefährliche Sache, denn ihr Vater wäre nicht nur als Republikflüchtiger sondern auch als Verräter am Volkseigentum bestraft worden, weil er Zeichnungen und Naben als Muster mit in den Westen nahm.

Ja sicher, deswegen galt auch uns Kindern gegenüber höchste Geheimhaltungsstufe, damit wir uns nicht verplappern konnten. Aus Erzählungen weiß ich,

dass mein Vater bei der Zugfahrt von Dresden nach Berlin seine technischen Zeichnungen in der Butterbrotdose unter den Stullen versteckte. Einmal sollte er kontrolliert werden, aber er wedelte mit seinem roten SPD-Parteibuch herum und wurde dann nicht gefilzt. Dass das Heftchen schon länger entwidmet war, hat Gott sei Dank niemand bemerkt. In Berlin stieg er nur in britische Militärflugzeuge, um ohne weitere Kontrollen in den Westen einzureisen.

Und wie verlief die Rückkehr nach Dresden?

Wenn Vater von der Straßenbahn kam, passierte er ein Haus von Freunden. Es war verabredet worden, dass Licht im Obergeschoss bedeutete, er wäre inzwischen aufgefliegen und die Polizei würde zuhause auf ihn warten. In diesem Falle hätte er auf der Stelle kehrt gemacht und wäre wieder nach Berlin gefahren, um von dort in den Westen zu fliegen.

Wie haben Sie denn schließlich die Flucht erlebt?

Meine Eltern kündigten einen vorweihnachtlichen Ausflug nach Berlin an. Nach dem Eintreffen am Bahnhof Zoo teilten sie uns mit, dass es keine Rückfahrt mehr nach Dresden gäbe – es sollte in den „Westen“ gehen! Meine beiden Schwestern und ich waren alles andere als begeistert, hatten wir doch alles zuhause zurückgelassen. Vom Bahnhof ging es nach Frohnau im Norden von Berlin zu Freunden meiner Eltern, wo wir fünf für ein paar Tage unterkamen. Eine Aufnahme im Flüchtlingslager kam für meine Eltern nicht in Frage, meine Mutter hegte größte Bedenken wegen der mangelnden Hygiene und des Ungeziefers. Es kursierten die wildesten Gerüchte über die Zustände in den Lagern. Allerdings ging uns

dadurch ein Überbrückungsgeld verloren. Aber das weitere Ziel der Übersiedlung stand ja sowieso fest: Gevelsberg in Westfalen.

Und wie ging dann Ihre Reise in den „Goldenen Westen“ weiter?

Anfang 1952 sind wir dann als komplette Familie vom Flughafen Berlin-Tempelhof ausgeflogen. Leider war der Flughafen Hannover wegen schlechten Wetters geschlossen worden, sodass wir nach Hamburg umgeleitet wurden. Von da ging es mit dem Zug nach Dortmund, wo uns der Werksfahrer der Schürhoff-Werke mitten in der Nacht abholte und nach Gevelsberg brachte. Kurzzeitig waren wir im Hotel „Deutsches Haus“ einquartiert.

Das konnte aber keine Dauerlösung gewesen sein, oder?

Nein, in einem Bürogebäude der Schürhoff-Werke in der Hammerstraße waren in der 1. Etage mehrere kleine Zimmer ausgebaut und mit etwas Hausrat so eingerichtet worden, dass ein einfaches Wohnen möglich war. Zu Anfang gab es nur Schlafplätze auf dem Boden, später Bettgestelle, die bei Schürhoff zusammengeschweißt worden waren. Meine Eltern hatten in Dresden unsere Möbel an gute Freunde verhökert. Die sind tatsächlich in der Zeit, wo wir in Frohnau waren, bei Nacht und Nebel abtransportiert worden. Mit dem so erwirtschafteten Geld konnten wir nicht viel bewegen – bei einem Wechselkurs von 6 : 1 blieb nicht viel übrig. Es reichte vielleicht für einen Monat zum Leben. Bis 1956 wohnten wir in dem Firmengebäude bis genügend Geld zusammengespart war, ein kleines Reihenhäuschen zu kaufen – Kostenpunkt damals: 33 000 DM.

Wie kam denn nun die Nebenproduktion in die Gänge?

Die in den Westen geschmuggelten Naben dienten als Musternaben, um den Werkzeugbau einzurichten und die Produktion vorzubereiten. Mein Vater richtete die Serienfertigung ein. Der im Knochenschüttler 44 genannte Diplom-Ingenieur Diefenbach arbeitete zwar auch in der Firma Schürhoff – die Familie wohnte anfangs neben uns – war aber weder aus dem Dresdener Betrieb mitgekommen noch verantwortlich für die Produktion der Nabe. Da muss eine Verwechslung vorliegen. Der im gleichen Aufsatz genannte Freund Gottschalks, der die Firma Schürhoff auswählte, das war mein Vater Kurt Barnack.

Und wie kam die CENTRIX-Nabe unter die Leute?

Da die CENTRIX-Naben schon vor dem Krieg im Westen Deutschlands von Fahrradherstellern verbaut wurden, gelang es Richard Gottschalk leicht, die ehemaligen Vertriebsleute wieder einzuschalten. Nicht ohne Grund hatte mein Vater einen Standort südlich des Ruhrgebiets ausgewählt. Von hier aus ließen sich einige Bundesländer gut beliefern. In Hanau saß der Vertreter für Hessen, in Deggendorf der Mann für Bayern, sogar die alten Vertriebswege nach Holland konnten reaktiviert werden. Später wurde auch Spielzeugmessen bestückt, um für den Einbau der Centrix-Naben in Kinderrädern zu werben. (siehe Foto S. 19 unten rechts)

Was ist Ihnen aus Ihrer Kindheit in Gevelsberg besonders in Erinnerung geblieben?

Das ist zum Beispiel ein Arbeitsunfall meines Vaters. Im Betrieb sah er im Vorbeigehen wie ein Arbeiter an einer Bohr-



Messestand mit Demonstration einer Centrix-Nabe; in der Mitte Kurt Barnack, rechts Richard Gottschalk, links der Vertreter für Hessen Otto Weigandt



Von rechts: Kurt Barnack, Otto Weigandt, Frl. Friedhoff (Chefssekretärin) und Richard Gottschalk; eventuell Spielwarenmesse Nürnberg um 1961

maschine etwas falsch machte. Vater wollte ihm zeigen, wie es besser gewesen wäre, dabei geriet er mit dem Ärmel seines Kittels in die Maschine, die sofort den Ärmel einziehen wollte, inkl. Hand versteht sich. Geistesgegenwärtig riss er sich den Ärmel vom Kittel herunter und konnte so den Arm zurückziehen. So wurde nur seine Außenhand verletzt, aber er war für mehrere Wochen außer Gefecht gesetzt. Solche Geschichten vergisst man als Kind nicht!

Gibt es auch schöne Erinnerungen?

Manchmal konnten meine Schwestern und ich uns etwas Taschengeld verdienen. Wenn etwas vom Schürhoff-Werk zu Gottschalks nach Hause gebracht werden sollte, übernahmen wir die Botengänge. Frau Gottschalk, die Elly, hatte im Flur ein Töpfchen mit Kleingeld stehen – davon bekamen wir zwei Groschen für einen Gang.

Ein anderes Mal war bei einer Ersatzteilliste eine Zahl vertauscht worden, statt einer 1 hätte dort eine 4 stehen müssen. Da haben wir Kinder Tausende von Drucken von Hand korrigiert. Weil die Liste in grün gedruckt war, mussten wir mit grüner Tinte schreiben. Wir bekamen schließlich 20 DM, das war ein schönes Sümmchen für uns.

Die schönsten Erinnerungen habe ich an die Päckchen, die mein Vater während seiner Westbesuche nach Dresden schickte. Sie versüßten uns Kindern die Vorweihnachtszeit mit Schokolade, Lebkuchen und Mandarinen.

Lustig ist die Erinnerung an Briefe für den Freund Rudi, der in Dresden verblieben war. Wenn mein Vater von seinen Produktionszahlen berichtete, bezeichnete er die Naben immer als Gurken, damit der Freund keinen Ärger bekam. Auch damals wurden die Briefe schon von der Stasi mitgelesen!

Frau Wichmann, Sie haben den Leser*innen unserer Mitgliederzeitschrift einen guten Einblick in die damaligen Geschehnisse gegeben, vielen Dank für das informative Gespräch!

Anmerkung

Die Fragen stellte Michael Mertins, der auch die Niederschrift des Gesprächs anfertigte. Die Reproduktion der Fotos besorgte Joachim Wichmann, auch dafür herzlichen Dank!

Ein Nachlass, der es in sich hat

Der Nachlass von Kurt Barnack besteht neben dem Meisterbrief von 1935 aus drei umfangreichen Notizbüchern (Kladden), einem Zirkelkasten (sogenanntes Reißzeug für Konstruktionszeichnungen), einem technischen Informationsblatt über Centrix-Naben, einer Centrix-Fettdose und Fotoalben, die aber mehr privater Art sind. Die Kladden enthalten viele technische und statistische Angaben und auch Skizzen zur Fertigung von Bauteilen, sind aber von zwei verschiedenen Personen verfasst worden.

Die umfangreichste Kladde ist von Seite 59 bis 272 paginiert und 1936 entstanden. Sie ist nicht von Kurt Barnack angelegt, das ist an der Handschrift festzumachen. Die Aufzeichnungen beginnen mit der **Auflistung des Maschinenparks** (Bohrmaschinen, Hobelmaschinen, Drehbänke, Schleifmaschinen- und -böcke, Fräs- und Schleifmaschinen inkl. ihrer Hersteller). Darin finden sich des Weiteren unzählige „**Änderungen und Festlegungen**“ für die **Teileproduktion**, alle genau datiert. Beispielhaft ist hier die Modifikation der Nabenhülse skizziert: Unter der Überschrift „**Rundung am Modell RG**“ ist angemerkt: *r₂ war 2,5 Es sind beide Radien gleich gemacht worden. 13.3.36*



Es sind auch **Vermerke** dieser Art zu finden: *Duraluminium wird mit 500° 20 Minuten erwärmt und im kalten H₂O abgeschreckt, dadurch sinkt die Festigkeit auf 50 %. Nach 5 Stunden hat das Material die alte Festigkeit wieder erreicht. Demzufolge schnell verarbeiten.*

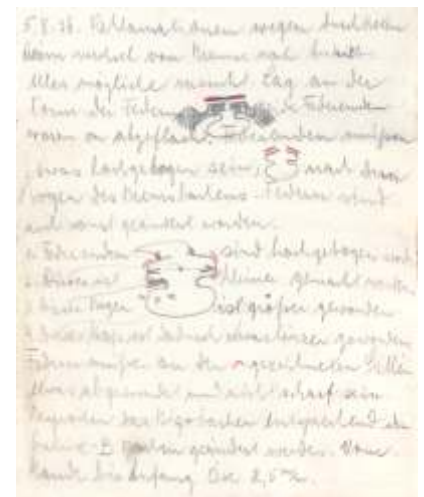
Die anderen Notizbücher sind von Kurt Barnack verfasst. Das eine enthält ausschließlich **tabellarische Auflistungen der Gottschalk-Produktion** des Zeitraums vom 1. Juni 1936 bis 31. Dezember 1938, aufgeteilt nach den Abteilungen Härterei, Vernickelei, Schleiferei, Poliererei, Schwarzspritzerei und Montage. Akribisch sind die täglichen

Stückzahlen aufgeführt und für einzelne Monate addiert. So lässt sich zum Beispiel ablesen, das im Juni 1936 im Werk 27 226 Naben montiert wurden, in der Verteilung 17 265 Modell B vernickelt, 7 602 Modell B verchromt, 563 Modell Rigo vernickelt und 1 796 verchromt. Weitere Spezifikationen aus den umfangreichen Tabellen wiederzugeben, würde hier zu weit führen.

	Mod. B vern.	Mod. B verchr.	RIGO vern.	RIGO verchr.	Summe
Juli 1936	15 411	5 817	200	1 034	22 462
Juli 1937	20 336	16 063	1 893	1 769	39 561
Juli 1938	13 028	7 745	821	368	21 962

In einer anderen Kladde hat Kurt Barnack technische Hinweise notiert. Ein Beispiel:

5.8.36 Reklamationen wegen durchtreten beim Wechsel von Bremse nach Antrieb. Alles mögliche versucht. Lag an der Form der Federn. [Zeichnung] Beide Federenden waren zu abgeflacht. Federenden müssen etwas hochgebogen sein, [Zeichnung] nach dem Bogen des Bremsbackens. Federn sind auch sonst geändert worden.



1. Federenden [Zeichnung] sind hochgebogen worden. 2. Dieses ist kleiner gemacht worden. 3. Dieser Bogen ist größer geworden 4. Dieses Maß ist dadurch etwas kürzer geworden. Federn müssen an den [rote Markierung] gezeichneten Stellen etwas abgerundet und nicht so scharf sein. Besprochen, das Rigo-backen entsprechend den Centrix-B Backen geändert werden. Vom Rande bis Anfang Öse 2,5 mm.

(mm)

Die Geschichte der Schladitz-Werke

von Marco Köhler, Dresden

Jeder von uns kennt die legendäre Olsen-Bande und im speziellen Egon Olsen, der mit Leichtigkeit Tresore und Geldschränke öffnen konnte. Und jeder von uns begutachtet bei einem Fahrradfund zur Einschätzung des Alters des Rades zunächst die galvanisierten Teile. Verchromt oder vernickelt, das ist die Frage!

Beide Vergleiche treffen in gewisser Weise für die Anfänge der Firma Schladitz in Dresden zu. Heinrich Wilhelm Schladitz (geb. 1844) gründete 1877 die erste deutsche Vernickelungsanstalt und bevor mit der Produktion von Fahrrädern begonnen wurde, war die Herstellung von Panzerkassetten und Geldschränken das Hauptgeschäft der Firma. Diese Eintragung findet man so in originalen Archivakten der Stadt Dresden. Auf Katalogen und auf Briefbögen bezieht die Firma sich jedoch überwiegend auf das Gründungsjahr 1878. Man findet aber auch Zeitzeugnisse mit 1877.

Ab 1888 wirbt die nun mehr in „Velociped Fabrik Schladitz & Bernhardt“ umbenannte Firma mit dem Verkauf von *GERMANIA* Rover-Fahrradmodellen. Mitinhaber neben H. W. Schladitz ist Rudolf Friedrich Curt Bernhardt, wobei auf Briefbögen von 1889 nur Heinrich Wilhelm Schladitz als Inhaber hervorgeht. Die noch gemeinsam gegründete Firma hat ihren Sitz in Dresden-Löbtau, Tharandter Str. 5, Fernsprechstelle No. 476.

Mit dem Jahreswechsel 1891/1892 hat die Firma ihren Sitz auf der Zwickauer Str. 39 und reiht sich damit in das Indu-

striegebiet südwestlich der Innenstadt und in der Nähe vom Hauptbahnhof ein. Mit dem neuen Firmensitz vollzieht sich auch die Umfirmierung zur Fahrradfabrik H. W. Schladitz. Im gleichen Jahr gibt es in einer Wiener Zeitung bereits eine eigenständige Fahrradwerbung von F. C. Bernhardt zur Generalvertretung für *RALPH* und *RIVAL*-Fahrräder.

Natürlich ist auch so eine renommierte Firma wie Schladitz auf den großen Messen in Europa vertreten. Im *RADFAHRSPORT* Nr. 47 wird von der Messeeteilnahme der Schladitz-Werke 1898 in Leipzig berichtet. Aber bereits 1891 in London und 1894/1895 in Dresden waren die Räder von H. W. Schladitz ausgestellt. In der Werbung zu den Messeausstellungen in Dresden taucht wieder der ehemalige Mitinhaber F.C. Bernhardt als Vertreter für Schladitz-Fahrräder auf. In der *ALLGEMEINEN SPORT-ZEITUNG* vom 31. März 1895 wird über eine Veranstaltung für Pneumatik-Fahrräder auf der Bernhardt'schen Radrennbahn geschrieben. In diesem Zeitungsbericht werden Schladitz-Räder als Markenräder separat neben Bernhardt-Rädern aufgeführt. Es geht leider aus diesem Artikel nicht ganz eindeutig hervor, ob es sich bei den Bernhardt'schen Rädern um Fahrräder von F. C. Bernhardt handelt. Es wird sich wahrscheinlich eher um Fahrräder von Friedrich Maximilian Bernhardt handeln, da er sich die Marke *BERNHARDT* hat schützen lassen. Er ist Mitbegründer der Teplitzer Fahrradmarke *AUSTRIA* (Bernhardt & Mörbitz) und später der Inhaber der Großhandlung für Fahrräder und Fahrradzubehör mit der Hausmarke *AMATO*.

Dennoch ist der oben genannte Zeitungsartikel mit dem Bericht zur Veranstaltung auf der Radrennbahn als Startpunkt für die endgültige Trennung der

geschäftlichen Wege beider ehemaligen Firmensitzpartner Schladitz und Bernhardt zu sehen. Anhand alter Dresdner Adressbücher ist ab 1895/1896 zu F. C. Bernhardt eine separate Eintragung zu einer Fahrradhandlung / Radrennbahn auf der Reitbahnstrasse 18 zu finden.



Im *PRAGER TAGBLATT* Nr. 172 vom 22. Juni 1897 ist zu lesen, dass H. W. Schladitz plant, eine Filialfabrik in Bodenbach in Böhmen zu errichten. In diesem Zusammenhang erfolgt abermals eine Umfirmierung zur Aktiengesellschaft (AG Panzerkassen, Fahrrad- und Maschinenfabrik vorm. H. W. Schladitz). Für die Zweigstelle in Böhmen wurde ein Grundstück von 8 000 m² angekauft, Investitionsvolumen 105 000 Mark. Die Zulassungserklärung zur Aufnahme des Geschäftsbetriebs unter der Führung des Kaufmannes Paul Becker wird am 2. Juli 1898 durch das Ministerium der kaiserlich-königlichen Monarchie erteilt. Dies wird unter anderem am 28. August 1898 in der *WIENER ZEITUNG* Nr. 197 bekannt gegeben. Dem *TEPLITZ-SCHÖNAUER-ANZEIGER* vom 13. Januar 1902 ist zu entnehmen, dass bereits vier Jahre später wieder beschlossen wurde, die Niederlassung in Böhmen zu schließen. Sie muss im Mai des Jahres 1902 aber noch bestanden haben, denn im *GRAZER VOLKSBLATT* Nr. 203 ist zu lesen, dass Friedrich Büchel, ehemaliger Direktor der Johann Puch Aktiengesellschaft, die Direktion beider Schladitz-Werke (Dresden und Bodenbach) übernimmt.

Interessantes Detail für Dresdner ist, dass das Areal und die Fabrikgebäude im Mai des Jahres 1904 vom Kommerzienrat Karl August Lingner zur Produktion seines *ODOL*-Mundwassers übernommen wurden (*PRAGER TAGBLATT* Nr. 125). Parallel ist in Dresdner Adressbüchern aus dem Jahre 1900 für F. C. Bernhardt der Firmeneintrag zur Handlung von Fahrrädern und Geldschränken zu finden. Später ab 1904 ändert sich die Eintragung zu „Radfahrbahn und Cafe“ auf der Bürgerwiese 27. Seine Geschäftsräume befanden sich damit an Stelle des heutigen Dynamo-Fußballstadions.





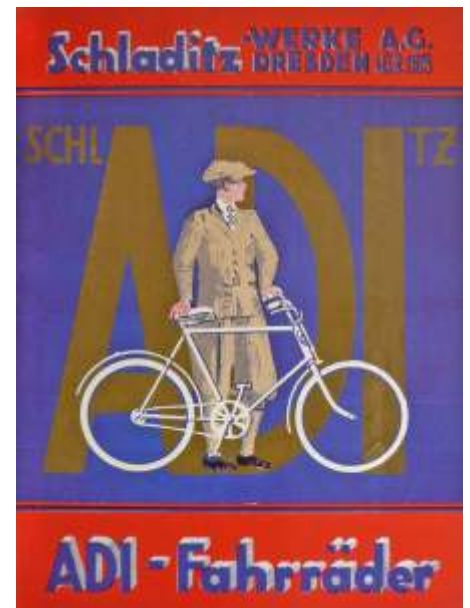
Ein entscheidendes Jahr für die Schladitz-Werke ist auch das Jahr 1903. In der Nacht vom 5. zum 6. Februar stirbt der bis dahin stets aktive Direktor H. W. Schladitz an den Folgen einer Influenza. In den im Vorfeld beschriebenen Jahren von 1898 bis 1902 stellte die Dresdner Firma mit einer stetig wachsenden Belegschaft von nun 1 000 Mitarbeitern in Dresden und ca. 300 Mitarbeitern in Böhmen unter anderem kettenlose Kegelzahnrad-Modelle her und wirbt um 1900 mit der Fertigung eigener Motorzweiräder. Für kurze Zeit in 1901 sollen auch Dampf-Automobile produziert worden sein.

In den Jahren bis zum Ersten Weltkrieg soll die Jahresproduktion zwischen

20 000 und 25 000 Rädern gelegen haben. Sicherlich bedingt auch durch die Produktion von Spezialmaschinen für Großhändler (siehe RADMARKT Nr. 7 im Jg. 1914) und ihrer eigenen preiswerteren Hausmarke *ALBINA*. Damit lagen die Schladitz-Werke gleichauf mit der Produktionsrate von Seidel & Naumann, der größten Fahrrad- und Nähmaschinenfabrik in Dresden. Im Katalog von 1915 - 1919 ist zu lesen, dass man sich nach einer kriegsbedingten Pause zurückmeldet und weiterhin versucht, die sich gesetzten hohen Qualitätsstandards bei der Produktion von Schladitz-Rädern einzuhalten.

Aus den 1920er Jahren sind die meisten Fahrräder bei Sammlern erhalten. Es

haben aber auch eine Handvoll Räder aus den Anfängen der Fahrradfabrik überlebt. Charakteristisch für Zwanziger Jahre-Räder im guten Originalzustand sind der typische filigrane flache Gabelkopf, die von außen einstellbaren Tretlager und die spezielle Gestängebremse. Weitere Merkmale sind aber auch die D-förmigen Hinterbaustreben mit der eigens dafür gebogenen Schelle zur Fixierung des Bremsankers für Rücktrittnaben.



Die Weltwirtschaftskrise setzte der Schladitz-Fahrradfabrik sehr zu. Im RADMARKT vom 10. Mai 1932 ist von der Aufgabe der Produktion zu lesen. Weiterhin berichtet man von dem Versuch, den Namen Schladitz als Fahrradmarke zu verkaufen. Durch zahlreiche Rahmenbrüche scheint dies erfolglos, da sich niemand mehr um diese Marke zu reißen scheint.

Die höchste bekannte Rahmennummer bei den zuletzt produzierten Rädern liegt bei 362.000. Dutzende Räder rollen durch uns Sammler weiterhin durch das Land. Schladitz-Fahrräder nach 1932 wurden nicht in Dresden gefertigt.

Anmerkung der Redaktion:

Der Großhändler Emil Hahn in Backnang, bekannt durch die Marken *HAHN*, *DABERA* und *TEMPES-TAS*, erwarb die Rechte an der Marke *SCHLADITZ-ALBINA*. 1936 verkaufte dieser die Rechte an Schürhoff & Co in Gevelsberg/Westfalen (siehe KS 44, S. 2 und in diesem Heft S. 16). Ob die Marke nach dem Zweiten Weltkrieg weiter verwendet wurde, ist unbekannt.

Abbildungsverzeichnis

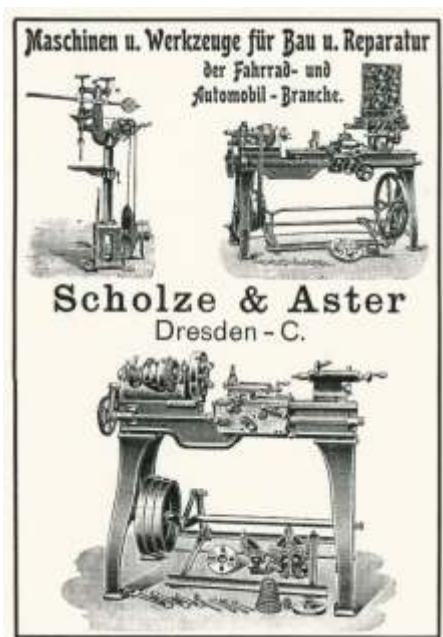
Alle Abbildungen aus der Sammlung Marco Köhler, außer ADI-Fahrräder aus der Sammlung Frank Papperitz.



Fahrradindustrie in Dresden

von Frank Papperitz, Pirna

Heute ist kaum noch vorstellbar, dass es in Dresden bis ca. 1930 eine vielseitige und überregional beachtliche Fahrrad- und Fahrradteileindustrie gab. Seit Herbst 1817 war hier das Fahrrad in Form der Draisinen und später der Tretkurbel-velocipede populär. Dresden zählt auch zu den wenigen deutschen Städten, in denen die industrielle Fahrradproduktion mit Hochrädern bereits um 1880 begann (Adolf Schöche). Zehn Jahre später gab es hier schon zwölf Fahrradhersteller. Es etablierten sich ebenfalls Produzenten für Fahrradteile und Zubehör wie Lampen, Bereifung, Freilaufnaben, Pedale, Holzfelgen usw., aber auch für Fahrradwerkzeug, Montageständer sowie Werkzeugmaschinen und Anlagen für die Fahrradfertigung. Nicht vergessen werden darf eine bedeutende graphische Druckindustrie für Postkarten, Kataloge und Werbebezeugnisse.



Diese Glanzzeit war leider nur von kurzer Dauer. So lässt sich der Bedeutungsverlust der Dresdner Fahrradindustrie gut im „Verein deutscher Fahrradfabrikanten etc.“ ablesen. Zur Gründung dieses Vereins am 2. Mai 1888 kamen drei von 20 Personen aus Dresden: W. Engel, F. E. Trinks sowie Bruno Naumann, der als „Begründer des Vereins“ bezeichnet und zum Ersten Vorsitzenden gewählt wurde. Schon 1890 hatte der Verein 25 Mitglieder. Aus Dresden kamen hinzu: F. B. Müller, Schladitz & Bernhardt sowie Schlick

& Hinkelmann. 1915 folgte die Umbenennung in „Verein deutscher Fahrradindustrieller e.V.“, weil auch Produzenten von Fahrradteilen und Zubehör dazu gekommen waren. 1938 hatte dieser Verband nun 128 Mitgliedsfirmen, wovon nur noch fünf aus Dresden und Umgebung stammten. Verblieben waren die beiden Fahrradhersteller Hainsberger Metallwerke GmbH sowie die AG Seidel & Naumann, welche aber schon kurz danach die Fahrradproduktion einstellten. 1953 endete auch in Hainsberg bei Dresden die Produktion ihrer National- und Primus-Fahrräder für immer. Ein ehemals bedeutender Industriezweig ging damit im Großraum Dresden verloren. Bleiben immer noch 136 Jahre, die ihre Spuren hinterließen.

Fahrradgeschichte ist oft Pionierarbeit, denn zu den meisten kleinen Firmen findet man noch keine Fachartikel oder Einträge im Internet. Über Jahrzehnte haben wir – wie viele weitere Enthusiasten – Informationen aus hunderten Quellen zusammengetragen, wenn auch nicht stets mit der notwendigen wissenschaftlichen Sorgfalt, die ein Historiker oder Archivar walten lassen würde. Unser Wissen bezogen wir aus alten Zeitschriften, Büchern, Archivbeständen, Katalogen, Ausstellerverzeichnissen von Messen, Adressbüchern, Mitteilungen von anderen Sammlern und Fahrradhändlern, Ausstellungstexten in Museen usw. Das meiste lagert zu Hause in Ordnern, aber einiges konnte bereits digitalisiert und über das Internet dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht werden. Es entstanden auch Presseartikel, Bücher und Kalender.

In fast allen Fahrradsammlungen findet man sowohl Marken eines Herstellers, des Groß- und Einzelhandels sowie Mechanikerfahrräder. Ich möchte hier den Schwerpunkt auf die mir bekannten Marken ehemaliger Dresdner Fahrradhersteller – ob klein oder groß – setzen, um diese aus der Masse herauszuheben, sie näher zu beleuchten und im Detail zu würdigen. Im Stadtwiki Dresden ist ein kompakter Auszug meiner Recherchen zu finden (<http://www.stadtwikidd.de/wiki/Fahrradhersteller>).

All Heil -- 1897 wird die Velocipedfabrik All Heil, Gebr. Cramer im Dresdner Adressbuch genannt; diese Firma wurde bereits 1901 liquidiert.

Attila -- Ein sehr innovativer Fahrradhersteller war die 1887 (Ursprung 1885) gegründete Firma „Marsch & Kretzschmar“, ab 1891 „C. Kretzschmar & Co.“ (siehe Titelbild) Als Spezialität fer-

tigte diese Firma seit 1888 und noch bis 1897 „Star“-Hochräder nach amerikanischer Bauart. (siehe Werbeanzeige S. 2 und S. 40) Mit dem kleinen Vorderrad wird gelenkt, der Freilauf-Antrieb erfolgt über zwei unabhängige Trethebel mit Rückholfeder. Erkennungsmerkmale von „Kretzschmars Star“ sind die Firmengravur „Erste deutsche Star Bicycle Fabrik“ und eine markante Fußbremse. Immerhin sechs Stücke, darunter ein spätes Modell mit Pneumatikbereifung, sind in Museen und in Privatbesitz erhalten, 1894 wurde eine Kettennachstellung



(wohl eher DRGM Nr. 15511) für sämtliche Sicherheits-Niederräder eingeführt und wohl bis zum Produktionsende beibehalten. Alle mir bekannten Attila-Fahrräder, darunter auch ein Tandem, besitzen dieses praktische Bauteil. Für den Export warb man mit Annoncen in italienischer, russischer und ungarischer Sprache (aus: FAHRRAD-EXPORT vom 1. April 1896), eigene Filialen unterhielt Kretzschmar in Teplitz i. Böhmen sowie Budapest. Ende 1896 wurde ein „städtlicher Fabrikneubau“ in Dresden-Löbtau, Plauensche Str. 40 bezogen und 1897 folgte die Umwandlung in Attila-Fahrradwerke A.G. (aus: Salvisberg, Der Radfahrersport 1897)

Der Fahrradabsatzkrise begegnete man 1899 durch Produktionsaufnahme kettenloser Hebelfahrräder nach Lizenz Fröhlich/Köln, der Viktoria-Schnell-Schreibmaschine „als Durchschlagmaschine für 300 M.“ sowie der „Grossproduktion von Motordreirädern“ mit 1 ¾ HP-Benzinmotor, 45 km/h und 75 kg. Gewicht nach System Moritz Hille/Dresden. 1900 und 1901 sind sogar einige Attila-Automobile hergestellt worden. (aus: Festbuch zum DRB-Bundesfest 1901)

1901 berichtet die DEUTSCHE RADFAHRER-ZEITUNG: „Eine der ersten Firmen, welche mit einer brauchbaren Freilaufvorrichtung kamen... Der Antrieb der mit umschaltbarer Übersetzung versehenen Attilaräder erfolgt mit nur einer Kette, die Räder haben je zwei Übersetzungen,

und es bedarf während der Fahrt nur eines leichten Handgriffes an der Zugstange, um die gewünschte Übersetzung einzuschalten. Ebenso kann man mit derselben Leichtigkeit das Rad auf Freilauf stellen und damit bei abfallender Bahn mit ruhenden Füßen fahren... Auch die kettenlose Maschine und das Gepäckdreirad empfehlen sich.“

Vermutlich ist kein Attila-Freilauf mit Umschaltübersetzung erhalten. Produziert wurde es seit 1899 nach Patent der Rambler-Fahrradfabrik „Gormully & Jeffery Mfg. Co.“ aus Chicago. Vermutlich geriet die Firma nun in ruhigeres Fahrwasser, denn aus der Zeit nach 1900 stammen die meisten erhaltenen Attila-Fahrräder.

Obwohl es später laut Dresdner Adressbucheintrag noch das Attila-Fahrradwerk oHG (1929) und den Attila-Fahrradbau Max Kretschmar (1938) gab, kann von keiner nennenswerten Fahrradproduktion nach 1930 mehr ausgegangen werden, denn es sind keine Attila-Fahrräder oder andere Belege aus dieser Zeit bekannt. Die höchste bekannte Rahmennummer liegt bei ca. 50 000.

Austria -- Möglicherweise geht die Gründung der Austria-Fahrradwerke in Teplitz im Jahr 1888 auf den Dresdner Kaufmann und Fabrikanten Friedrich Maximilian Bernhardt (siehe Schladitz) aus Dresden zurück, um auch in Böhmen Absatzgebiete zu erschließen. Die Quellenlage ist dürrtig. 1894 besaßen die Austria-Fahrradwerke, Bernhardt & Mörbitz in Teplitz die Vertretung für das Motorrad Hildebrand & Wolfmüller für Nord-West-Böhmen. 1898 hieß die Firma Austria-Fahrradwerke, Karl Robert Hinkelmann, vorm. M. Bernhardt. Hinkelmann war zuvor Mitinhaber von Schlick & Hinkelmann (Komet). Produziert wurden die Austria-Fahrräder nun in zwei Fabriken: in Dresden in der Chemnitz Str. 27 und Zwinglistr. 22 sowie in Thurn bei Teplitz. Die Firma dürfte nach 1900 nur noch wenige Jahre existiert haben. Mir sind zwei erhaltene Austria-Fahrräder bekannt.



Barbarossa -- Einziger Beleg dieser Firma ist ein Typenschild aus den 1920er Jahren mit der Aufschrift „Fahrradwerk Barbarossa Dresden“.

Berger -- 1924 wirbt die Maschinenfabrik Alfred Berger in Obergohlis bei Dresden als Fahrrad- und Fahrradteilefabrik für seine Fahrradmarke **Meridos**. Auf einem Steuerkopfschild vom „Fahrzeugwerk Obergohlis“ steht hingegen **Meridian**. Beide Marken müssen im Zusammenhang stehen.



Beutler & Welz -- Von der „Fahrrad-Fabrik Gazelle, Beutler & Welz“ in Dresden-Plauen sind Annoncen von 1894 und 1897 bekannt, sowie ein Abziehbild vom Steuerkopf.



Dhonau -- Von der „Fahrradfabrik Ph. Dhonau“ („Fabrikat ersten Ranges“) liegen nur Informationen von 1894 und 1895 vor. Ihre Marke war **Universal**.



Echo -- 1899 wirbt die „Fahrradfabrik Rummler & Rindfleisch“, in der Carusstr. 14 für ihre Echo-Fahrräder mit spezieller Antriebsart. Schon im August 1899 gibt es eine Neugründung als „Fahrradwerk Echo, Richard Ginzel“. Weitere Belege sind mir nicht bekannt.



Eiser -- Bekannt ist ein Velociped um 1869 mit einer Plakette „C. Eiser, Dresden“ (Abb. siehe S. 5) Die eigenständige Bauart lässt vermuten, dass es sich um einen Hersteller handelt.

Exquisit -- Um 1910 gab es die „Fahrradfabrik Fritz Fiero & Co.“ in der Fürstenstr. 59.

Force -- 1906 sind die „Motor- u. Fahrradwerke Force, Albert Friedrich Möhler“ im Dresdner Adressbuch eingetragen, später gibt es diese Firma als Motorradfabrik in Thüringen.

Fortschritt -- Die „Fahrradfabrik Fortschritt“ von Curt Böttcher war ein Kleinsthersteller in den 1920er Jahren.

Friedrich & Siksay -- 1890 wirbt diese Fahrradfabrik für ihre **Normal-Tangent**-Fahrräder. Die Pro-



duktionszeit kompletter Fahrrädern dürfte nur von kurzer Dauer gewesen sein. Ab 1892 wirbt Adolf Siksay für seinen patentierten Universal-Fahrrad-Ständer und Putzapparat. Siksay war schon vor 1890 Rennfahrer, Fahrradhändler und 1906 Inhaber des Dresdner Autopalasts.

Hahn, Ph. & Co. -- Im Branchen-Adressbuch 1913 ist diese Firma als Fahrrad-Trainier-Fabrik sowie Fabrik für Automaten und Sprechapparate verzeichnet. Bekannt ist ein Typenschild seiner Marke **Phönix**, vermutlich von einem Heimtrainer-Fahrrad.



Helgoland -- Mitte der 1920er Jahre gab es in Dresden-Neustadt die Helgoland-Fahrradfabrik, Rudolf Hillebrand. Immerhin sechs verschiedene Steuerkopfschilder sind mir bekannt, aber nur ein erhaltenes Helgoland-Fahrrad mit Rahmen-Nr. 11909 und eine Helgoland-Klingel. Die „Fabrik“ war ein Hinterhofgebäude in der Helgolandstr. 11, spätere Firmenanschrift war die Fichtenstr. 9.



Höfgen -- Heute weitgehend unbekannt ist die Kranken- und Kinderwagenfabrik von G. E. Höfgen. In einer Annonce von circa 1886 bewirbt er „Kindervehicules eigener Fabrik“, im Jahr 1890



nennt er sich dann „Fabrik für Zwei- und Dreiräder“. Spätere Belege fehlen mir.

Kirsch -- 1928 steht im Branchen-Adressbuch: „Fahrradfabrik Kirsch & Co., Dresden, Querallee 4“. Andere Belege fehlen mir.



Kirschner & Co. -- 1895 betrieben „Kirschner & Co.“ in Dresden-A., Am See 16 eine „größere Spezialfabrik von Fahrradgestellen, gespannten Rädern, Naben, Pedale etc.“ Ursprung 1886 war die Fahrradhandlung Bruno Kirschner & F. M. Bernhardt (später Marke Amato). „Kirschner & Co.“ übernahmen 1897 die „Komet-Fahrradwerke“ der in Konkurs geratener Firma „Schlick & Hinkelmann“.

Klein -- Der Ursprung der „Meteor-Fahrradfabrik“ von Heinrich Franz Klein aus Cossebaude bei Dresden liegt noch im Dunkeln. 1895 und 1896 stellte Klein bei Fahrradausstellungen in Dresden aus. 1899 verweisen die Meteor-Fahrradwerke aus Graz auf ihre Niederlassung in Cossebaude, die Zusammenhänge sind noch unklar. Noch 1899 erfolgte die Umfirmierung in „Zenith-Fahrradfabrik Franz Klein & Co.“ 1901 wird die Fabrikation von Acetylen-Gasapparaten und 1903 der Motorradbau beworben. 1906 wird Franz Klein als Automobilbesitzer geführt. Nach 1913 liegen mir keine Daten vor. Ein Niederrad von ca. 1895 im Besitz der Radfahrervereins Weinböhla soll nach mündlicher Überlieferung ein Fabrikat „Franz Klein“ sein.



Kluge -- Die Fahrradfabrik L. Max Kluge lieferte 1893 „Rover mit patentiertem Bergsteiger“. Aus dem Nachlass des Inhabers sind auch einige Medaillen von Radrennen aus dem Jahren 1888 bis 1890 und ein Typenschild unbekannten Alters erhalten.

Komet -- 1887 gibt die „Komet-Fahrradfabrik, Schlick & Hinkelmann“ als Gründungsjahr an. Im Preisblatt von 1892 wird für Racer mit Phänomen-Kugellagern geworben, was auf eine Zusammenarbeit mit dem Industriellen Gustav Hiller in Zittau (Phänomen-Werke)

verweist. 1895 wird eine Erfindung von O. Schlick erwähnt: „Rahmenrohre innen konisch verlaufend.“ Seine Firma geriet 1896 in den Konkurs. „Kirschner & Co.“ erwarb diese Firma und firmierte ab 1897 unter „Komet-Fahrrad-Werke, Kirschner & Co.“. Im „Radfahrersport“ von Salvisberg steht: „Komet-



Fahrrad-Werke...erzeugen die bestens renommierte Marke...und befassen sich ausserdem in grösserem Massstabe mit der Herstellung von Naben, Pedalen, Sätteln, Laternen etc. Eine Specialität der Firma bilden ihre vorzüglich gearbeiteten Gestelle mit dünnwandigen Rohren, horizontalem, kurzen Parallelbau und schmalen Trekkurbellagern“. Die Fertigungstiefe bei Komet war beachtlich, fortschrittlich die dünnwandigen Rohre mit großem



Durchmesser. 1899 kommt mit dem Komet-Schnellläufer ein Fahrrad ohne Kette und Kurbeln auf den Markt, von dem leider nur Annoncen zeugen.

1906 hatte „Komet als Fabrik von Motoren, Motorrädern, Fahrrädern und Teilen“ immerhin 250 Beschäftigte. Nach 1920 existierte die Marke Komet nur noch als Handelsmarke. Erstaunlicherweise sind von der ehemals bedeutenden Firma nur sehr wenige Objekte erhalten. Außer einem Hochrad und einem Motorrad ist mir kein Komet-Fahrzeug aus Dresdner Produktion bekannt. Die bekannte „Komet“-Freilaufnabe der Stempelwerke Frankfurt/M. hat keinen Bezug zu Dresden.



Krone -- Die Firma „Krone A.G. für Fahrradbau“ ist nur durch ein Typenschild belegt. Vermutlich stammt es aus den 1920er Jahren.



Lauckner Nachf. -- 1888 gründete die Firma Emil Lauckner Nachf. Hermann Franke in Dresden eine Fahrradfabrik. Von Emil Lauckner selbst konnte ich bisher nichts ermitteln. Bereits 1889 stellte Hermann Franke auf der Leipziger Fahrradmesse seine **Regina**-Rover aus. 1893 und 1896 wird als Adresse angegeben: Regina-Fahrrad-Werke, Special-Fabrik für Rover, Dresden A, Falkenstr. 10. 1896 gab es mit Carl Wolf Söhne einen neuen Inhaber, welcher in Zwickau bereits eine Fahrrad- und Sporthalle betrieb und die Regina-Fahrrad-Fertigung wohl nach Zwickau verlegte und angeblich bis 1906 betrieb. Bekannt wurde die Zwickauer Nachfol-



gefirma Friemann & Wolf vor allem als Produzent für Grubenlampen. Es ist kein Regina-Fahrrad aus Dresdner oder Zwickauer Produktion bekannt.

Leistner & Pötzsch -- Diese Firma wirbt 1890 für ihre Cripper-Dreiräder mit eigener patentierter Hinterradfederung. Möglicherweise wurden die Dreiräder nicht selbst komplett produziert.



Maune, Richard - Richard Maune gründete 1888 eine Spezial- Fahrzeugfabrik für Krankenfahrzeuge, Selbstfahrer und Invalidenräder. Angeboten wurden 1931 auch Dreiräder mit Handkurbelantrieb sowie motorisierte Fahrzeuge. Zur Stallhofausstellung 2019 wurde ein Maune-Invalidenfahrzeug ausgestellt und konnte ausprobiert werden.



Meissner, Friedrich W. -- Gegründet 1888 als Fahrradhandlung, begann diese Firma 1896 mit der Fahrradproduktion. F. W. Meissner war Aussteller bei verschiedenen Fahrradausstellungen, so 1889 in Leipzig mit Singer-Fabrikaten, sowie 1895 und 1896 in Dresden mit seinen **Dresdensia**-Fahrrädern. Presse-Notiz zum Meissner-Stand auf der 4. Fahrrad-ausstellung 1896 in Dresden: „6 prächtige Fahrräder liefern den Beweis, das auch

kleinere Fabriken mit den grössten konkurrieren können.“ Letzter Nachweis vom „Fahrradbau Dresdensia, F. W. Meissner“ stammt von ca.1928.

Miersch -- 1906 findet man im Dresdner Adressbuch: E. O. Miersch, Fahrradfabrik in Dresden-Löbtau. Diese Firma wird 1913 noch als Fahrradhandel genannt.

Müller -- F. B. Müller war 1890 Mitglied im „Verein deutscher Fahrradfabrikanten etc.“. 1906 gab es die Fahrradfabrik Hugo Arthur Müller und 1928 existierte in Dresden-Leuben die Fahrradfabrik E. Müller. Die Zusammenhänge sind unbekannt. Leider ist kein Fahrrad der Dresdner Marke „Müller“ bekannt.

National -- Gegründet wurde die Firma am 25. Januar 1902 als „Sächs. Stanz- u. Ziehwerk, vorm. Richard Welde“ in Hainsberg bei Dresden. Hergestellt wurden Fahrradteile, z. B. Rahmen-Verbindungssteile aus Blech. 1906 wurde die Produktion kompletter Fahrräder aufgenommen; nun als „National- Fahrradwerke GmbH“, ab 1911 „Hainsberger Metallwerke GmbH“. Als Spezialität produzierte die Firma 1913 auch Fahrräder mit Trethebelantrieb „Genie“ nach schwedischem Patent, wovon noch wenige erhalten sind. 1925 hatte das Werk 300 Mitarbeiter. Neben den eigenen Marken fertigte man Fahrräder für diverse Grosshändler. Ein ehemaliger Hainsberger Mitarbeiter erzählte mir vor 30 Jahren von einem großen Holzschieber mit dutzenden Päckchen verschiedenster Typenschilder, die er als Lehrling dort gesehen hatte, nach dem Krieg aber ins „Buntmetall“ geflogen sind. Kriegsbedingt wurde die Fahrradproduktion 1942 bis 1948 ausgesetzt. 1950 nannte sich die Firma nun „Hainsberger Metallwerke, Vereinigung volkseigener Betriebe-Land Sachsen-Fahrzeugbau“. 1951 dann ein Paukenschlag! Die Präsentation einer Neuheit auf der Leipziger Frühjahrsmesse: Ein Damen- und ein Herren-Fahrrad mit Rahmen, Felgen, Schutzblechen und Lenker aus einer Magnesiumlegierung. Der RAD-MARKT schreibt: „Nach 10-jähriger Entwicklung von Ing. Renner aus dem Elek-



trochemischen Kombinat Bitterfeld“. Die Muffen wurden im Kokillenguß um die Rahmenrohre gefertigt, Rahmen ohne Schweißen oder Löten, der Hinterbau ist geschweißt, Rahmengewicht: 2 kg, Gabel noch aus Stahl.“ Diese Leichtmetallfahräder gingen wohl nie in Serie und leider ist auch kein erhaltenes Exemplar bekannt. 1953 endete in Hainsberg die Produktion von Fahrrädern und des seit 1950 gefertigten Leichtkraftrades „HWM-Mücke“ mit 98 ccm Einbaumotor. Damit endete nach 73 Jahren die industrielle Fahrradproduktion im Raum Dresden. Wenige Jahre später wurde auch die Fahrradteileproduktion (Pedale, Lenker usw.) aufgegeben. Die Hainsberger Metallwerke existieren weiterhin. Die Hainsberger Fahrradmarken National und Primus sind unter Sammlern noch vielfach anzutreffen.

Nordmann -- 1928 existierte in Dresden die Fahrradrahmenfabrik Ulrich Nordmann in der Rabenauer Str. 6., zuvor war die Firma in Niederschöna bei Freiberg. Seine Marke war **Ullinor**.

Pegro -- In den 1920er Jahren gab es den „Fahrradbau Paul Grosskopf“. Ob es ein Kleinhersteller oder Konfektionär war, ist noch ungewiss.



Permanenz -- Der älteste mir bekannte Nachweis der „Permanenz-Fahrradwerke Ernst Domasch“ in Dresden-Löbtau stammt von 1897. 1899 wird ein Fahrrad mit Frontantrieb und Übersetzung – nach dem System „Paul Eifler/Dresden“ – in DINGLERS POLYTECHNISCHES JOURNAL vorgestellt, leider ist ein solches Fahrrad nicht erhalten. 1900 wird von einer Fabrik-



Niederlassung G. H. Domasch in Leipzig berichtet. In Dresden sind die Permanenz-Fahrradwerke noch 1908 aktiv. Neben Typenschildern und Werbepostkarten belegen zwei erhaltene Permanenz-Fahrräder

aus der Zeit um 1900 – darunter ein Tandem – dieses seltene Fabrikat.



Piccolo -- 1923 gründeten die Rad-sportler Giert und Körner in Ullersdorf im Dresdner Osten eine Fahrradhandlung mit eigenem Rahmenbau für Rennräder. Circa 1930 erfolgte der Umzug in die Bierstadt Radeberg, wo Willy Gierth den „Piccolo-Fahrradbau“ für wenige Jahre weiterführte (lt. mündlicher Mitteilung). In der späteren KFZ-Werk-

statt von Gierts Nachfolgern habe ich vor ein paar Jahren noch einen Piccolo-Rennrahmen aus den 1930er Jahren gesehen.

Ramm -- Im Almanach 1899 wird die Firma „Carl Ramm & Co.“ in der Albrechtstr. 9 b als Fahrradfabrik und Radspannerei genannt. Sonst sind keine Belege bekannt.

Reinsch -- Carl Reinsch gründete 1859 in Dresden eine Fabrik für landwirtschaftliche Maschinen. Kurzzeitig wurden aber auch Fahrräder produziert, wie zwei erhaltenen Tretkurbelvelocipede



um 1869 mit der Aufschrift „Fabrik von Velocipedes Carl Reinsch Dresden“ belegen. 1905 ist man Hoflieferant und „Aelteste und Grösste Windmotorenfabrik des Continents“. Gefertigt wurden auch Metall-Aussichtstürme, von denen noch einige existieren.

Saxonia -- Unter dieser populären Marke produzierten seit mind. 1893 die „Saxonia-Fahrradwerke, Insam & Co.“. Das Stammwerk aus Schwarzenberg im Erzgebirge unterhielt ein Zweigwerk in Dresden-Löbtau. Als Spezialität wird 1893 ein „Elastic-Rover“ mit federndem Gestell („Pneumatik's entbehrlich“) angeboten. 1895 nannte sich die Firma „Fahrradfabrik Saxonia, A. Grenzdorfer“. 1899 waren die „Saxonia-Fahrradwerke, Insam & Co.“ Anbieter auf der Fahrradmesse Leipzig. Im Jahr 1900 wird das Dresdner Saxonia-Fahrradwerk geschlossen und nach Leipzig verlegt.



Schladitz (siehe Beitrag von Marco Köhler S.21 - 22)

Schmelzer -- Paul Schmelzer betrieb seit 1893 eine Fahrradhandlung und Reparaturwerkstatt und seit mind. 1901 ein Großhandelshaus für Fahrräder und eine Fabrik für Fahrräder und Fahrradteile. Als Spezialität der „Avanti-Fahrrad-Werke“ wurden seine **Sanitas**-Produkte beworben: federnde Rahmen und gefederte Sattelstützen, wovon mir keine erhaltenen Exemplare bekannt sind. Seine wichtigsten eigene Fahrradmarken waren „Avanti“ und „Jupiter“, die es bis circa 1940 gab. In DDR-Zeiten war das „Avanti“ in Dresden noch ein bekanntes Dresdner Fahrradgeschäft.



Schöche -- Gustav Adolf Schöche (geb. 1856 in Dresden) übernahm 1880 die Schmiede seines Vaters in Dresden-Neustadt in der Casernenstr. 25. Im gleichen Jahr muss er schon mit dem Bau von Hochrädern begonnen haben. Im einzigen bekannten Schöche-Katalog vom Januar 1885 heißt es „6. Saison“ und „*Erste Dresdner Velociped-Fabrik mit Dampfbetrieb*“. Damit war Schöche der erste und jahrelang auch der einzige Fahrrad-Fabrikant der Hochradzeit in Dresden.



Im Katalog offerierte er vier verschiedene Hochräder der Marke **Dresden** aus eigener Fertigung in den Größen 44 bis 58 Zoll. Sein „Dresden Bicycle Nr. 1“ war mit „*staubfreien Kugellagern eigener Fabrikation ausgerüstet ...durch zwei Saisons erprobt*“, während der Racer mit englischen Aeolus-Lagern ausgestattet war. Es wird höchste Zeit, diesen Fahrradpionier zu würdigen. Leider gibt es von Adolf Schöche nur wenige Belege aus der Anfangszeit. Mir sind keinerlei Werbeanzeigen bekannt, aber er gibt vereinzelte Spuren.



So berichtet 1883 DAS VELOCIPED von Mitgliedern des „Dresdner Velociped-Clubs“, dass diese Fabrikate von Adolf Schöche benutzen. „*Der Capitain desselben ist E. Schöche...*“, ein Verwandtschaftsbezug ist wahrscheinlich. Am 1. Juni 1884 wurde auf einem zwei Jahre alten 56 Zoll Schöche-Velociped beim Erstrennen in Leipzig der 2. Platz gewonnen (aus: Katalog 1885). 1889 stellte Schöche auf der Leipziger Fahrradmesse aus und er war auch aktiver Rennsportler. Zusammen mit seinem Geschäfts- und Rad-sportpartner Zscheile gab es 1889 noch die „Fahrradfabrik Schöche & Zscheile.“ Adolf Schöche beschäftigte sich auch mit Dampfesseln und Dampfmaschinen. Er präsentierte 1895 den Schöche Dampf-wagen Nr. 1, das älteste und noch erhaltene Automobil aus Sachsen (ausgestellt im Verkehrsmuseum Dresden). 1906 betreibt Schmiedemeister Gustav Adolf Schöche in der Kasernenstr. 2 einen Maschinenbau und eine Fahrradhandlung. Leider ist kein erhaltenes Fahrrad dieses bemerkenswerten Herstellers bekannt.

Scholz -- 1906 steht im Adressbuch „Scholz & Co., Fahrradfabrik“. Es sind keine weiteren Belege bekannt.

Seidel & Naumann (siehe den Beitrag von Rainer Gilles S.6 - 12)

Seiler & Müller -- DER DEUTSCHE RADFAHRER berichtet am 5. Oktober 1895 von der „Fahrradfabrik Seiler & Müller“ in Dresden-Löbtau mit seiner Marke **Rapid**. Im November 1899 wurde ein Konkursantrag gestellt, 1901 ist diese Firma eine Fahrradteilefabrik.

Schwalbe -- Auf der 4. Dresdner Fahrrad Ausstellung im Jahr 1896 präsentierten sich das „Fahrradwerk Schwalbe, Bayer & Schwabe, Dresden-Gruna“. „...eine neue Firma, welche aus Stahlrohr und Stahlblech gezogene Fahrradteile fertigt.“ Weitere Informationen liegen nicht vor.

Thomas -- Der Velocipedfabrikant Thomas wird auf der Teilnehmerliste zum Velociped-Wettreiten Altona am 10. September 1869 genannt: „*Heinrich Voss, Kaufmann aus Dresden startete auf Fabrikat Thomas/ Dresden*“. Weitere Belege fehlen mir.

Trinks -- Der Ursprung der Firma liegt vor 1880, denn in diesem Jahr gewann die

Nähmaschinenfabrik F. E. Trinks bereits eine Medaille bei der „Industrie- und Gewerbeausstellung zu Riesa“ (lt. Briefkopf 1894). Die Fahrradfertigung wurde 1887 aufgenommen. Im Angebot der „Nähmaschinen- u. Fahrradfabrik F. E. Trinks“ waren 1892 Trinks-Niederräder nach System Singer mit Pneumatik-, Polster- oder Gummireifen. Tourenmaschinen werden mit 20,5 kg, neue Modelle mit 17,5 kg angegeben. 1894 wird die jährliche Produktion mit 1 500 Fahrrädern beziffert. Der letzte Hinweis stammt von 1906: „F. E. Trinks, Fahrradhandlung in der Hofmühlenstr. 2“. Leider ist kein Fahrrad von „Trinks“ bekannt.



Voigt & Qwäck -- Diese Firma ist durch Annoncen von 1860 und 1870 belegt, hier ein Beispiel aus der ILLUSTRIRTEN ZEITUNG vom 9. April 1870 (Nr. 1397).



Ich freue mich über ergänzende Informationen und Korrekturen besonders zu den kleinen Herstellern an meine Email-adresse frank@fahrradsammler.de

Abbildungsnachweis

Alle Abbildungen aus der Sammlg. von Frank Papperitz; Fotos: Frank Papperitz mit Ausnahme S. 27 Reinsch-Velociped und Rahmenmarke: Museum für Volkskunde, Schwerin-Mueß

SATURN-Hilfsmotoren aus Kamenz

von Mathias Vogel, Mittweida (Sachsen)

Im KS 68 wurde die Geschichte der SATURN-Fahrradwerke dargestellt und dabei die Fahrräder vorgestellt. /1/ In der Fabrik von Horst Steudel wurden parallel zur Fahrradproduktion aber auch Hilfsmotoren für Fahrräder gefertigt, um die es hier im zweiten Teil der Geschichte des Unternehmens hauptsächlich geht.

Bereits in einem Katalog um 1908 werden erstmals zwei SATURN-Motorräder

angeboten. /2/ Während das mit einem 3 HP FAFNIR-Viertakt-Motor angebotene Modell Nr. 23 einem damals üblichen Motorrad entspricht, gleicht das mit einem 1½ HP Zweitakt-Motor ausgerüstete SATURN-Motorrad Nr. 24 mehr einem Fahrrad mit Hilfsmotor. (Abb. 1) Ob dieser Zweitakt-Motor selbst gebaut wurde oder ein Fremdfabrikat war, ist nicht bekannt.

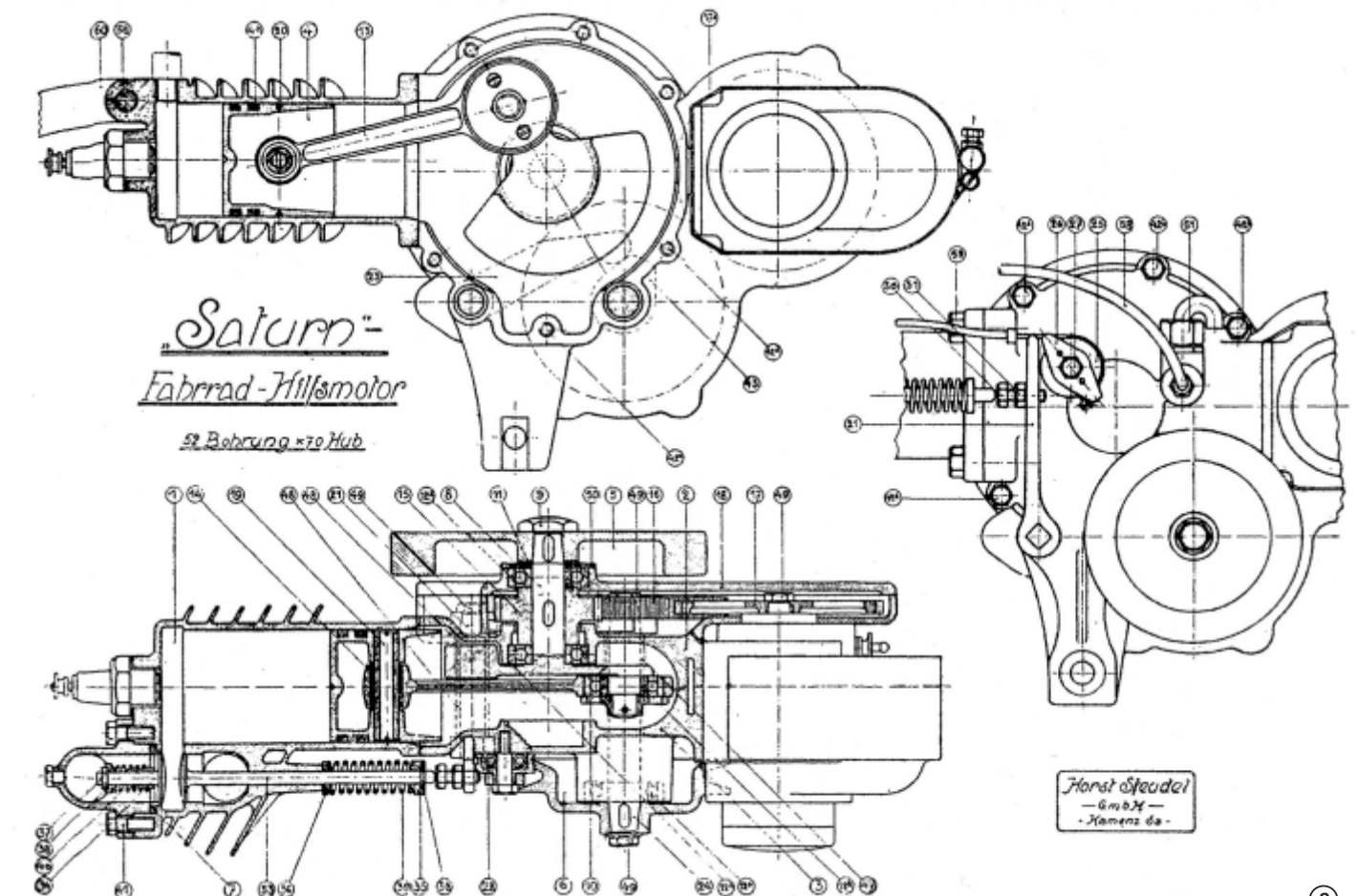
Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges wurden Werkstattträume hinter Steudels Wohnhaus in der Pulsnitzer Str. 18, die heute noch vorhanden sind, für die handwerkliche Fertigung genutzt. /3/ Da diese Räumlichkeiten für eine geplante erweiterte Motorenproduktion – laut Anzeige eine Massenfabrikation – nicht mehr ausreichten, erwarb der Firmengründer im Jahr 1919 in der

Auenstraße in Kamenz ein großes Fabrikgrundstück. Hier wurden in größerem Maßstab überwiegend Vierzylinder-Viertakt-Automotoren für 20 kleinere Automobilhersteller hergestellt. Dabei be-



schränkte man sich auf kleinere Motoren von 4 bis 6 Steuer-PS. (Abb. 2)

Außerdem wurde die Fertigung von motorisierten SATURN-Zweirädern aufgenommen. Wurden zunächst nur Fahrräder mit Hilfsmotoren angeboten, erweiterte sich später das Angebot auf leichte SATURN-Motorräder. In einem Prospekt von 1921 wird folgende Aussage getroffen: „Seit ca. 10 Jahren fabriziere ich Fahrräder mit Hilfsmotoren. Diese Motoren hatten aber noch wesentliche Nachteile gegen das von mir herausgebrachte neue Modell 1921.“ /4/



Von Steudel wurde der erste Fahrrad-Hilfsmotor 1920 gebaut und unter der bereits für die Fahrräder genutzten Marke SATURN angeboten. Er war liegend über dem Hinterrad angeordnet, eine damals übliche Konstruktion, so auch bei den bekannten DKW-Zweitakt-Hilfsmotoren. Der Antrieb vom Hilfsmotor erfolgte über



④

Vorgelege, mit dem ein Keilriemen nach Bedarf gespannt oder entspannt werden konnte.

Diese Motoren wurden in mehreren SATURN-Modellen als Fahrradhilfsmotoren aber auch in Leichtmotorrädern eingebaut. Diese unterschieden sich bei gleichen Zylinderabmessungen und gleicher Leistung durch die Anordnung des Mo-



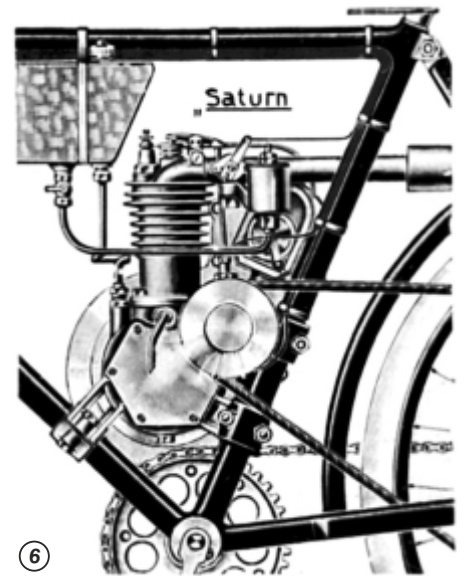
⑤

gesteuert. Ein außen liegendes Schwungrad bewirkte einen ausgeglichen Rundlauf des Motors. Nach Prospektangaben betrug die Leistung 1,5 PS bei 1 800 U/min, damit konnte eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 40 km/h erreicht werden. Der komplette liegende Hilfsmotor wog nur 11 kg./5/ (Abb.3,4,5)

Im Jahr 1922 wurde ein neuer SATURN-Motor als stehender Einzylinder angeboten. Dieser konnte mit geringem Aufwand als „Mittelmotor“ in das untere Rahmendreieck eines verstärkten Fahrradrahmens eingebaut werden. (Abb. 6) Dies ent-

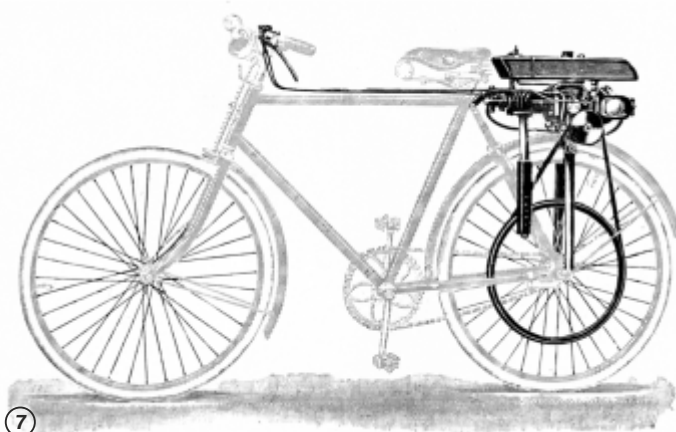
sprach der bei Motorrädern üblichen Anordnung. Der Motor hatte nun ein gesteuertes Einlassventil und leistete bei gleichen Zylinderabmessungen 1,8 PS bei 2 200 U/min. Der Hinterradantrieb erfolgte über ein schwenkbares

sprach der bei Motorrädern üblichen Anordnung. Der Motor hatte nun ein gesteuertes Einlassventil und leistete bei gleichen Zylinderabmessungen 1,8 PS bei 2 200 U/min. Der Hinterradantrieb erfolgte über ein schwenkbares



⑥

tors, aber auch ob Tretkurbeln oder Trittbretter vorhanden waren. Die Motorräder wurden auch mit einer Doppelübersetzung und optionalem Leerlauf angeboten. Daraus resultierte ein unterschiedliches Gewicht und natürlich stieg auch der Preis mit der besseren Ausstattung. /4/ Der Typ H. II (Abb. 7) kostete 500 Goldmark und wog 32 kg, der Typ E. II (Abb. 8) lag bei 600 Goldmark und 33 kg. Die Bezeichnung Goldmark entstand nach 1914 zur Unterscheidung gegenüber der durch Inflation entwerteten Mark, insbesondere der „Papiermark“ (Banknoten).



⑦



⑧

Die technischen Daten aller Modelle sind:

- Bohrung x Hub
52 x 70 mm
- Hubraum
149 cm³
- Steuer-PS
0,57
- Höchstleistung
2 PS

Mitte der 1920er Jahre ging die Ära der kleinen Hilfsmotoren zu Ende und es wurden nun „richtige“ Motorräder mit mehr Hubraum und Leistung angeboten. Auch in der Motorenfabrik Horst Steudel versuchte man, diesem Trend mit zwei Neuentwicklungen zu folgen, zu einer Produktion der SATURN-Motorräder kam es nicht./5/

Bedingt durch die Weltwirtschaftskrise wurde noch einmal ein Fahrradmotor Modell 1931 angeboten. (Abb. 9) /6/ In den folgenden Jahren konzentrierte sich die Motorenfabrik nur noch auf die Ferti-



gung von Motoren für vielfältige Einsatzzwecke. Dies waren zunächst Bootsmotoren, ab 1935 aber auch Dieselmotoren./3/

Im Verkehrsmuseum Dresden ist ein Fahrrad der Marke BORUSSIA mit einem SATURN-Hilfsmotor der ausge-

stellt. Eine Texttafel erläutert das Exponat, wobei auf den Motor nicht näher eingegangen wird. (Abb. 10)

Unterstützung bei der Recherche kam von Lars Sachtleben, Organisator der Erfurter „Leichtmotorrad- & Hilfsmotorentreffen“. Karl Reese (Riedstadt), langjährig im VfV tätig, überließ eine Archivalie. Allen sei an dieser Stelle gedankt.

Hinweise und Ergänzungen werden unter der Emailadresse mvogel@hs-mittweida gerne entgegengenommen.

Dokumentation

In der Dokumentation (128 Seiten, Format DIN A4, Hardcover) „Horst Steudel - Leben und Werk eines Pioniers der Kraftfahrt aus Kamenz i. Sa.“ erfolgt eine umfassende Darstellung zu Horst Steudel. Diese kann ebenfalls beim Autor unter mvogel@hs-mittweida.de bestellt werden.

Quellen

- /1/ Vogel, Mathias: Die Geschichte der SATURN-Fahrradwerke, KS 68, S. 11-15
- /2/ Prospekt der Fahrrad-, Motorrad- und Zubehörfabrik SATURN Horst Steudel Kamenz i. Sa., vor 1908, Sammlg. Frank Papperitz, Pirna
- /3/ Vogel, Mathias: Horst Steudel – Leben und Werk eines Pioniers der Kraftfahrt aus Kamenz i. Sa., Eigenverlag Mittweida 2018
- /4/ Prospekt der Motoren-Spezialfabrik Horst Steudel Kamenz i. Sa. „Saturn“-Fahrradhilfsmotor, 1921
- /5/ Reese, Karl: Motorräder aus Sachsen, Johann Kleine Vennekate Verlag, Lemgo 2008, hier: SATURN 1920 - 1926, S. 113 u. 114
- /6/ Prospekt der Motoren-Fabrik Horst Steudel für den Fahrradmotor Modell 1931, Sammlg. Lars Sachtleben, Erfurt

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 Prospekt der Fahrrad-, Motorrad- und Zubehörfabrik SATURN Horst Steudel Kamenz i. Sa., vor 1908, aus der Sammlg. von Frank Papperitz, Pirna
- Abb. 2 Der Motorfahrer Nr. 33, 1. August 1921, Seite 2009
- Abb. 3 aus: Curt Hanfland, Der Fahrradhilfsmotor - seine Konstruktion und Anwendung, Reprint der 1. Auflage 1921, Johann Kleine Vennekate Verlag, Lemgo 2017, hier S. 212
- Abb. 4 Foto aus dem Archiv von Karl Reese (Riedstadt)
- Abb. 5 - 8 Prospekt der Motoren-Spezialfabrik Horst Steudel Kamenz i. Sa. „Saturn“-Fahrradhilfsmotor, 1921
- Abb. 9 Prospekt aus der Sammlg. Lars Sachtleben, Erfurt
- Abb. 10 Foto: Mathias Vogel, aufgenommen im Januar 2014



Post aus England

Es gibt richtig was zu lesen heute, die News and Views 392 - 394 sind angekommen, und die Boneshaker 210 und 211. Beginnen wir mit den N&V-Ausgaben.

Neben einem immer noch ansehnlichen Kleinanzeigenteil bietet N&V 392 für uns Ausländer nicht viel, außer vielleicht einigen Buchbesprechungen. Eine handelt von „Bikes and Bloomers“ (Kat Jungnickel), einer Abhandlung über die Geschichte der viktorianischen Damen-Radbekleidung, die immer auch als eine solche der Frauenemanzipation gelesen werden kann. Barbara Loose empfiehlt das Buch sehr. Ein anderer Band beschäftigt sich mit den fünf Shaw-Brüdern, die im Australien der viktorianischen und edwardianischen Ära als Radrennfahrer zu Berühmtheit gelangten. Harry Irwin scheint damit ein ebenfalls sehr lesenswertes Buch („The Hum of the Wheels, the Roar of the Crowd“) geschrieben zu haben. In N&V 393 findet sich eine Rezension der neuen, zweiten Auflage von „Brompton Bicycle“ von David Henshaw, die ebenfalls sehr gelobt wird. Weiterhin erschienen ist die Neuauflage des Katalogs der Hochrad-Sammlung „The Penny Farting Museum“ von Glynn Stockdale.

Die interessanteste Nachricht auf diesem Gebiet ist allerdings, dass Tony Hadland zusammen mit Alan Clarke eine neue Ausgabe der Geschichte der Sturme-Archer-Naben geschrieben hat, „The Hub of the Universe“. Es wird als „das Buch, auf das wir gewartet haben“ gelobt. Seit Tony Hadland 1987 seine Sturme-Archer Story veröffentlichte, gilt sie als Standardwerk auf diesem Gebiet, aber die Neuauflage muss die alte um einiges übertreffen. Mein Exemplar ist schon unterwegs, hoffe ich.

Es ist schockierend zu lesen, dass in der letzten Zeit so viele der alten Mitglieder des V-CC gestorben sind. John Watts, John Malseed, Patti Wilson, Geoff Paine, Mick Timperly, und für mich besonders Michael Barry, sind Namen, die im V-CC Gewicht hatten. Die Zeit bleibt nicht stehen.

Es gibt in keinem der Hefte Auktionsberichte, aber Dutzende spannender Treffen und ebenso viele Fundsachen werden beschrieben. Fotos sind zahlreich, und in der Heftmitte auch bunt.

Nun die beiden Boneshaker. Nummer 210 macht mit einem kurzen, aber überaus spannenden und gut recherchierten



Bericht über Nahum Salamon auf. Salamon war der Unternehmer des viktorianischen Zeitalters par excellence, führte Nähmaschinen und Saccharin in England ein, nahm am australischen Goldrausch teil, wurde wegen Bankrotts verhaftet, starb als reicher Mann. Ach ja, auf dem Fahrradgebiet war er auch tätig, er erfand einen Kissenreifen und engagierte sich in der Herstellung von Spitzen-Hochrädern, siehe rechte Spalte.



Der Lampenspezialist Peter Card beschreibt kurz die Holophote-Lampe, dann nimmt sich Jost Pietsch ebenfalls auf wenigen Seiten, aber spannend, eines wichtigen Details der Entstehung der Drais'schen Fahrmaschine an, des Einflusses des Eissports auf Drais und seine Erfindung.

Maarten Warlé und Maarten Bokslag

erkären die Wichtigkeit und die Qualität von Matchless-Hochrädern. (Abb. 1) In ihrem reich und gut bebilderten Artikel, der auch den Namen Nahum Salamon



erwähnt, gehen sie auf die Besonderheiten dieses von Salamons Unternehmen gebauten Rads ein. Rahmennummern (Abb. 2) werden eingeordnet, Rätsel um die Maschinen angesprochen. Elf Seiten bringen der Leserschaft diese wichtige Marke früher Fahrräder näher.

Diese Ausgabe scheint allerdings ansonsten auf kurzen Artikeln aufzubauen, denn die Beschreibungen eines Fiorelli-Rahmens von Lewis Hall sowohl als auch die von britischen Posträdern (Abb. 3) von Peter Smurthwaite sind, obwohl interessant, je nur wenige Seiten lang.



Murray Maclean kündigt an, er wolle die Routen eines bekannten britischen Radtouristen der Dreißiger, Charles Edward Pope, auf einem originalgetreuen Rad nachfahren. Das ist spannend und lässt auf einen Artikel hoffen, der die Fahrten beschreibt. Hier wird die Geschichte Popes nachgezeichnet und Maclean führt aus, wie er zu seinem Rad kam, das er bei seinem Experiment benutzen möchte.

Das Heft No. 210 wird beschlossen von einer Gruselgeschichte um ein Sociable-Dreirad, die von Scotford Lawrence stammt und kommentiert wird. Man könnte meinen, dass sie tatsächlich aus dem 19. Jahrhundert stammt.



Zum Schluss der Boneshaker 211. Wiederum 64 Seiten voll mit den interessantesten Artikeln und den schönsten Bildern, denn außerhalb der Artikel werden immer wieder zeitgenössische Bilder zum Thema „Fahrräder“ veröffentlicht.

Die ersten 15 Seiten des Hefts bestehen aus einem „Tutorial“, einer Anleitung, wie man mit Crypto- und Cryptobantam-Naben umgeht, die eine wichtige Stellung in der Entwicklung des Fahrrads einnahmen, denn sie verleihen dem frontgetriebenen Fahrrad die Eigenschaft, ein kleineres Vorderrad zu können. (Abb. 4) Kopfstürze aus großer Höhe sind also ausgeschlossen. Diese Naben besitzen ein epizykisches Getriebe zur Erhöhung der Drehzahl des Vorderrades. Es geschieht nicht oft, dass ich Artikel aus dem Boneshaker nur teilweise verstehe, aber Bob Damper bringt mathematische Formeln von einer Komplexität, die meine Kenntnisse bei weitem überschreiten, um die Feinheiten der Crypto-Naben, auch in ihrer Zweigangausführung, zu erklären. Er zieht aus seinen naturwissenschaftlichen Ausführungen aber auch historische Schlüsse, und da bin ich wieder dabei.

Roger Street ist erneut im Heft vertre-



ten, und was könnte er besser behandeln als Laufmaschinen? Er beschäftigt sich mit den besonderen Fähnissen, die Frauen überwinden mussten, wenn sie Laufmaschinen benutzen wollten, besonders mit den speziell für sie vorgesehenen Maschinen. Schon Namen wie Gymnasidromist lassen vermuten, dass es sich um außergewöhnliche Transportgeräte handelte, mit denen sich die Damenwelt herum-schlagen musste.

Der Erfinder der modernen Photographie, George Eastman, ist auch ein Radfahrer gewesen. Er war Mitglied eines Clubs noch zu Zeiten des Hochrads, und führte seine radsportlichen Aktivitäten bis weit in die Zeit des Niederrads fort, indem er auch lange Touren, beispielsweise in Europa, unternahm. Er bereiste viele nord- und osteuropäische Länder mit Zug und Rad, hatte aber, typischerweise für Radler der Zeit, später mehr Vergnügen am Motorrad- und Automobilsport.

Zum Abschluss unserer heutigen Reise durch die Geschichte des Fahrrads steht ein zwanzigseitiger Artikel über Tandems der Marke Rensch/Paris. Die Soloräder dieses Herstellers sind bekannt durch die Spezialkonstruktion Paris Galibier, aber auch die Tandems, in Alvin Smiths Artikel zahlreich abgebildet, werden in ihrer Besonderheit dargestellt. Konstruktivisch sowohl als auch von der handwerklichen Ausführung her betrachtet waren Harry Renschs Tandems Spitzenklasse, wie Smith an vielen Beispielen belegt.

Das war's schon wieder für dieses Mal.

Euer Toni

Lesetipps

Von der „Amerikanischen Ofenfabrik Paul Reißmann“ zur „Marswerke AG“

Nachdem Peter Ullein zu den Anfangsjahren von Hercules, Victoria und The Premier Cycle Co. bereits Arbeiten vorgelegt hat, befasst er sich in seinem aktuellen Buch mit der Nürnberger Marswerke AG. Im Gegensatz zu den anderen Fabriken, die gezielt zur Fahrradproduktion errichtet wurden, bestand Mars als „Amerikanische Ofenfabrik Paul Reißmann“ schon fast 20 Jahre, als Paul Reißmann 1894 mit der Herstellung von Fahrrädern begann. Der Fahrradverkauf boomte in diesen Jahren und die Aussichten auf ein ertragreiches Geschäft waren hervorragend.



Wie sich das Unternehmen in den ersten 15 Jahren entwickelte, dokumentiert Peter in der von ihm bekannten Art. Er zeigt auf, dass Mars in der Krise ab 1898 ordentlich gebeutelt wurde und 1903 zur Deckung der aufgelaufenen Verluste sein Aktienkapital von 1 Million auf 500 000 Mark heruntersetzen musste. 1905 wurde das Ofengeschäft in eine GmbH ausgegründet und verkauft, dafür nahm Reißmann Werkzeugmaschinen ins Programm, was sich als kluge Entscheidung erweisen sollte. Relativ umfangreich ist in diesem Buch das Kapitel „Sportliche Informationen“, was hauptsächlich daher rührt, dass Mars ab 1903 mit seinen Motorrädern recht erfolgreich war, bzw. seine Erfolge werbemäßig entsprechend vermarktete mit Schlagzeilen wie: „Mars, das zuverlässigste schnellste Motor-Zweirad.“

Fabrikat allerersten Ranges. Wer triumphieren will, der fahre Mars!“ Der letzte Satz war ein Seitenhieb auf den Lokalrivalen Triumph, der damals mit seinen Motorrädern ebenfalls recht erfolgreich war und seine Siege mit Slogans wie „*Nur diese Marke Triumph führt zum Sieg!*“ feierte.

Peter Ullein: Nürnberger Fahrradgeschichte(n). Von der „Amerikanischen Ofenfabrik Paul Reißmann“ zur „Marswerke AG“ - Die ersten fünfzehn Jahre von 1894 bis 1908, Selbstverlag 2018 Nürnberg; 251 Seiten, viele zum Teil farbige Abbildungen, Format DIN A4, Softcover; Preis: 25 € plus Versandkosten, Bestelladresse: peter.ullein@t-online.de

Grundner & Lemisch Bambusfahrräder

Der Autor Oswald Wieser, in unseren historischen Kreisen ein unbeschriebenes Blatt, verdiente seinen Lebensunterhalt in der Software-Branche. Als leidenschaftlicher und umweltbewusster Radfahrer (Jg. 1952) fungiert er nebenbei als Kopf der Bewegung „Smart Grass Bicycles“. Das englische Wort „smart“ kann viel bedeuten, es steht u. a. für elegant, pfiffig und patent. Gemeint ist Bambus, dieses schnellwachsende äußerst stabile Süßgras, dessen Halme auch in unseren Breiten wunderbar gedeihen. Wieser vermittelt an den Wochenenden profundes Wissen rund um den Bau von Bambusrädern, bietet schon seit Jahren Bastelkurse für Interessierte an. Als der Tüftler herausfand, dass schon vor gut 120 Jahren in Europa Bambusräder in Serie gebaut wurden, recherchierte er gründlich die Techniken der Bambusradpioniere. Seine intensiven Nachforschungen ergaben, dass es anno dazumal andere Montagemöglichkeiten gegeben hat als das heutige Verkleben der Rohre mit Kunstharz. Kühn verfolgt er seitdem seinen Traum: aus passend gesägten Bambusrohren und im 3D-Drucker zusammengebackenen Muffen mit nur einem Inbusschlüssel einen alltagstauglichen Rahmen zu montieren.

Kommen wir nun zu seinem Buch. Der Inhalt teilt sich im Wesentlichen in drei Kapitel auf. Im ersten dreht es sich um die Pioniere des Bambusrades Grundner, Lemisch und Bräuer - sie begannen nach englischem Vorbild schon 1896 mit der Produktion in Klagenfurt. Beschrieben wird, wie sie sich fanden und die Herstellung der Räder professionalisierten, aber auch wie die Geschäftspartner sich wieder trennten. Im zweiten Kapitel werden erhaltene Räder aus Sammlungen und Museen bildlich und textlich vorgestellt, wie sie aufgefunden bzw. übernommen

wurden, was mit ihnen danach geschah und was sie für ihre Besitzer heute bedeuten. Damit ist schon mehr als die Hälfte des Buchinhalts beschrieben. Im dritten Kapitel geht es um die Zukunft des Bambusrades und um die Qualitäten seines Baustoffs. Der Autor greift Altes auf und überträgt es in die Gegenwart, entwickelt daraus neue Ideen und schildert den Stand der Dinge bei der Konstruktion seiner Bambusräder. Ein ausführlicher Anhang gibt die Patente des In- und Auslandes in Wort und Bild wieder. Danksagun-



gen und Quellenangaben schließen das Werk ab. Der gesamte Text ist zweisprachig – deutsch und englisch – verfasst.

Wie ist das Buch nun zu bewerten? Es gibt einen guten Überblick über die Entstehung des Bambusrades und seiner Besonderheiten. Die Leidenschaft des Autors für den pflanzlichen Werkstoff ist an vielen Stellen zu spüren. Seine Fotos von den Bambusrädern vermitteln die Eleganz, die einst vom Bambusrad ausging. Es galt als exotisches, schickes Fahrzeug – wer um 1900 etwas auf sich hielt, fuhr Bambus! Diese Modeerscheinung ging genauso vorbei wie damasierte Gabeln, Zelluloid- oder Aluminium-Umhüllungen der Rohre, geflammte Lackierungen usw. Die Gutbetuchten verlegten ihr Augenmerk auf das Automobil. Mit dem Eintritt in die Massenproduktion verlor das Rad seine Exklusivität, die neuen Käuferschichten legten kaum Wert auf Besonderheiten, das Rad wurde zum billigen Gebrauchsgegenstand. Heute stellen sich ganz andere Anforderungen an den Bau von Fahrrädern: Ihre Herstellung soll ökologisch und nachhaltig sein, darf aber auch seinen Preis haben. Das Buch stellt dar, wie es heute in Verbindung mit digitalen Fertigungstechniken und neuen Materialien für die Verbindungsteile möglich ist, diese Anforderungen zu erfüllen. Und – in der Ära der manuellen Unterforderung – hätten Käufer*innen auch noch ihre helle Freude daran, den erworbenen Bausatz zuhause selbst zu montieren. Perfekt!

Oswald Wieser ist zu wünschen, dass er den Brückenschlag in die Neuzeit vollenden kann.

(mm)

Oswald Wieser: Grundner & Lemisch Bambusfahrräder - in die Zukunft geholt; Verlag Brüder Hollinek Purkersdorf (A) 2019; 135 Seiten Format A4 quer, reich illustriert mit 115 Abb., Hardcover mit Leimbindung; ISBN 978-3-85119-380-0, Preis 34,90 €; zu beziehen beim Buchhandel oder fahrradbuch.de

Von Menschen und Rädern

Das liebevoll gestaltete Buch nimmt einen tatsächlich mit auf eine Reise, und das nicht nur als lesende/r Tourist/in, sondern auch auf eine innere: Was bedeutet Radfahren für mich? Wie verändert mich das Radfahren? Wie verändert mich die „Maschine“, die mir all dies ermöglicht? Von wem soll ich dieser Maschine, die so viel Bedeutung für mich haben könnte, eine „Seele“ einhauchen lassen?

Zehn sehr unterschiedliche Rahmenbauer, zwei Rahmenbau-Teams (Vater und Tochter sowie ein Ehepaar) und eine beeindruckend energiegeladene Rahmenbauerin bilden den Rahmen einer Reise, die so nah am Objekt bleibt, dass man glaubt, selbst im Sattel zu sitzen. Wie ein stetiger Fluss des Geschehens umspült die tatsächliche Fahrradreise die Welt des Rahmenbaus, spült uns in Werkstätten wie an Strände von unbekannten Inseln. Und lässt uns am nächsten Morgen die Radtauglichkeit europäischer Nebenstraßen und Radtourerstrecken ebenso erkunden und erleben wie versorgungstechnisch lebensrettende Bars, Gastfreundschaft, Wind und Wetter, Panini und Guggelhupf, Gespräche und einfach nur liebenswerte Gesten, Sackgasen, Umwege und Rückenwind.

(J. Ghebregziabier)

Von Menschen und Rädern – Eine Radreise in die Welt des Rahmenbaus, MAXIME-Verlag Bern 2019; 288 Seiten, farbig, Format 19 x 15 cm, Hardcover, Fadenheftung; ISBN 978-3-906887-11-1, Preis 39,50 € (D); erhältlich bei fahrradbuch.de

Elektrisches Fahrrad der deutschen Wehrmacht

Vor einiger Zeit bekam ich diese einmalige Bilderserie über eine Versteigerung bei ebay, sie zeigt die Erprobung eines elektrisch angetriebenen Fahrrads. Es handelt sich eindeutig um ein Bastelprojekt während der deutschen Besetzung Frankreichs. Die militärische Einheit ist leider anhand der Fotos nicht festzustellen. Aber im Hintergrund sind mehrere einachsige Karren, sogenannte Protze, für den Geschütztransport zu erkennen, sie stehen unter einem Vordach – es handelt sich also um eine bespannte Einheit. Die Testfahrten fanden auch auf öffentlichen Straßen statt, bei einem Foto schaut ein Franzose neugierig dem Fahrzeug nach.

Auf den Fotos ist zu sehen, dass zur Verstärkung der Vordergabel zwei Eisenstäbe mit L-Profil montiert wurden, worauf eine kräftige Lichtmaschine (die alte Benennung für einen Dynamo) befestigt ist. Sie dient als Elektromotor. Das Vorderrad wird angetrieben mit einem langen Keilriemen. Der Motor wird durch eine Batterie auf dem Gepäckträger mit Strom versorgt. Diese ist, auf einem Bild deutlich zu erkennen, mit einem Lappen abgeschirmt gegen Batteriesäure, da hat sich vielleicht einer der Soldaten schon seinen Hintern verbrannt oder nur Löcher in der Hose gehabt. Der Motor wird mittels einer einstellbaren Widerstandsschaltung mit Strom geregelt, ein Amperemesser mit einem Schalthebel komplettiert das Ganze. Wie weit die Batterie reichte, und wieviel Kilogramm sie auf die Waage brachte, ist ein Rätsel. Das Fahrrad weist alle Merkmale eines richtigen E-Bikes auf.

Wegen fehlender Luftpumpe auf einem Bild und einer Batterie mit Markenaufkleber könnte man meinen, es seien zwei verschiedene Fahrräder. Die Marke des Fahrrades ist unbekannt, es ist deutlich ein deutsches Fahrrad und hat Tolo-Rückstrahler in den Pedalen. Vielleicht kann einer der Leser(innen) hier mehr Auskunft geben wegen der Markenaufkleber auf dem Sattelrohr und dem hinteren Schutzblech oder aufgrund des Zahnkranzes.

(Philip Moreau, Bocholt in Belgien)



Die Fotos sind auf der Rückseite wie folgt beschriftet:

oben - Feldwebel Willi Flecken der 'Konstrukteur' des mechanischen Teils des Fahrrades

oben rechts - Die beiden 'Konstrukteure' mit ihrem elektr. Fahrrad [links Willi Flecken, rechts Walter, Nachname nicht genannt]

mittig rechts - Feldwebel Flecken mit dem elektr. Fahrrad

unten links - Schalttafel unseres elektrischen Fahrrads

unten rechts - Versuche mit dem el. Fahrrad

Die Fotos wurden laut Beschriftung auf der Rückseite aufgenommen im August 1941 in Moulins sur Allier (60 km nördlich von Vichy - etwa in der Mitte Frankreichs)

Fotos aus der Sammlung von Philip Moreau



Illustrationen aus Dresden-Plauen

Zwei Dresdner Xylographen schufen um 1900 feine Illustrationen mit Radfahrmotiven, die in Tourenbüchern, Zeitungen für Radfahrerinnen und Radfahrer abgedruckt wurden: **Gustav Hermann Bauer** und **Heinrich Emil Trautmann**, beide lebten und arbeiteten zur selben Zeit in Dresden-Plauen. Einzelne Motive der beiden Künstler wurden inzwischen in Vektorgrafiken neu veröffentlicht. /1/ Xylographie (griech. xylon = Holz, graphen = schreiben) war ein bis zum 19. Jahrhundert gebräuchlicher Begriff für Druckverfahren wie Blockdruck, Holzschnitt und Holzstich, die mit hölzernen Druckstöcken arbeiten, so steht es in der Wikipedia.



„Cliche's 1000 Nummern der Fahrrad-Branche“ inserierte **Gustav Bauer** in der DRAISENA im Jahr 1899. Mit dieser großen Anzahl von verschiedenen Druckstöcken gehörte er sicher zu den bestsortiertesten Anbietern der Branche. Schon 1897 pries er im Tourenbuch von Estland seine Leistungen „Für die Fahrradbranche, Radf.-Vereine, Entwürfe i. Ausführung von Reclamekarten, Geschäftskarten, Placaten, Eintrittskarten, Programmen u.s.w., Spec.-Geschäft für Fahrräder-Holzschnitte.“ Zwei seiner Werbeanzeigen sind im Stadtwiki Dresden zu se-



hen. /2/ Laut seiner Gewerbeanmeldung, die im Stadtarchiv Dresden auf Mikrofilm zu finden ist, wurde Gustav Bauer am 17. Juni 1865 im sächsischen Kirchberg

geboren. Sterbedatum und -ort sind bisher nicht zu ermitteln gewesen.

Bereits 1886 firmierte Bauer als Mitinhaber einer xylographischen Anstalt in Dresden, Jagdweg 4 (III). Seine grafische Kunstanstalt, die auch in den Signaturen



seiner Illustrationen benannt ist, befand sich 1899 in der Chemnitzer Straße 24, Dresden 7. Dort gestaltete er auch Postkarten. Nach Angaben des Archivs für die Geschichte des deutschen Buchwesens wirkte Bauer von 1898 bis 1914 nachweislich in Dresden. Er führte technische Holzschnitte aus und beschäftigte um 1900 zwei Lehrlinge, 1905 bereits acht Gehilfen und zwei Lehrlinge. Ab 1907 war Gustav Bauer Mitglied im Bund Xylographischer Anstalten Deutschlands und wurde 1914 dort Vorsitzender.

Faszinierend ist die geografische Verbreitung dieser kleinen Radfahr-Illustrationen. Gustav Bauers Motive sind u. a. im Tourenbuch von Estland enthalten,



am Schluss des Verzeichnisses der Touren, in Reklame-Illustrationen für „Estlands grösstes Fahrrad-Geschäft. Mechanische Werkstatt, mit Motorbetrieb: Fr. Nicolai, REVAL, Lehmstrasse“ sowie in einer Eigenanzeige für seine Angebote. /3/ Auch der Baltische Radfahrer-Kalender für das Jahr 1897 enthält zwei signierte Anzeigen-Illustrationen von Gustav Bauer, die hier auch abgebildet sind. /4/ Und auf die jeweils letzten Inhaltsseiten der Hefte der Reihe „Radler-Streifzüge durch die Mark Brandenburg“ sind jeweils Gustav Bauers Motive gedruckt. Diese Reihe wird nach und nach in der Zentral- und Landesbibliothek Berlin digitalisiert. Die DRAISENA druckte ebenfalls Motive von Bauer, aber auch von einem anderen Illustrator namens Trautmann.



Mit TRAUTMANN · DRESDEN · PLAUEN signierte **Heinrich Emil Trautmann** seine Klischees mit Radfahrmotiven. In der Festschrift zur 10-jährigen Stiftungsfeier des Jurjewer Radfahrer-Vereins 1888-1898 in Estland sind mehrere seiner Illustrationen abgedruckt, eine Auswahl davon ist auf der S. 37 zu sehen. Sie sind auch digital zu finden, weil die Bibliothek der altherwürdigen Universität Tartu (Estland) die Festschrift digitalisiert und für die Allgemeinheit zugänglich ins Netz gestellt hat. /5/ Trautmann wurde am 7. August 1865 geboren und verstarb um 1942. Der Xylograph hatte seine Geschäftsräume in der Dresdner Falkenstraße 43, II. und III. Stock, später in Dresden-Löbtau. Der Eintrag im Dresdner Handelsregister Nr. 8688 legt einen Geschäftsbeginn seiner gleichnamigen Firma im Jahr 1899 nahe. Acht Gehilfen und



ein Lehrling arbeiten für ihn 1905. Ab 1908 war Trautmann Mitglied im Bund der Xylographischen Anstalten Deutschlands. Noch 1930 ist er als Xylograph in Dresden-Löbtau nachgewiesen, dann allerdings ohne Gehilfen und Lehrlinge. /6/

(Jens Bemme, Dresden)

Anmerkungen

- /1/ Wikimedia Commons: *Sitzende Dame*, GUSTAV_BAUER.svg; *Radfahrerin*, _TRAUTMANN.svg; *Herr mit Laufrad*, _TRAUTMANN.svg;
- Zwei Mädchen im Laufrad sitzend*, _TRAUTMANN.svg
- /2/ Stadtwiki Dresden: Gustav Bauer
- /3/ Wikisource: *Tourenbuch von Estland*, S. 179
- /4/ Wikimedia Commons: *Baltischer Radfahrer-Kalender für das Jahr 1897.pdf*, S. 330 und 332
- /5/ <https://dspace.ut.ee/handle/10062/63089>
- /6/ Stadtwiki Dresden: Heinrich Emil Trautmann



Zur Bundeshotelfrage

„Zur Bundeshotelfrage“ lautete 1891 in der Zeitschrift DEUTSCHER RADFAHRER-BUND die Überschrift zur Diskussion über Qualität der Bundeshotels des DRB. /1/ Die Bedeutung von **Bundeshotels, Bundesgasthöfen und Bundes-einkehrstellen** für die Radfahrer am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts sollte nicht unterschätzt werden.

Auf den ersten Seiten des 13. Bandes der Reihe „Rad-Rundfahrten in Deutschland für Odenwald und Neckartal“ heißt es: „Mit *B* (Bundeshotel) sind Gasthöfe bezeichnet, welche den Mitgliedern des Deutschen Radfahrer-Bundes, mit *U* (Unionshotel) solche, die den Mitgliedern der Allgemeinen Radfahrer-Union (Deutscher Tourenclub) besondere Vergünstigungen gewähren.“ Dieses Tourenbuch von E. Wegener und J. Grüss wurde in der Sächsischen Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden (SLUB Dresden) digitalisiert und allgemein zugänglich online gestellt. /2/

Diese Unterkünfte und gastronomischen Betriebe boten Bundesmitgliedern vergünstigte Konditionen, ggf. Abstellräume und anderen Service für Fahrräder und ihre Stahlrossreiter. Sie boten Gelegenheit, Radfahrer zu treffen – Bundesgenossen aus anderen Gegenden des Lan-



des. Für die Radfahrerbünde boten assoziierte Hotels und Lokale die Chance, den Nutzen der Mitgliedschaft zu verdeutlichen – gegenüber Radfahrern, einerseits. Andererseits profitierten Gast-

hausbesitzer von radreisenden Gästen und somit vermutlich auch von einer eigenen Mitgliedschaft im Deutschen Radfahrer-Bund, in der Allgemeinen Radfahrer-Union (ARU), im Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“ (ARB), im Lausitzer (LRB) oder im Süddeutschen Radfahrer-Bund. /3/ Stationen des Rad- und Motorradfahrer-Verbands „Concordia“ mit Sitz in Bamberg wurden z. B. nur mit Einkehrstelle bzw. als Hilfsstation bezeichnet.

Bundeseinkehrstellen, Bundeshotels und ähnliche Lokale sowie deren Verbindungen mit den Radfahrerbünden sind im Detail weitgehend unerforscht. Die ARU veröffentlichte 1896 in Nürnberg das „Verzeichnis der Consule und Vertreter, Unions-Vereine, Gasthöfe und Reparaturwerkstätten“. /4/ Auf Seite 29 und 30 stehen die Dresdner ARU-Vertreter, Dresdner Hotels und die damaligen Preise.

*H Etablissements „Deutscher Kaiser“ in Pieschen c 50 Pf. bis M. 1.25
 *H Hollachs Restaurant
 *H Trompeter-Schlösschen a M. 12.5 bis M. 2 c 50 bis 75 Pf. und M. 1.—
 H Sächs. Hof a M. 1.50, b 30 Pf. c 35 Pf. bis M. 1.—
 *H San Remo a M. 1.—, b 40 Pf.

Im Handbuch 1925 des LRB ist eine Liste seiner Bundeseinkehrstellen enthalten, die in Wikipedia auf der Diskussionsseite des LRB-Artikels transkribiert wurde. /5/ Manche dieser Lokale sind heute noch aktiv. Für Dresdner Radfahrer waren diese Gasthäuser vermutlich relevant. Die Oberlausitz liegt nah. Rund um die Stadt, deren Grenzen damals enger waren als heute, boten **Radfahrerstationen**, Restaurants mit Gästegarten, Cafés, Hotels und Gasthöfe Ziele für Radfahrervereine und Einzelfahrer: (siehe unter www.stadt.wikid.de/wiki/Radfahrerstationen_und_Bundeseinkehrstellen). Historische Quellen für diese Lokale sind z. B. zeitgenössische Adressbücher, Festprogramme der Radfahrerbünde und der Radfahrervereine, Ankündigungen und Zeitungsberichte sowie historische Fotos, z. B. der Radfahrerstation an der Kesselsdorfer Straße (Gasthof Niedergoritz), in Niederwartha (Restaurant Bahnschlösschen) oder in der Königstraße in Heidenau (Hotel und Restaurant Wettiner Hof).

Als **Standquartiere** wurden Unterkünfte und Lokale bezeichnet, die als Ausgangspunkt mehrtägiger Aufenthalte am Ort des Bundestages dienten. In Inseraten der Fest-Zeitung für das 43. Bundes-

fest des Bundes Deutscher Radfahrer 1926 in Dresden sind die bevorzugten Quartiere und Lokale der einzelnen Sportverbände bezeichnet: Restaurant Otto Maschner für Gau 41 Halle-Dessau, Zum Radeberger für Gau 39 Chemnitz, Braunschweiger Hof für die Gaue 44 Altmark, 45 Harz-Kyffhäuser, 46 Braunschweig usw. Diese alten Festzeitungen werden heute im Stadtarchiv Dresden bewahrt.



Bekannt geworden in Sammlerkreisen ist Georg Paulis Werbeschild „Radfahrer Station“. /6/ Eines gehört inzwischen zur Sammlung des Verkehrsmuseums in Dresden. Ein Schild, das heute in einer Weinböhler Sammlung steckt, wurde kürzlich in der Ausstellung „Großenhain bewegt sich“ gezeigt. /7/ Pauli veröffentlichte ab 1901 sein Handbuch (später: „Paulis Handbuch der Rad- und Motorfahrer Sachsens“). Er lebte als Lehrer in Demitz-Thumitz bei Bautzen, brachte sich das Setzer- und Druckerhandwerk bei und gründete 1906 den Lausitzer Radfahrer-Bund. Das Vereinsorgan DEUTSCHE RADLER-POST erschien etwa 1911 bis 1916 in Pulsnitz, von Dresden nur eine kleine Autofahrt entfernt. /8/ Eine Analyse dieser Bundeszeitung in Bezug auf die Bundeseinkehrstellenfrage (die so vermutlich nie bezeichnet wurde!) ist noch nicht erfolgt. In der RADLER-POST sind häufig Bundesbecher erwähnt, aber das ist eine andere Geschichte ... /9/

Das skizzierte Phänomen assoziierter Radfahrerbundeshotels und -gastwirtschaften ist in vielen Teilen des deutschen Sprachraums zu finden – vergleichbar mit den regionalen Radfahrerbünden, die ab den 1890er Jahren bis 1933 das regionale Verbandsleben für Radfahrervereine und manche Einzelfahrer organisierten; teilweise in deutlicher Abgrenzung gegenüber überregionalen Radfahrerverbänden (DRB) bzw. in Kooperationen (ARU/LRB). Das Schweizerische Sozial-

archiv schreibt in seinen Archivfindmitteln: „Das Tourenfahren wurde durch eine Reihe von Dienstleistungen unterstützt (Unfallversicherung, Einkehrstellenverzeichnisse, Erledigen von Grenzformalitäten, Tourenvorschläge etc.).“ Vom Steiermärkischen Arbeiter-Radfahrerbund heißt es: „Bestimmte Gast- und Kaffeehäuser wurden als Einkehrstellen empfohlen“ – etwa das Lokal List in Müzzuschlag –, im Reichsorgan wurden die Genossen explizit ersucht, nur in Klublokale einzukehren und „andere Lokale möglichst zu meiden“.

Lieferte der sächsische Hoflieferant Otto Boyde in Dresden (siehe Rückseite des KS-Hefts) um 1900 seine Limonaden an Radfahrerstationen und Bundeshotels? /10/ Solche und andere Fragen gibt es überall. Viel spricht für eine noch zu schreibende Geschichte der Radfahr-Gastronomie.

„Ich kenne das Wort noch von Oma“ – aus der Niederlausitz war zu erfahren, dass der Begriff „Bundeseinkehrstelle“ umgangssprachlich im Alltag bis vor Kurzem noch verwendet wurde, nur etwas allgemeiner für Einkehr oder Gaststätte ohne Bezug zum Radfahren. Eine weitere Frage liegt also nahe: Wo noch außerhalb der Lausitz wird und wurde noch von der Bundeseinkehrstelle gesprochen? Zuschriften gerne an mail@jensbemme.de

(Jens Bemme, Dresden)

Anmerkungen

- [1] Deutscher Radfahrer-Bund, Fachzeitschrift für die Interessen des Radfahrens, Magdeburg, 6. Jg. 1893, S. 102
- [2] Digitalisat der SLUB unter <https://digital.slub-dresden.de/werkansicht/dlf/173479/1/0/>
- [3] Wikipedia: Bundeseinkehrstelle
- [4] Digitalisat der Bayerischen Staatsbibliothek München unter <http://mdz-nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bvb:12-bsb00103147-8>
- [5] Wikipedia: Lausitzer Radfahrer-Bund: Diskussionsseite
- [6] abgedruckt in: Paul's Handbuch für die Radfahrer Sachsens
- [7] Wikimedia Commons: Werbeschild "Radfahrer Station".jpg
- [8] DEUTSCHE RADLER-POST: Amtliches Organ des Lausitzer Radfahrer-Bundes und des Hauptkons. Lausitz d. Allgem. Radf.-Union; Fachzeitschrift für die Gesamtinteressen des Radfahrersports und der Fachindustrie
- [9] Wikipedia: Bundesbecher
- [10] Wikimedia Commons: Otto_Boyde_Dresden.jpg

Abbildungsnachweis

Buchtitel: SLUB Dresden
Textblock: Digitale Bibliothek - Bayrische Staatsbibliothek unter CC Lizenz BY-NC-SA 4.0
Blechschild: Verkehrsmuseum Dresden

Ein Härtefall

Vor kurzem bekam ich eine äußerlich intakte Azetylen-Lampe „Luxor“ mit der Bitte um Überholung zugeschickt. Das mit schöner Patina behaftete Objekt war sehr „fußlastig“ und ließ damit den Verdacht aufkommen, dass nicht entfernter Karbidschlamm steinhart ausgetrocknet ist und die Bauteile miteinander verbacken hat.

Der Karbidtopf und der große Rändelgriff bildeten eine unzertrennlich scheinende Einheit, die sich gegenüber dem Oberteil drehen, aber nicht abnehmen ließ. Bei einem früheren Versuch, die Lampe gewaltsam zu öffnen, hatte sich das im Wasserbehälter eingebördelte und verlötete Verbindungsrohr gelöst und ließ sich nun gemeinsam mit den Unterteilen drehen. Was tun?



Einzige Möglichkeit: Die Sache von unten her angehen. Es gibt dort eine weichverlötete Mutter, die sich nach Erwärmung abdrehen ließ. (Foto 1) Liegt eine Bördelung vor, muss vorsichtig gedremelt werden. Damit ist der Rändelgriff schon einmal entfernt und es zeigt sich der Behälterboden.

Mit einem 4 bis 5 mm Metallbohrer werden nun um das zentrale Verbindungsrohr herum mit Abstand in einem Teilkreis mehrere Löcher in das dünne Blech und den Inhalt gebohrt. Vorsicht! Nicht bis in den Wassertank bohren. Die Löcher werden später mit einer Messing-



scheibe, ähnlich einer U-Scheibe, überdeckt und dicht verlötet. Nun gilt es, durch die Löcher hindurch zu wässern und mit einem harten Draht oder einem Bohrer den Inhalt zu zermürben und die Mittelachse freizuarbeiten. Geduld ist angesagt. Essig kann auch helfen.

Lässt sich der Schlammtopf nach einer Weile abziehen, zeigt sich das Ausmaß der Ursache. (Foto 2) Von der nun offenen Seite her ist es möglich, vorsichtig weitere Bohrungen einzubringen, um die Masse mit geeigneten Werkzeugen zu zerlegen. Die Reste sind mit Kalkentferner, Essig, weicher Drahtbürste usw. zu entfernen. (Foto 3)



Im behandelten Fall wurden alle Teile sorgfältig gereinigt, neue Dichtungen und die Filzeinlage geschnitten, der fehlende Verschluss für den Wassertank gedreht, die gebohrten Löcher verschlossen und das Zentralrohr im Wassertank neu verlötet.



Das Ergebnis ist eine funktionierende, sehr schöne Lampe mit geschlossener Patina wie das Foto 4 zeigt.

(Bernhard Schmidt, Neunkirchen)

Stallhoftreffen 2019

Seit 1991 findet jährlich im Herbst eine Freiluft-Ausstellung mit Sammlertreffen im Dresdner Stadtzentrum statt. Wenn nicht gerade Bauarbeiten es verhindern,



ist der geschützte Stallhof unser Platz in der Öffentlichkeit. Wichtig ist uns dabei, dass sich Sammlerfreunde mit ihren Familien unbeschwert treffen und austauschen. Deshalb verzichten wir seit langem auf einen Teilemarkt. Neue oder unbekannte Objekte werden vorgestellt und besprochen. Fahrräder aller Epochen – darunter zahlreiche Kinderfahrzeuge – können ausprobiert und dadurch begreif- und erfahrbar gemacht werden. Seit ein paar Jahren darf bei Livemusik auch getanzt werden, wenn es das Wetter erlaubt.



Bei sonnigem Herbstwetter lockte nun unsere 28. Ausstellung nach dem Motto „Frisch auf! Fahrräder der Weimarer Zeit“ wieder zahllose Besucher in den Dresdner Stallhof. Über 70 Fahrräder aller Epochen – mit Schwerpunkt auf der Bauzeit 1919 bis 1933 – konnten an bei-

den Tagen besichtigt und teilweise ausprobiert werden, ergänzt durch drei Vitrinen und zahlreiche Schautafeln. Besonderer Blickfang waren die drei A.G.B.-Einheitsräder (siehe Foto). Die Ausfahrten führten diesmal durch modernere Stadtteile und elbabwärts über die Gohliser Windmühle nach Alt-Kötzschenbroda, getreu dem alten Schlager „Entschuldigen Sie, fahren Sie per Rad nach Kötzschenbroda?“ Dieses Jahr wurden wir mit Livemusik der Dresdner Boogie-Band „2hot“ verwöhnt und im Ausstellungsbereich legte ein befreundetes, spanisches DJ-Paar alte Schlager auf. Die Musik spiegelte das Wetter, ließ Rad und

Raum noch erhabener glänzen und manches Tanzbein wippen. Vielen Dank den Musikern! Erstmals waren gleich zwei sächsische Ministerpräsidenten unter unseren Besuchern, vermutlich angelockt durch die heitere, weltoffene Atmosphäre.



Der 1591 fertig gestellte Stallhof gilt als einer der ältesten und repräsentativsten Reitturnierplätze der Welt. Der geschlossene Innenhof bietet ideale Bedingungen für unsere Freiluftausstellung: große Ausstellungs- und Ausprobierflächen, ein Laubengang als Regenvariante, moderne Sanitärräume und die unmittelbare Nähe zum Verkehrsmuseum, dessen Mitarbeiter uns immer freundlich unterstützen. Außerdem verläuft durch den Stallhof eine beliebte



Touristenroute. Nicht unwichtig für uns, denn wir finanzieren diese Veranstaltung ausschließlich durch eine Spendenbüchse.

Unser Dank gilt neben den Besuchern und Teilnehmern aus dem In- und Aus-

land auch wieder dem Hausherrn, der Schlösserverwaltung Sachsen für die freundliche Unterstützung.

Ein Kalendervermerk am 19. und 20. September 2020 kann helfen, das nächste Stallhoftreffen mit dem Thema „Auf großer Fahrt - mit dem Fahrrad auf Reisen“ nicht zu verpassen.

(Frank Papperitz, Pirna)

4. Hochrad-Show

Am 24. August 2019 fand in Niederfrohna das 10. Jahn-Radkriterium statt. Das halbe Dorf war auf den Beinen, um auch die diesjährige Hochrad-Show mitzuerleben. Diesmal wurde es eine Show mit heimischen Akteuren. Die tschechischen Hochradfahrer konnten leider nicht dabei sein, sie unterstützten Ducan Mihel bei seinem 24 Std.-Weltrekordversuch im Hochradfahren im Nachbarland. Die Hochradakteure in Niederfrohna kamen dreimal zum Einsatz. Zum ersten stellten sie sich und ihre Räder vor und absolvierten die 3 km lange Rennstrecke durch die Gemeinde. So hatte nahezu jeder Einwohner die Möglichkeit, die hoch zu Ross sitzenden Fahrer zu bewundern und ihnen zuzujubeln. Zum zweiten gab es eine Hochrad-Show mit den Fahrern in stilgerechter Kleidung. Der letzte Einsatz war das 1800 m lange, rund um das Rathaus führende, Hochradrennen, das die Zuschauer wieder mit großer Anteilnahme verfolgten. Folgende Platzierungen wurden erreicht: Erster wurde Frank Albert aus Lengenfeld, zweiter Klaus Rohde aus Cottbus gefolgt von André Glauche aus Niederfrohna.



Der Laufradfahrer Reinhold Stadler aus Markt Wald/Bayern, der das 4. Jahr in Folge am Start war, bekam vom Bürgermeister Klaus Kertzsch einen Hub-schrauber-Rundflug geschenkt. Die Siegerehrung nahmen Artur Tabat, Cheforganisator des ältesten Radrennens „Rund um Köln“ und der Bürgermeister vor. Bekannte Radrenner vergangener Zeiten wie Jens Heppner, ehemals „Telekom“, Andreas Petermann, Wolfgang Löttsch und Jürgen Werner verstärkten das Rennen der „Prominenten“. Ein imposantes Feuerwerk und der Sommernachtsball beendeten den ereignisreichen Tag. Der Organisator der Hochradveranstaltung, Helmut Arnold, dankt der Gemeinde Niederfrohna und dem Diamant-Werk Hartmannsdorf für die Unterstützung.

(Text: Helmut Arnold; Foto: Ruth Arnold)

Wintertreffen 2020

Der Februar ist ein fester Termin für historisch orientierte Fahrradfreunde. So trafen sie sich wieder vom 7. bis 9. in der Jugendherberge der Festspielstadt Bad Hersfeld. Mit 83 Teilnehmern war das Treffen ausgebucht, ein Dutzend Interessenten musste sogar abgesagt werden. Vorab schon einmal: Helge & Ivo, herzlichen Dank für die wieder einmal perfekte Organisation!

Der Freitag begann gemächlich, die ersten Teilnehmer*innen rollten ein, die Tische im Raum des Teilemarktes füllten sich und im Ausstellungsraum fanden sich außergewöhnliche Kinderräder ein. Das



diesjährige Thema „Auf Rädern in die weite Welt – Kinderfahrzeuge im Wandel der Zeit“ wurde gut angenommen – immer wieder erstaunlich, was die Sammlerszene so spontan auf die Beine stellt. In



der Lobby der DJH wurden reichlich Kaffee und Kuchen konsumiert, die Räumlichkeiten erwiesen sich einmal mehr als idealer Treffpunkt. Da die meisten Teilnehmer*innen das Grillbuffet gebucht hatten, musste kein Ortswechsel zum Abendessen vorgenommen werden, so blieb mehr Zeit für das beherrschende Thema: das historische Rad! Bis Mitternacht wurde in kleinen Gruppen diskutiert und erzählt, was sich seit dem Treffen 2019 ereignet hat. Die Themen waren vielfältig und so konnte der Abend schon als Vorglühen für den nächsten Tag angesehen werden.

Nach dem Frühstück ging es um 9 Uhr mit dem vom Vorstand moderierten Punkt „**Vereinsangelegenheiten**“, los. Es folgten etliche Referate, die hier nicht in Einzelheiten wiedergegeben werden können. Details können fallweise bei den Referenten angefragt werden. Die Verfasser notierten einige Begriffe, Formulierungen und Beschreibungen, die den Lesern einen Eindruck vom behandelten Thema geben sollen.

Im ersten Vortrag gab Peter Ullein einen Überblick über die **Anfänge des Radsports in Nürnberg**. Detailreich und mit vielen Abbildungen aus historischen Zeitungen entwickelte Peter ein Bild der lokalen Radsportszene, die mit der Einweihung der ersten Rennbahn 1886 ihren Anfang nahm. **Hatte das Fahrrad früher eine pädagogische Bedeutung?** Diese Frage beantwortete Christopher Stendebach durch seine Bachelor-Arbeit. In den Quellen fanden sich Hinweise, dass gute Reiterinnen zum Beispiel schwerer das Radfahren lernten als Frauen ohne eine sportliche Vorbildung. Ernst Brust von der Firma VeloTech, ein Materialprüfungs-Institut, berichtete an Hand von Beispielen aus seiner Praxis, wie **Kinderfahräder heute technisch geprüft** werden. Ein Bericht vom **Kinderfahrrad-Treffen 2019** in Düsseldorf von Berthold Glunz mit vielen Fotos schloss sich an.

Wer kennt sie nicht von unzähligen Briefköpfen – die rauchenden Schlotte der Fahrradfabriken. Am Beispiel der NSU-Werke legte Sven Dewitz dar, dass **Schornsteine das Ausrufezeichen des Fortschritts** waren. Den meisten Anwesenden war unbekannt, dass der Städtenamen Neckarsulm den Zusammenfluss von Neckar und Sulm bezeichnet – deshalb auch die korrekte Aussprache „Neckar-Sulm“. Das Markenzeichen „NSU im Hirschhorn“ resultiert aus dem Wappen Baden-Württembergs, das u.a. einen Hirsch enthält.

Nach der Mittagspause ging es weiter mit „**Fake or true?**“ Diese Frage beantwortete Berthold Glunz, der über bizarre (Fahrrad-)Erfindungen im Bizarium (Museum in Sluis, Provinz Zeeland NL) in Wort und Bild berichtete. Im Einzelnen ging es u. a. um skurrile Objekte wie ein Unterwasserfahrrad, ein Duschen-Velociped oder ein flugfähiges Fahrrad. Berthold lieferte auch einen kleinen Vorbericht zur IVCA 2020 in Ostende, die inzwischen aber abgesagt wurde.

Christoph Ulbrich stellte das **Rennmaterial von Fichtel & Sachs der 1930er bis 1950er Jahre** vor: Renntorpedo-Nabe, Kettenschaltung und verschiedene Kassettennaben. Trotz sich rasch entwickelnder Geschäftsfelder im motorisierten Bereich setzte F & S weiter auf den Radsport als wichtigen Impulsgeber und Teil der Marketingstrategie für die klassische Torpedo-Nabe.

Uwe Schellhas konnte in seinem Vortrag anschaulich belegen, wie Pierre Alexandre Darracq es schaffte, **die Marke Gladiator aus dem Nichts zum Marktführer zu machen** – allerdings mit unlauteren Tricks! Der französische Blender schaffte es tatsächlich, seine Marke so zu pushen, dass sie schließlich für viel Geld an den Konkurrenten Clement verkauft werden konnte. Danach trieb Darracq seine Spielchen ebenso erfolgreich in der Automobilbranche weiter. Nun folgte für Interessierte eine praktische Vorführung zum **Ausbau eines Glockenlagers** von Uli Feick. So leicht wie angekündigt war es nicht, aber das widerspenstige Lager gab dann schließlich doch auf und ließ sich ausbauen.

Nach der Kaffeepause stellte Jürg Zaugg die **Anfänge der Genfer Fahrradgeschichte** für die Zeitspanne von 1869 bis 1892 dar. Erstaunlich ist, dass die Stadt für 1869 die Gründung des „Velo-Club Geneve“ vorweisen kann. Die Metropole am Genfer See ist laut Jürgg die Velocipedhochburg der Schweiz gewesen. Die enge Bindung an Frankreich brachte diese Fahrzeuge so frühzeitig ins Land.



Rainer Gilles befasste sich mit **Spielfilmen, in denen alte Fahrräder eine Rolle spielen**. Neben „Immer diese Radfahrer!“ gibt es noch etliche andere Filme, die im Buch „Kette rechts – im großen Gang durch das unnütze Radsportwissen“ aufgelistet hat. Darüber hinaus hat Rainer das Internet durchgeforstet und präsentierte neben dem historischen Radrennen aus dem Klamaukfilm „Petroleum-Miezen“ auch was Lehrreiches, einen kleinen Film von 1910, in dem ein Wa-

gemutiger alte und uralte Fahrräder vorführte - inklusive einiger Stürze.

Das Programm des Samstags schloss mit Oswald Wieser, der sich das Thema **Bambusfahrräder - gestern und heute** zu eigen gemacht hat. Das erste Bambusrad wurde 1894 auf der Stanley-Show gezeigt, danach gab es im österreichischen Klagenfurt eine Dekade der Produktion größeren Ausmaßes. Oswald hat gerade über die Pioniere des Bambusradbaus ein Buch geschrieben (siehe Lesetipps S. 34). Dabei fand er den Dreh, mit historischen Produktionsweisen die aktuelle Technik des Bambusradbaus zu revolutionieren.

Zum Treffen gehört auch die Abendveranstaltung am Samstag, bei der Bekanntschaften vertieft werden und neue entstehen. Tatort: die „Klosterschänke“, ein gemütliches Lokal in der Altstadt, in der bestens gespeist und getrunken wurde. Der Abend nahm seinen Ausklang in den Räumlichkeiten der JH, wo wieder ausgiebig das alte Rad im Mittelpunkt der Gespräche stand.

Der Sonntagvormittag brachte eine große Vielfalt der Themen. Peter Ullein startete mit den **Radfahrervereinen in Nürnberg um 1900**. Zu den Aktivitäten der frühen Vereine gehörten Frühlingsfeste und Spaziergänge, Stiftungsfeste mit Banner und Vereins hymne, Gartenfeste und Sonntagstouren, die oft schon um halb sechs Uhr starteten, um die geplanten 130 Kilometern zu schaffen. Ab etwa 1896 nahmen auch Damen „der besseren Stände“ an Ausfahrten teil und besonders alleinstehenden Frauen wurde die Teilnahme empfohlen, um ggf. Herrenbekanntschaften zu machen. Vereinsabzeichen verhalfen zur zollfreien Grenzüberfahrt.



Frank Papperitz widmete sich der **Dresdner Reisemaschine von 1817**, die er auch als Nachbau präsentierte. Im „Dresdner Anzeiger“ wurde über den Bau einer Draisine ausführlich berichtet, die 15 – 22 Taler teuer war und als „Reisemaschine“ angeboten wurde. Frank zi-

tierte diese zeitgenössische Quelle, die zur Überraschung aller Anwesenden das neue Fortbewegungsmittel von allen Seiten beleuchtete. Sinn und Unsinn dieser Erfindung wurde von verschiedenen Schreibern in Rede und Gegenrede in scharfen Worten dargestellt.

Jens Hansen alias Don Torpedo zeigte **drei Varianten von Sachs-Naben mit Konusantrieb**, deren Teile untereinander nicht austauschbar sind. Jürgen Wagner nahm sich des Themas „**Rad und Kind am Ende des 19. Jahrhunderts**“ an und konnte einen tollen Reigen historischer Fotos



Quelle: SLUB Dresden, *Der Radler 1898*, S. 150

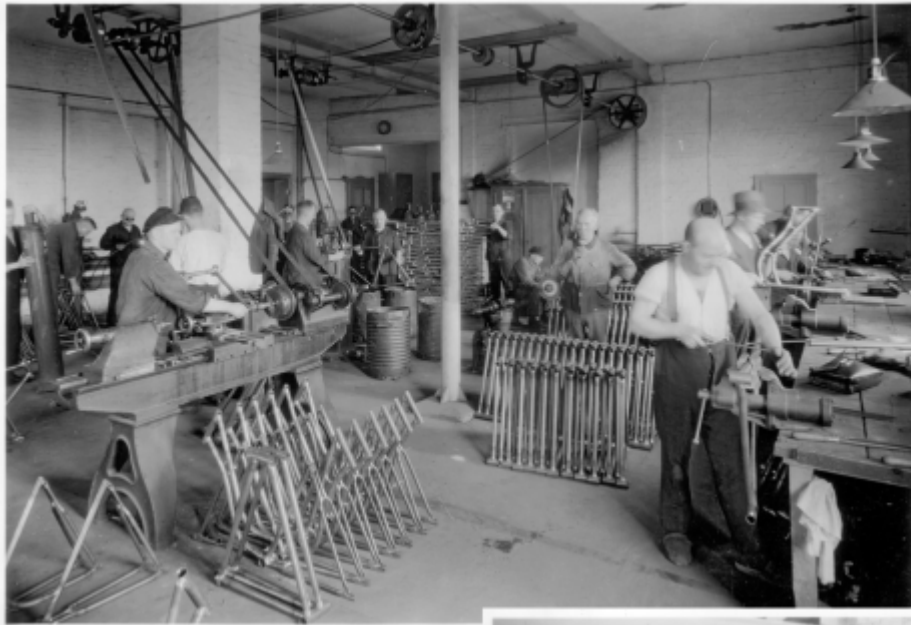
präsentieren, die mittlerweile in Digitalisaten historischer Werke wie zum Beispiel der GARTENLAUBE oder der DRAISENA via Internet zu finden sind. Frank Böttcher gab **Tipps für die Erstellung von Powerpoint-Präsentationen**. Als Letzter trat Dieter Oesingmann mit einem technikorientierten Thema ans Rednerpult, sein Thema: **Dynamos in Leuchtpedalen**. Bei den Begriffen und Zeichnungen aus der hochkomplizierten Elektrotechnik im Zusammenhang mit dem Vortrag über LED-Leuchtpedalen blieb besonders der Begriff „Polführungsdrehmoment“ haften. Von diesen Pedalen hatten die wenigsten Teilnehmer bisher gehört und erst recht nicht von deren Technik, die der Referent als Humbug entlarvte.

Zum Abschluss: 2021 findet das Treffen vom 19. bis 21. Februar statt, Thema „Das Hochrad – Wer hoch fährt, fällt tief!“ Gerne nimmt das Organisationsteam schon jetzt Vorschläge für Vortragsthemen an.

(Text und Fotos : Walter Euhus, Frank Papperitz und Michael Mertins)

Jetzt 25 Jahre Garantie
auf Rahmen und Gabel
einheitlich für alle
STRICKER-Markenräder





Ein Rundgang durch das Stricker-Werk um 1938

Rahmenbau

Links im Vordergrund bearbeitet ein Arbeiter den Lenkkopf eines Rahmens, in dem er ihn mit einem Fräser von innen ausfräst, so werden zu weit in den Kopf ragende Rahmenrohre und Lot entfernt. Die mächtige Fräsbank hat einen Transmissionsantrieb über Lederriemen. Links dahinter werden die Rahmenrohre mit den Muffen verlötet, der Lötler trägt die obligatorische Schutzbrille. Der einzige Sitzende im Raum entgratet Rahmenteile durch Abschleifen. Die Gruppe der Arbeiter am rechten Bildrand entfernt mit Handfeilen überschüssiges Messinglot im Bereich der Muffen.

Lackiererei

Es ist nicht ganz klar, ob hier grundiert oder die erste Schicht Asphaltlack auf die Rahmen gebracht wird. Sicher ist, dass im Tauchverfahren gearbeitet wird. Die getauchten Rahmen werden zum Abtropfen an einer einfachen Vorrichtung an der Wand aufgehängt. Links vorne die Rahmen sind noch glänzend, also in einem rohen abgestrahlten Zustand. Alle anderen Rahmenstapel sind bereits grundiert bzw. lackiert. Rechts im Hintergrund werden die Rahmen auf ein Gestell geladen, auf dem sie in den Trockenofen geschoben werden. Der Ofen ist ganz im Hintergrund als dunkler Schrank zu erkennen.



Liniererei

In der Bildmitte sind einige Rahmen für das Linieren aufgestellt. Das Freihandlinieren wird bei bestem Tageslicht ausgeführt. Hierfür wird schnell trocknender Nitrolack verwendet, der sich auf einem Teller am rechten Bildrand befindet. Für gute Belüftung sorgt nur das weit geöffnete Fenster. Einer der Arbeiter steht auf einem Holzrost, das gegen Fußkälte und Stehbeschwerden helfen sollte. Im Bildhintergrund werden anscheinend von Arbeitern die Schriftzüge und andere Dekore auf die Rohre und Schutzbleche geklebt.

Radspannerei

Bei diesem Foto ist zu erkennen, dass die Situation gestellt ist. Die Zentrierständer sind zum Fotografen ausgerichtet worden - sonst wird mit Sicherheit nicht mit dem Rücken zum Tageslicht gearbeitet. Links im Bild werden die Laufräder zentriert, im Hintergrund sind zwei Mann damit beschäftigt, die Speichen einzuziehen. Der Arbeiter am rechten Bildrand dreht die Speichennippel mit maschineller Hilfe an. Seine Stirn befindet sich im Gefahrenbereich drehender Teile - nur eine einfache Pappe schützt sie!



Montagehalle

Im Hintergrund links werden Schutzbleche an die Rahmen gebaut, in der Bildmitte sind Arbeiter mit der Montage des Antriebs beschäftigt. Am rechten Bildrand ziehen zwei Arbeiter Schläuche ein, über dem Balken hängen einige Schläuche für Ballonreifen. Links auf der Holzkiste steht ein Kompressor, der für das Aufpumpen der Schläuche eingesetzt wird. Er ist, wenn man genau hinschaut, mit dem einen vorn stehenden Laufrad verbunden.

Packerei

Fast vollständig eingepackt gehen die Räder in den Versand. Rechts hinten liegen vorgeformte Pappen zum Schutz der Gabeln, Schutzbleche und Laufräder bereit. Letztere sind mit "Stricker-Rad Bielefeld-Brackwede" bedruckt. Die Räder haben alle einen Halter für Karbidlampen mit integriertem „S“. Das kleine Objekt rechts an der Wand ist keine Lampe, sondern eine fast vollständig abgewickelte Rolle Paketschnur. Hinten links auf dem Packtisch liegen etliche dicke Rollen Schnur und Anhänger für die Versandadresse.

Die Fotos stammen aus einem Album der Firma STRICKER, sie wurden freundlicher Weise von Alexander Dammann aus Isselhorst zur Verfügung gestellt.



Wo das Dornröschen schläft...

Im Jahr 1862 wurde das Bauerndorf Rüsselsheim durch die Nähmaschinenproduktion Adam Opels über Nacht in das Industriezeitalter versetzt. Mit zunehmendem Erfolg und im Sog der aufkommenden Fahrradentwicklung wurde der Produktkatalog auch auf Fahrräder erweitert. Dank der hohen Affinität der Söhne zum Radrennsport und ihrer vielen Siege, verband man mit OPEL schon bald nicht nur Erfolge auf der Rennstrecke, sondern auch Innovationen im Bereich der Massenproduktion. Auch die neu aufziehende Mobilität durch das Automobil wurde von den Opels sehr schnell als erfolversprechendes Betätigungsfeld erkannt und umgesetzt.

In den Kinderschuhen der Automobilentwicklung mussten die Neufahrzeuge vor Kundenübergabe aus technischen Gründen erst getestet und eingefahren werden. Dies erfolgte mit Werksfahrern auf den damals staubigen und teils schlecht ausgebauten Straßen am Produktionsstandort Rüsselsheim, was mit zunehmender Produktionsmenge aufgrund der Lärm- und Staubentwicklung zu stärkerem Unmut bei der Bevölkerung führte.

Abhilfe sollte eine Innovation aus dem Rennsport schaffen. Angelehnt an die ersten festen und nur für diesen Zweck gebauten Rennstrecken der Welt – Brooklands/England und Indianapolis/Amerika –, baute man als kleinen Ableger davon, eine Einfahrbahn für die produzierten Fahrzeuge und zugleich die dritte Rennbahn weltweit. Vor dem Ersten Weltkrieg konzipiert und während des Krieges bereits begonnen, wurde die 1,5 km lange, ungleichmäßige Ellipse bereits im Oktober 1919 fertiggestellt. Die offizielle Eröffnung durch ein kombiniertes Auto- und Motorradrennen fand offiziell am 24. Oktober 1920 statt. Die Anlage kann somit als Meilenstein der motorisierten deutschen Mobilitätsgeschichte angesehen werden.

Und was geschah in den 12 Monaten dazwischen? Die erste Inbetriebnahme fand nahezu geräuschlos statt – mit Muskelkraft und einem Radrennen des heute nicht mehr existenten Radfahrer-Vereins „Vorwärts“ Rüsselsheim. Aus dem Archiv der

MAIN-SPITZE, einer Zeitung für Rüsselsheim und Umgebung, stammt nun der einzige Hinweis, dass am Vormittag des 30. Mai 1920 ein Eröffnungsrennen stattfand und dass man bereits am Mittag um 14 Uhr zur Feier einlud und dies, so hoffte ich, ausgiebig feierte. (siehe Abb.)

Die Bahn spiegelte in den wilden 1920er Jahren nicht nur den Zeitgeist sondern auch die rasende Entwicklung in der Technik wieder. Die Kurvenüberhöhung, ausgelegt für maximal 140 km/h, reichte



jedoch schon wenige Jahre nach der Eröffnung nicht mehr aus, was zu einer Einschränkung der Rennklassen führte – die Fahrzeuggeschwindigkeiten mussten der Bahn angepasst werden. Der Zenit war erreicht und mit den Einschränkungen ging auch das Publikumsinteresse spürbar zurück. Zu ihrer Blütezeit konnte dieser Ort so einige Superlative verbuchen,



wie die Teilnahme der damals berühmtesten Rennfahrer, das erste 24h Motorradrennen der Welt, das erste raketenbetriebene Auto und Besucherrekorde von über 50 000 Menschen.

Ab 1931 fanden dann nur noch Erprobungen von Opel-Fahrzeugen statt, nach dem Krieg Testfahrten durch die US-Army. Im Jahr 1949 lief der Pachtvertrag aus und die Nutzung der Bahn ging endgültig zu Ende. Der heutige Eigentümer – die Stadtwerke Mainz – fördern auf diesem Gelände Trinkwasser und somit verwundert es kaum, dass dieser kein Interesse am Erhalt dieses geschichtsträchtigen Ortes hat und Dornröschen gerne schlafen lassen möchte.



Doch Dornröschen mag nicht mehr schlafen und gerne zum 100-jährigen Jubiläum wieder aufwachen, um vielleicht mit der Freilegung der leider stark beschädigten Betonfahrbahn diesen Ort wieder zu ehren. Eine Aussichtsplattform mit Schautafeln ist bereits installiert. Und sollte es wieder ein Eröffnungsrennen geben – dann mit Muskelkraft auf 100 Jahren alten Fahrrädern und einer Einladung an die Leser*innen des KS – versprochen!

Weitere Informationen sind unter <https://www.facebook.com/Opel-Rennbahn-116120945803513/> zu finden.

(Carsten Ritter, Groß-Gerau)

Das besondere Ausflugsziel	
Bezeichnung	Opel-Rennbahn
Historie	eingeweiht 1919/1920, aufgegeben 1949
Besonderheit	Aussichtsplattform mit Schautafeln zur Geschichte der Bahn
Lage	2 km südlich des Zentrums von Rüsselsheim
Geografische Koordinaten	N 49.967519 O 8.415544
Touristische Radwege in der Nähe	vom Rheinradweg ein Abstecher von 10 km Richtung Osten

Mein Rad

von Charlotte Winkler (5) aus
Berlin-Pankow

**Das vorgestellte Rad ist ein MIFA-
Kinderrad Modell 401 von 1959.**

Wie kam das Rad in Deinen Besitz?

Das Fahrrad haben wir erst seit letztem Herbst. Da hat es mein Papa zusammen mit einem zweiten, blauen Kinderfahrrad und einer großen Maschine für seine Werkstatt aus Berlin geholt. Es gehört eigentlich einem Freund von Papa. Aber weil er es wieder schick gemacht hat, darf ich damit fahren, bis ich zu groß geworden bin.

In welchem Zustand war das Rad?

Als Papa das Rad mitgebracht hat, war es schon ein richtiges Fahrrad. Es hat nichts gefehlt, aber es war dreckig und überall angerostet.

Hast Du es besonders behandelt?

In seiner Werkstatt hat Papa dann alles auseinandergeschraubt, geputzt und poliert. Dann hat er es wieder zusammengebaut. Die alten Reifen waren nicht mehr gut, deshalb haben wir neue draufgemacht. Erst haben wir keine richtigen bekommen. Ein Freund von Papa hat dann die passenden in Italien bestellt. Das hat ganz schön lange gedauert. Die alten sind original, sagt Papa, deshalb will er sie noch aufheben.

Was magst Du an dem Rad besonders?

Ich finde die rote Farbe ganz toll, die passt zu meiner Zahl. Die „5“ ist ja auch rot. (In Charlottes Kita gibt es einen Altersfarbcode für die Gruppen. Die Gruppe der Fünf- bis Sechs-Jährigen ist rot markiert.)

Hattest Du schon ein schönes Erlebnis mit dem Rad?

Das Losfahren ist noch schwer, weil ich nicht ganz mit den Füßen runter komme. Aber im Sommer will ich mit Papa zur Velo-Classico, dann bin ich groß genug. Darauf freue ich mich ganz doll.

Fotos: Sven Dewitz

Katalogabbildung aus dem DDR-Fahrradwiki
<https://www.ddr-fahrradwiki.de/>

Dateiname:

Mifa_35_401_Katalog_1959.jpg/2020.02.26



Vereinsstand auf der VETERAMA

„Alle Jahre wieder“ ... so strömten ca. 35 000 Liebhaber des rostigen Blechs auch 2019 auf das Maimarktgelände in Mannheim, vor Ort umgewidmet in VETERAMA. Obwohl erst 44 Jahre alt, residiert diese Veranstaltung wie ein Dinosaurier im deutschen Oldtimerleben. Ob

mit Klapprad, Kreidler oder Hochrad – alles was hier antritt, hat schon Absoluti-on im Himmel des mobilen Schrotts. So mischte sich auch unser Verein repräsentativ unter die zahlreichen Clubstände in der großen Halle.

Magnetisch wirkten ein ausgestelltes Zeus-Holzfahrrad und ein Captain Gerard-Klappfahrrad auf Besucher, diese verweilten gerne am Stand. Mit Hilfe der dreiköpfigen Standbesetzung – Gerhard Eggers, Jörg Knopf und ich – konnten

zahlreiche Besucher als „alte Bekannte“ begrüßt werden. Vier Besucher konnten sogar vor Ort als Mitglieder gewonnen werden.

Alles in Allem eine für den Verein gelungene Ausstellung. Und ein nur für die Veranstaltung angereister Besucher unseres Standes, Fabian Taleb, kam übrigens aus Argentinien. Wer zweifelt da noch an unserem Völker vereinigenden Hobby?

(Berthold Glunz, Darmstadt)

Bremen Classic Motorshow

Erstmalig gab es einen Vereinsstand zur Bremen Classic Motorshow. Unsere Mitglieder Gerd Böttcher und Heinrich Bültemann-Hagedorn hatten die Idee, ihre Arbeit mit dem Archiv-Scanner zur Dokumentierung und Aufbereitung von Dokumenten für unser Online-Archiv VELOPEDIA öffentlich vorzuführen. Die Messe ist genau der richtige Ort, das Archiv erstmalig öffentlich vorzustellen und bei den Besuchern das Interesse dafür zu wecken. Damit sollte aber auch für unsere Vereinsarbeit gewonnen werden.



Mit viel Glück haben wir noch einen recht guten Platz von der Messeleitung bekommen. So konnten wir einen präsentativen Stand aufbauen und als Besucher-

magnet wurden drei alte Fahrräder dazugestellt. Hier konnten wir nun unsere Arbeit mit der kompletten Scan-An-

lage vorführen und zeigen, was VELOPEDIA alles bietet. An den drei Messetagen wurde fast ununterbrochen gescannt, dafür sorgten mitgebrachte Dokumente und unserer Mitglied Karl-Friedrich



Marks aus der Nähe von Hamburg, der zwei große Beutel wertvoller alter Kataloge mitbrachte. Mit vielen Besuchern ka-

men wir ins Gespräch und konnten sogar einige für unsere VELOPEDIA begeistern. Mit einigen bereits archivierten Dokumenten konnten wir Besuchern genau das liefern, wonach sie schon länger suchten.

Großen Anteil am Messeauftritt hatten die vor Ort wohnenden Mitglieder, die sich an der Präsentation tatkräftig mitgewirkt haben: Gerd und Heinrich. Ganz besonders ist Stefan Krömer zu nennen, der eine unerlässliche Hilfe bei der Vorbereitung, Durchführung und auch beim Abbau der Messe war. Er hat sehr gute Arbeit geleistet, viel Zeit investiert, die tollen Rollups, Poster, Schilder usw. angefertigt und zum Schluss dem Verein überlassen.

Allen, auch den hier nicht genannten, ist für die gute Arbeit zu danken. Dadurch konnten wir uns gut präsentieren, und es hat viel Spass bereitet. Wir haben von verschiedenen Seiten großes Lob für unseren ersten Messeauftritt erhalten. Drei Tage volles Haus, die Bremen Classic Motorshow ist schon eine herausragende Messe – das bestätigen die Besucherzahlen und vielleicht haben wir ein klein wenig zu ihrem Erfolg beigetragen.

(Gerhard Eggers)

AUKTION 2020

Wir haben uns einige Neuerungen überlegt, um diesen Programmpunkt der Velopediade attraktiver und damit zukunfts-fähiger zu gestalten. Die dies-jährige Vereins-Auktion in Sinsheim bietet erstmals höchste Chancen auf tolle Schnäppchen, da garantiert mindestens 50 unserer über 100 attraktiven Exponate mit dem Startpreis von nur EINEM Euro angeboten werden! Da ist für jeden etwas dabei!

Machbar und interessant für alle Be-

teiligten ist das nur, wenn das gesamte Saalpublikum mitbieten kann. Jeder Besucher im Publikum wird daher ab sofort auch Saalbieter und bekommt für 5 Euro eine Biaternummer, die zum Mitsteigern berechtigt. Ein weiterer Anreiz für alle Bieter: Wer für mehr als 50 Euro Exponate ersteigert, bekommt die 5 Euro für die Biaternummer komplett erstattet!

Für Anbieter ist die Einlieferung nach wie vor gebührenfrei. Für Ersteigerer gilt der Zuschlagspreis plus 10 Prozent, also gerade einmal 22 Euro Gesamtkosten, wenn der Hammer bei 20 Euro fällt.

Wer Exponate einliefern möchte, wende sich bitte zeitnah an Marco Krüger oder Frank Papperitz von unserem Auktionsteam (auktion@historische-fahrraeder.de). Eine Auswahl der Exponate wird vorab auf unserer Webseite vorgestellt, da kann man sich vorbereiten und genügend Geld einstecken.

Unsere Auktion lebt von Euch als Einlieferer und Bieter! Nur bei reger Beteiligung haben alle was davon. Manch Anbieter erzielt einen wirklich guten Preis und manch Bieter macht das Schnäppchen des Tages. Wir sehen uns in Sinsheim!

Die Feder

von Jan-Peter Zurek, Düsseldorf

Dank Marcel Zebrantke liegt die Feder nun bei mir. Ich bin eigentlich noch nicht lange im Verein, mein Beitritt erfolgte 2016. Meine Begeisterung für alte Räder begann vor ungefähr sieben Jahren, als ich durch Zufall, an meinem Stadtrad war auf dem Weg zur Arbeit die Kette gerissen, bei Düsseldorf einkehrte und dort ein Pashley Guv'nor vorfand. Natürlich ist das kein wirklich altes, sondern nur ein auf alt getrimmtes Rad – aber es war um mich geschehen. Ein schwarzes Fahrrad mit creme-weißen Reifen.

Ich baute mir kurz darauf selber, auf Basis eines aus China stammenden Flying Pigeon, ein ähnliches Rad zusammen. Ich hatte eine Weile meinen Spaß, aber es musste was echtes Altes her. Ich weiß nicht mehr wie ich auf das Forum und anschließend auf den Verein gekommen bin, aber nach diversen Fehlschlägen landete ich bei einem Rahmenfragment von Welt-Rad, welches ich über das Forum erwarb. Das

Rad wurde restauriert und ich nahm an meiner ersten Velo teil.

Zuvor hatte ich schon mehr und mehr Spaß daran gewonnen, anderen Teilnehmern im Forum zu helfen, ihre Räder zu identifizieren. Auch wenn ich nur ein Rad besaß und wenig Erfahrung mit den verschiedenen Marken hatte, so konnte ich mir, dank der ehemaligen Website „Blitzrad“, welche, durch Mathias Kauder betrieben, diverse Dokumente zu Fahrrädern zum Download anbot, doch behelfen. Allen voran der Bernhard Wedler von 1928. Der Katalog ist ein umfassendes Nachschlagewerk mit Abbildungen von Ersatzteilen, die dabei helfen, ein unbekanntes Rad zu identifizieren. Dazu finden sich hier viele Möglichkeiten, sei es über die Maße der Tretlagerachse, der Gewindesteigung darauf, den Lagerschalen oder den Kurbelmuttern.

Wie schön wäre es doch, dies alles einfach durchsuchbar zur Verfügung zu haben? Zur Velo 2016 kam dann ein weiterer Zufall dazu, just auf dieser Mitgliederversammlung wurde der Antrag gestellt, dass der Verein sich doch bitte dem Erhalt von Fahrrad bezogenen Dokumen-

ten widmen solle. Ich meldete mich, dieses Projekt aus technischer Sicht zu unterstützen.

Weniger als drei Jahre später, nach diversen Prototypen und Experimenten zur Digitalisierung von Dokumenten und der Anschaffung einer Scan-Anlage über den Verein, ging dann die VELOPEDIA im Mai 2019 an den Start und hat seitdem bis heute über 1300 Dokumente zugänglich gemacht.

Mein Dank gilt hier allen Beteiligten, die das Projekt vorangetrieben und unterstützt haben, allen voran Heinz Fingerhut, der zwischen Hüllhorst und Bremen hin und her gependelt ist, um seine Originale zum Scannen abzugeben, sowie an Gert Böttcher und Heinrich Bültmann-Hagedorn, welche Abend für Abend diese Dokumente digitalisiert haben.

Über ein Jahr haben die beiden diese Aufgabe übernommen. Jetzt wechselt der Scanner den Standort und daher reiche ich die Feder mit Freuden an den nächsten „Scanner“, Johannes Rilk, weiter.

Fördermitgliedschaft Hessenpark

Durch die großzügige und uneigennützig Unterstützung des Freilichtmuseums Hessenpark konnten wir 2019 eine sehr gute Velocipediade durchführen. Wir fanden hier ideale Voraussetzungen und einen Partner, der uns half, die Veranstaltung zu einem Erfolg werden zu lassen, ohne dass wir Kosten dafür hatten. Aus dem Grund möchten wir dem Hessenpark danken und ihn bei seiner weiteren Arbeit mit einer Fördermitgliedschaft unterstützen. Seit 2020 sind wir nun Fördermitglied des Freilichtmuseums.

Neben Informationen zu Veranstaltungen haben wir zwei Freikarten erhalten, die wir an unsere Mitglieder weitergeben können. Wer also einmal den Hessenpark besuchen möchte, kann diese Freikarten kurzfristig per WhatsApp bekommen. Zeigt diese an der Kasse vor und bekommt damit freien Eintritt.

Ein Besuch des Freilichtmuseums können wir nur empfehlen, egal ob Jung oder Alt, es ist für alle eine spannende Reise in längst vergangene Zeiten.

(Gerhard Eggers)

Monika Grundmeyer †

Im Veteranen Fahrzeug Verband (VfV) kennt sie jeder, im Verein Historische Fahrräder e.V. nur die Velo-Teilnehmer. Für den VfV war sie viele Jahre die erste Ansprechpartnerin, da sie das Sekretariat geführt hat. Gerne hätte sie 1997 die „Historischen Fahrräder“ als Untergruppe im Verband gesehen, aber die Gründungsmitglieder wollten selbst einen Verein gründen! Trotzdem waren Moni und ihr Mann Martin unserem Verein von Anfang an verbunden und immer bei Veranstaltungen dabei! Mit Martin hat sie einige Jahre den Auktionskatalog in Farbe erstellt, den viele von uns als Sammlerstück im Regal stehen haben! Auch die Rückwände unseres Vereinspavillons sind von Grundmeyers erstellt worden.

Ich habe Moni 1996 in Wiesbaden bei der IVCA-Rallye kennengelernt - als Organisatorin dieser Großveranstaltung! Ich war damals von ihrer Arbeit beeindruckt, unsere Velocipediade



ähnelt deshalb den IVCA-Rallyes. Moni und Martin waren aber schon davor auf internationalen Rallyes unterwegs - meistens mit Hochrädern - und mit ihren Kindern. Durch die Einrad-Gruppe ihrer Kinder kamen die beiden überhaupt erst mit historischen Fahrrädern in Kontakt und wurden vom Sammelvirus infiziert.

Moni, dein fröhliches Lachen wird uns fehlen - aber auch in Erinnerung bleiben!

(Mona Buchmann)

TERMINE 2020 (unter Vorbehalt)

09. Mai 2020: Frühjahrsausfahrt von Zittau nach Großschönau (Fahrrad-Veteranen-Freunde-Dresden 1990 e.V., Info: frank@fahrradsammler.de)

14. Juni 2020: Ausfahrt in Zerna bei Kamenz (FVFD, Info: siehe 9. Mai)

20. - 21. Juni 2020: Velo, Messe Frankfurt

03. - 04. Juli 2020: Teilemarkt und Sommerfest Deutsches Fahrradmuseum Bad Brückenau

04. Juli 2020: Nachtausfahrt in Dresden, 17:00 Uhr ab Umweltzentrum (Info: siehe 9. Mai)

14. - 16. August 2020: Velocipedade in Sinsheim mit Auktion, Ausstellungen, Ausfahrt, Rennen und Festabend

06. September 2020: Sonnenaufgangsfahrt, 4:00 Uhr ab Pirna (Info: siehe 9. Mai)

19. - 20. September 2020: Stallhof-Treffen, Thema 2020: „Auf großer Fahrt - mit dem Fahrrad auf Reisen“ (FVFD, Info: siehe 9. Mai)

09. - 11. Oktober 2020: Veterama-Mannheim

31. Oktober 2020: Rennradtour von Chemnitz nach Dresden (FVFD, Info: siehe 9. Mai)

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

Alex Wernig
Am Mühlgraben 6 - 07952 Pausa
0171-3615817
www.alexwernig.de

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

Zu guter Letzt...



**Internationales Treffen
für historische Fahrräder**
Sonntag, 19. Juli 2020
73061 Ebersbach/Fils
Genussradeln*
ca. 20 km durch das Filstal
für Hoch-, Touren-, Sporträder
13. Velo-Classic*
3 Rundkurse à
52 km 68 km 86 km
und 1.000m Zeitfahren
Anmeldung:
rff_ebersbach@rmsv.de oder
Siegfried Stahl
Tel.: 07163/8986
*Mindestalter der Räder: 30 Jahre

Der Lampendoktor

Bernhard Schmidt
Tel.: 02247 3343 info@topspeed-design.de

Ein besonderes Fundstück ist dieses Prospekt aus den 1960er Jahren. Das herzige Titelbild eines STRICKER-Kataloges verzierte ein Verliebter für seine Uschi mit einem fetten Amorpfel und kritzelte folgenden Text daneben: „Bald kann ich zu Dir liebe Uschi mit dem Fahrrad angefahren kommen. Das wird schön, gell? Du darfst dann auf dem Gepäckständer sitzen, dann radeln wir ins Grüne! Gruß und Kuß Dein Wolfer!“ Hoffen wir mal, dass der Gepäckträger die Uschi ausgehalten hat.



Prospekt aus der Sammlung M. Mertins

Impressum

Der Knochenschüttler
Mitgliederjournal des Historische
Fahrräder e. V.
Zeitschrift für die Liebhaber
historischer Fahrräder.
Gegr. 1995 von Tilman Wagenknecht.

Herausgeber

Historische Fahrräder e. V.
Deisterweg 15B, 30851 Langenhagen
Fon 0511-731474 / Fax 0511-7261769
www.historische-fahrraeder.de
info@historische-fahrraeder.de
Bankverbindung:
Landessparkasse zu Oldenburg (LZO)
BIC: SLZODE22XXX
IBAN: DE04280501000091055335

Redaktion

Michael Mertins (mm)
Liebermannstr. 8, 33613 Bielefeld
Fon 0521-886436
micha.mertins@t-online.de
Jürgen Kronenberg (jk)
Karl-Gonser-Str. 2, 72622 Nürtingen
Fon 07022-42485
juergen.kronenberg@web.de

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

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

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

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

Layout

text-tigger, 32051 Herford
Fon 05221-3469769

Druck

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

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

Urheberrechtlicher Hinweis

Der Knochenschüttler ist nach dem 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 82 53 · Fax 93 82 54

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



Tel: 0341 - 4011884

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



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

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



FahrradBuch.de

SCHÖNE BÜCHER RUND UMS RAD



Lex Reurings &
Willem Janssen Steenberg
DER KAHLE BERG
Auf und über den Mont Ventoux

ISBN 978-3-95726-046-8
ca. 300 Seiten, Broschur | EUR 19,80 [D]

Der Klassiker für alle, die einmal
den Mont Ventoux erklimmen
wollen. Jetzt endlich auch auf
Deutsch. Ab Mai 2020 erhältlich.



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

SPORT LIMONADE

OTTO BOYDE

Förstereistr.
No 9.

DRESDEN-N.

Telephon
No 2165.

Ruderer ziehen ihre Bahnen auf der Elbe, Radfahrer bevölkern das Ufer und zwischendurch zur Erfrischung ein Kaltgetränk – so stellte sich der Limonadenfabrikant Otto Boyde die Freizeitgestaltung der Dresdner vor; Plakat um 1885 aus der Sammlg. Frank Papperitz.