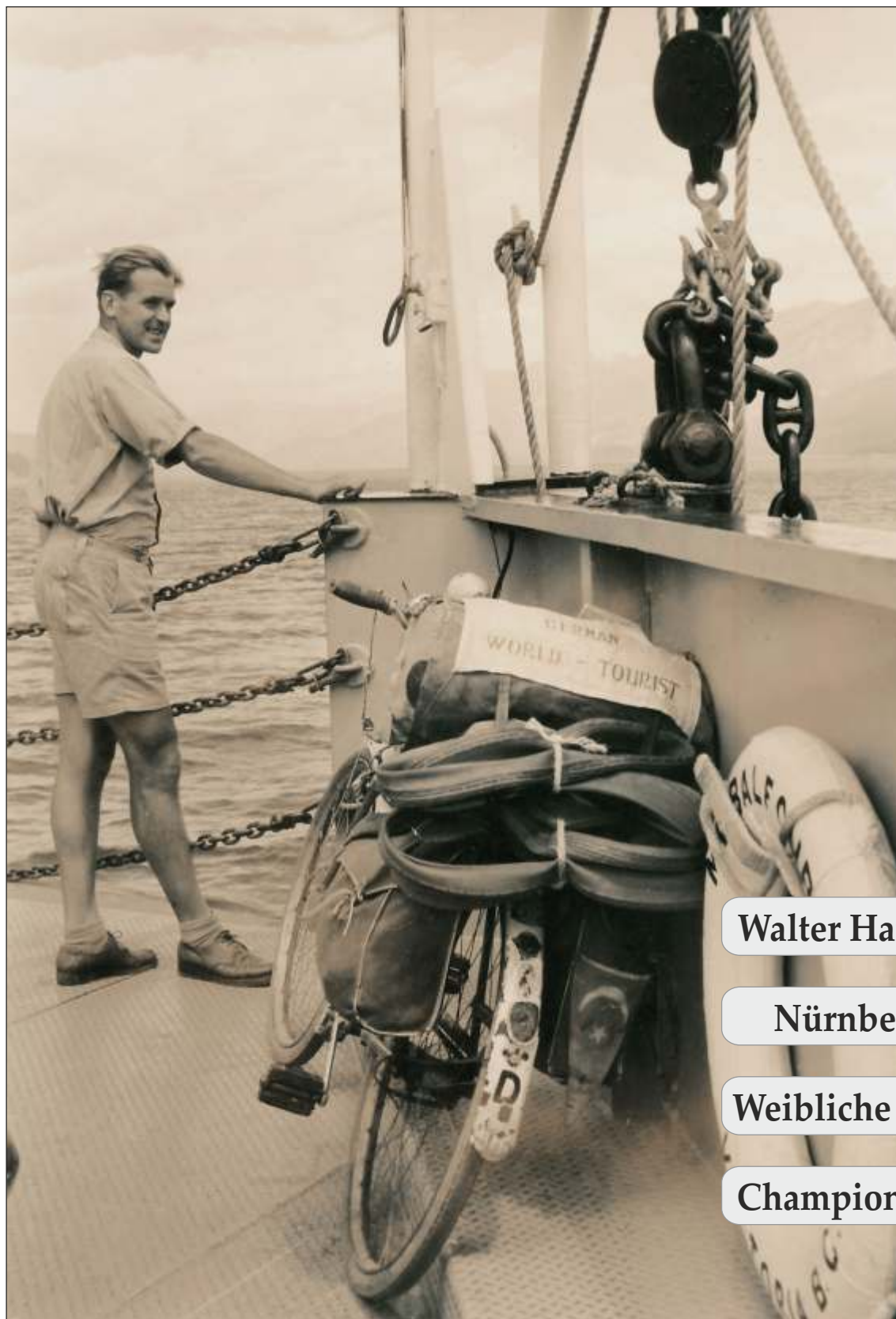


KnochenSchüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

70



Walter Hamanns Welttour

Nürnberger Radsport

Weibliche Jugend im RAD

Champion Keith-Falconer

In dieser Ausgabe:



Walter Hamann verabschiedet sich von seinen Gastgebern in Ostpakistan, September 1956;

aus dem Nachlass W. Hamann

Walter Hamann und seine Welttour

Mit seinen Reisebüchern begeisterte Walter Hamann in den 1960er Jahren eine ganze Generation Jugendlicher. Michael Mertins heftete sich an seine Spur und spürte den umfangreichen persönlichen Nachlass des Weltenbummlers auf.

Ion Keith-Falconer 1856 - 1887

Vom Hochrad-Champion zum Gelehrten und Missionar – was für ein Lebenslauf! Renate Franz nimmt die KS-Leserschaft mit auf die Reise durch das aufregende und viel zu kurze Leben des Briten Ion Keith-Falconer.



*Ausschnitt aus einem Siegetableau zu den Inter-University Bicycle Races von 1877;
aus der Sammlung von Lorne Shields*



Ein Bismarck-Rad mit der Einheitsnummer 16, die auf den Scheinwerfer gemalt ist. Die eigentlich schlichte Schürze ist von der Arbeitsmaid individuell bestickt;

aus der Sammlung von Daisy Vermeiren

Reichsarbeitsdienst der weiblichen Jugend

Die Fahrradnutzung im weiblichen Arbeitsdienst des „Dritten Reichs“ ist weitgehend unbekannt.

Daisy Vermeiren klärt darüber auf und überrascht mit historischen Fotos der Arbeitsmädchen mit ihren Diensträdern.

Peter Ullein beschreibt die Anfänge des Nürnberger Radsports anhand von zeitgenössischen Quellen.

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist vollbracht! Das letzte Heft unter meiner Redaktionsleitung liegt vor Euch. Mir hat seine Fertigstellung besonders viel Freude, aber auch mehr Mühen als sonst bereitet. Alle Autoren haben pünktlich abgeliefert, doch zudem besonders ausführlich geschrieben – was auch auf mich zutrifft, das war vorab so nicht eingeplant. Da half nur, die Seitenzahl aufzustocken! Der Vorstand gab sein okay für die Mehrkosten und die Dinge nahmen ihren Lauf. Die Folge: der umfangreichste KS aller Zeiten! Wie immer hoffe ich, Lese-stoff zusammenge-stellt zu haben, der Euer Interesse finden wird.

Bevor ich mich nun gänzlich von Euch verabschiede, möchte ich noch ein paar Gedanken übermitteln, die mich seit meinem Eintritt in die Redaktion begleitet haben. Unter dem Dach unseres Vereins sind wir alle in der Fahrradhistorie unterwegs, auf der Suche nach Fakten zu Firmen und Lebensläufen, zu Erklärungen für technische Entwicklungen oder beschäftigt mit der Vervollständigung von Sammlungen oder Rekonstruktion von Verlorengegangenen. Die KS-Autoren geben sich die größte Mühe, ihr Wissen weiterzugeben, Sachverhalte korrekt und umfassend darzustellen und mit Quellen zu belegen. Bestes Beispiel dafür sind Fußnoten, die belegen woher oder von wem bestimmte Informationen stammen. Diese Art des Schreibens ist sehr lobenswert, denn sie lässt erkennen, wie es zur Bildung von Spezialwissen kam. Und jede(r), die (der) möchte, kann sich nach der Lektüre des Artikels die Quellen beschaffen und den eigenen Wissensstand vertiefen – sofern ein besonderes Interesse am Thema geweckt wurde.

Berücksichtigen sollten wir aber immer, dass zeitgenössische Quellen auch nicht objektiv sind, denn diese Texte geben nur die Ansicht des Schreibers wieder, können gefälschte Fakten enthalten oder aus irgendwelchen Gründen zensiert sein. Egal, wie stark wir uns bemü-

hen - wir werden das, was wirklich in der Vergangenheit geschah, nie vollständig wiedergeben können! Bestes Beispiel dafür ist mein Artikel über die Weltreise von Walter Hamann. Der Artikel ist die Essenz aus vier Büchern, 155 Reiseberichten, seinem Nachlass und persönlichen Gesprächen mit den Nachkommen. Es ist ein sehr ausführlicher KS-Artikel und trotzdem kann er sich dem wirklichen Geschehen in den Fünfziger Jahren nur annähern. Der Artikel stellt meine Sicht auf die dreijährige Reise und die Persönlichkeit Hamanns dar. Einige Fragen bleiben offen, die Feststellung seiner Töchter – „Papa hat schon viel von seiner Reise erzählt, aber eben auch nicht alles!“ – bringt es auf den Punkt. Und es muss ja auch nicht alles veröffentlicht werden, die Wahrung der Privatsphäre war den am Artikel Beteiligten ganz wichtig. Außerdem zwang die Fülle des Materials zu einer Auswahl, Schwerpunkte mussten gesetzt werden. Es würde mich sehr freuen, wenn Euch mein Abschiedsartikel begeistern könnte, denn er gibt einen tiefen Einblick in die Sphären eines Welttouristen – einer fahrradbegeisterten Person, die ich sehr gerne persönlich kennengelernt hätte.

Seit dem KS 30 bin ich mehr oder weniger stark an der Entstehung unseres Mitgliederjournals beteiligt, nun ist es Zeit für einen Wechsel. Meine Nachfolger werden dem KS ein neues Gesicht und andere Inhalte geben, und das ist gut so. Und was ich so am Rande mitbekommen habe, ist da auch was Gutes im Entstehen. Ihr dürft gespannt sein!

Also, macht's gut, bleibt gesund und munter! Ich tauche jetzt ab in die KS-freie Zone und werde sie genießen.

In diesem Sinne

Euer Michael



Zwei ganz Eiserne – der alte Marek und mm
Foto: Gabriela Mertins

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Michael Mertins: „Oh Welt - Wie bist Du so schön!“ Walter Hamann umrundete die Erde auf fünf Kontinenten	4
- Peter Ullein: Radfahrer-Vereine und die Anfänge des Radsports in Nürnberg	17
- Daisy Vermeiren: Die Arbeitsmädchen und ihre Räder	25
- Renate Franz: Radsportler, Gelehrter, Missionar: The Hon. Ion Keith Falconer	34
Post aus England	41
Literatur	
- Lesetipps	42
Autorenforum	
- Ein Gnom aus Oberursel	44
- Ein echter Nordhäuser	47
- Restauration Singer Dreirad	50
- Digitalisiertes Radfahrerwissen	52
- Wasserspaß der Arbeiterjugend	53
- BAMBI & Co	54
- „Märklin“-Sondermodelle mit Fahrradmotiven	55
- Premier in Eger und Hochradspaß in Dresden	56
Veranstaltungen	
- Stallhottreffen 2020	57
Historisches Dokument	
- Göricke Industriefotos	58
Historische Orte	
- Als man im Harz noch „legs over“ fuhr	60
Vereinsnachrichten	63
Mein Rad	64
Die Feder	65
Anzeigen / Zu guter Letzt / Impressum	66

Titelbild: Walter Hamann auf der Fähre von Victoria nach Vancouver, Foto: privat



Die Karte zeigt in vereinfachter Form die Fahrtroute der Weltreise; Kartografie: © Michael Mertins

Von Michael Mertins, Bielefeld

Als Ergebnis langjähriger Forschungen präsentiert unser scheidender Chefredakteur hier seinen Abschiedsartikel. Vom Spürsinn angetrieben und von einer Vorahnung geleitet, verfolgte Michael unermüdlich Walter Hamanns Spur (siehe „Der Fall Walter Hamann“ auf S. 6), um letztendlich mit einem Schatz belohnt zu werden: der persönliche Nachlass des Weltreisenden. Aus einer Fülle von Material entstand daraufhin ein Artikel, der in diesem Umfang nur möglich wurde, weil erst Hamanns Frau und nach ihrem Ableben die Töchter alle Reiseunterlagen - Fotoalben, Fahrtenbücher, Landkarten, Tagebücher und Briefe - aufbewahrten.

Wer innerhalb von 36 Monaten auf einem ganz gewöhnlichen RIXE-Tourenrad mit Drei-Gang-Nabenschaltung die Welt umrundet hat, dem soll nun eine – wenn auch späte – Würdigung zu Teil werden. Walter Hamann war kein Abenteuerer oder Draufgänger, ich würde ihn teurer als gebildeten Feingeist und toleranten Freidenker bezeichnen. Mit 34 Jahren machte er sich 1955 von Schleswig-Holstein auf den Weg, die Welt und die Menschheit in ihrer Vielfalt kennenzulernen. Aus Überzeugung wählte der Tourist als Fortbewegungsmittel das Fahrrad, weil er wusste, damit der Natur und den Menschen besonders nahe zu kommen. Natürlich ist es hier nicht möglich, seine Weltreise vollständig darzustellen. Um sie unter verschiedenen Aspekten zu beschreiben, konnte ich aus dem Vollen schöpfen: die Reiseberichte aus dem EUTINER KREIS-ANZEIGER (siehe S. 5), die Reisebücher des Franz Schneider Verlags (s. S. 7) und der persönliche

Nachlass (s. S. 9). Wertvolle Ergänzungen ergaben sich durch ausführliche Gespräche mit seinen Töchtern, die mir Vieles anvertrauten, was ich mit Bedacht in meinem Text verwenden durfte.

Biographische Angaben

Bevor es an Reisedetails geht, möchte ich den Lebenslauf des Weltenbummlers näher bringen. Am 3. Mai 1921 erblickte er in Kiel das Licht der Welt, im gleichen Monat erfolgte in Malente die evangelische Taufe auf Walter Adolf Friedrich Hamann. Nach der Volksschule besuchte Walter in Eutin die Johann-Heinrich-Voß-Oberschule, ein Gymnasium, das vor der NS-Zeit noch als Reformschule funktionierte. Nach dem Abitur hätte der damals schon Wissensdurstige gerne studiert, doch Vater Georg war dagegen und ließ seinem Filius lieber „was Handfestes“ angedeihen: eine kaufmännische Lehre in Leipzig. Diese Entscheidung entstand

sicher mit dem Hintergedanken, dass der Sohn später in den väterlichen Betrieb, ein Großhandel für Bürobedarf, einsteigen sollte. In den Kriegsjahren meldete sich Walter freiwillig zum Dienst bei der Luftwaffe, wurde zum Funker (Navigator) ausgebildet und war schließlich im Rang eines Unteroffiziers als Ausbilder tätig. Im April 1945 kam er in das berüchtigte amerikanische Gefangenenlager Bad Kreuznach. Die Versorgungslage war dort schlecht, Hunger ein ständiger Begleiter. August 1945 kam es zu seiner Entlassung und Heimkehr nach Malente-Gremsmühlen.

Einer Quelle ist zu entnehmen, dass Walter in den Nachkriegsjahren für die väterliche Firma als Reisender unterwegs war und Großkunden wie Behörden, Firmen und Schulen in Norddeutschland besuchte. Wohl in dieser Zeit eignete sich der vielseitig interessierte Kaufmann durch die Lektüre geeigneter Bücher ein großes Allgemeinwissen an. Dann fand er Anstellungen beim Kaufhof-Konzern, u. a. in München und Mülheim/Ruhr als Abteilungsleiter. Mit der Garantie einer Wiedereinstellung startete Walter im Juli 1955 zu seiner Weltreise, die er zusammen mit seinem Freund Hagen Röder von Mülheim aus antrat.

Nach seiner Heimkehr 1958 ging der Weitgereiste bei seinem alten Arbeitgeber wieder unter Vertrag und besetzte in der Frankfurter Filiale den Posten des Leiters der Abteilung Schreibwaren, Foto, Optik etc. Im Frühjahr 1961 lernte Walter die junge Fremdsprachensekretärin Dörte Kern kennen, kurz entschlossen heiratete das Paar ein paar Wochen später – die glückliche Ehe brachte drei Töchter hervor. 1965 zog die junge Familie von Frankfurt nach Rückersdorf bei Nürnberg, weil Walter eine neue Stelle innerhalb der Warenhauskette Quelle bekommen hatte. Im Hauptsitz in Nürnberg-Fürth war er nun als Zentraleinkäufer für Kosmetik- und Parfümeriewaren tätig. Nach der überraschenden Diagnose einer Krebserkrankung, mit der niederschmetternden Prognose von vier Wochen Lebenserwartung, begann 1980 ein langer Leidensweg mit vielen Hochs und Tiefs seiner Gefühlslagen. „Papa war ein Mensch, der nie aufgab“, berichtete mir die älteste Tochter, doch nach fünf Jahren erlag er der Krankheit. In dieser Zeit sind ihm phasenweise seine sprühende Lebensfreude und grenzenlose Weltoffenheit verloren gegangen, Freudlosigkeit und Verbitterung über das eigene Schicksal nahmen sich Raum. 1985 verstarb Walter Hamann in einem Nürnberger Krankenhaus, beerdigt wurde er in seiner schleswig-holsteinischen Heimat in der Gemeinde Schönwalde östlich von Malente. Seine drei Töchter haben ihn als warmherzigen, humorvollen und idealistischen Menschen in Erinnerung behalten.

Die Weltreise

Schon vor dem Krieg habe er den Plan gehabt, sich in der Welt umzusehen, schilderte Walter seine Motivation einem Reporter des EUTINER KREIS-ANZEIGERS kurz vor der Abreise aus Malente. Jetzt sei er lebensstüchtig genug, die sich bietende Möglichkeit einer Weltbummelei zu riskieren. In den fremden Kontinenten interessieren ihn die Staatsformen und soziologischen Strukturen, die Sitten und Gebräuche, das Wesen der Religionen, aber auch Kunst und Wissenschaft. Die Finanzierung der auf drei Jahre ausgelegten Reise sollte durch Honorare für Zeitungsartikel gesichert werden, anschließend waren Diavorträge und Reiseberichte in Buchform vorgesehen – soweit jedenfalls der Plan.

Die Abfahrt von Malente am 27. Juli 1955 war nur der Vorstart, denn richtig los ging es von Mülheim aus, seinem damaligen Wohnsitz. Dort schloss sich Walter mit Hagen Röder zusammen, einem 24-jährigen Elektrotechniker der AEG, um gemeinsam auf Tour zu gehen. Den Reisegefährten hatte Walter in seiner Kaufhof-Abteilung „Foto & Bücher“ kennengelernt, wo Hagen ein guter Kunde war. „Reisen und Photographieren – das war Hagens Sehnsucht. Reisen und Schreiben – dieser Gedanke beherrschte mich.“ /1/ So fassten die beiden bald den kühnen Plan, eine Weltreise per Rad zu machen.

Zur Verabschiedung von den Kaufhof-Kollegen gab es ein Sektchen, der Chef

machte die erste Eintragung ins Fahrtenbuch: „Wenn zwei die Welt, Land und Leute kennenlernen wollen, so wird man das sympathisch finden – sie haben eigentlich nur zwei Feinde: die Frauen und den Alkohol!“ Woher der Vorgesetzte diese Weisheit bezog, bleibt offen, aber seine tiefsinnigen Worte sollten nicht unkommentiert bleiben. „Ob er das speziell auf mich bezogen hat?“, fragte Walter später verschmitzt in seinem ersten im EUTINER KREIS-ANZEIGER veröffentlichten Reisebericht. Nach etwas Hektik mit Presse- und Radiointerviews ging es am 4. August endlich los, der elegante Schwung beim Aufsitzen endete beinahe mit Walters Sturz. Der Start zur Welttour fiel regelrecht ins Wasser, die Regencapes kamen gleich zum Einsatz. (Abb. 1) Ein Schild „Mit Kamera, Fahrrad u. Zelt um



Abb. 1 Zum Start in Deutschland gibt es Regenschauer!



Die Reise als Artikelserie

Walter schrieb seine Berichte auf hauchdünnem Luftpostpapier, anfangs mit der mitgeführten Reiseschreibmaschine (siehe Foto S. 11 oben), ab Karachi mit Maschinen seiner Gastgeber, meistens aber mit der Hand. Per Luftpost schickte er die Texte gen Heimat, wo Vater Georg sie auf Manuskriptbögen des EUTINER KREIS-ANZEIGERS (später Ostholsteiner Anzeiger) mit vorgegebener Anzahl der Anschläge abtippte. Mutter Dora lernte extra noch das Maschinens Schreiben mit zehn Fingern, um bei der Schreiarbeit mitzuhelfen. Die Berichte erschienen etwa acht Wochen später in der Tageszeitung. Das ergibt sich durch eine aus Versehen mitgesetzte Bemerkung im Manuskript „Geschrieben in New Borough (Victoria) 9.3.1957 Erlebnisse in Warnambool und Umgebung“ in der Ausgabe vom 4. Mai. Walter schrieb nach eigener Aussage 170 Berichte, abgedruckt wurden sie in 155 Folgen. Durch Digitalisierung des kompletten OSTHOLSTEINER ANZEIGERS sind alle Reiseberichte online über die Eutiner Landesbibliothek zugänglich.

Die Weltreisenden planten nach ihrer Reise ein bebildertes Buch herauszubringen. Für die Fotos war Hagen zuständig, nach seinem Reiseabbruch in Karachi kaufte sich Walter eine „Fotobox“, um selbst zu knipsen. In Sydney erhielt er per Luftfracht von seinem Arbeitgeber Kaufhof eine Voigtländer „Vitessa“. Die Fotos kamen zum Leidwesen der Redaktion in Eutin oft mit Verspätung an, so dass zum Text gehörende Fotos nachträglich abgedruckt werden mussten. Ab Mittelamerika (Panama) erschienen gar keine Fotos mehr in den Berichten. Die Leserschaft der regional erscheinenden Tageszeitung verfolgte die Berichte mit großem Interesse.

Der Fall Walter Hamann

- oder wie ich die Stecknadel im Heuhaufen fand

„Ende gut, alles gut!“, so lautet das Resümée meines letzten Falles, der mich jahrelang beschäftigt hat. Wie viele Jahre es wirklich waren, kann ich gar nicht mehr genau sagen – sieben Jahre sicher, vielleicht auch zwei, drei mehr. Alles begann mit meinem zunehmenden Interesse für historische Radreisen. Seinerzeit kaufte ich antiquarisch alle verfügbaren Bücher zu diesem Thema. Oft vertreten waren die Bücher von Heinz Helfgen (*Ich radle um Welt*) und Walter Hamann (*Mit dem Fahrrad um die Welt* etc.). Letztgenannter beeindruckte mich schwer, weil er seine Welttour auf einem stinknormalen RIXE-Tourenrad aus Bielefeld-Brake unternehmen hatte.

Nach der Lektüre der Hamann'schen Bücher hatte ich irgendwie das Gefühl, die „Akte Hamann“ wäre noch nicht geschlossen. Als KS-Redakteur immer auf der Suche nach einer starken Story, hakte ich den Weltenbummler nie ganz ab. Aber wo Informationen aufstöbern, die über den Buchinhalt hinausgehen? Was mag aus dem Menschen geworden sein, der sich drei Jahre auf einem RIXE-Rad um die Welt gequält hatte? Ob wohl noch irgendwo seine Fahrtenbücher existieren?

Erste Anlaufstelle war mein Sammlerfreund André Päpenmöller, seines Zeichens RIXE-Spezialist und Betreiber der Internetseiten www.sonnengelber.de. Andi war aber trotz jahrzehntelanger Beschäftigung mit dem Bielefelder Hersteller noch nie auf den Namen Hamann gestoßen. Das sollte sich aber bald ändern. Monate später trafen wir uns wieder mal zum Fachgespräch bei einer guten Tasse Tee. „Suchtest Du nicht was über Hamann? Ich habe kürzlich eine Kiste RIXE-Papierkram in Dortmund gekauft, da ist was von Hamann dabei.“ Andi reichte mir einen großen braunen Umschlag, dessen Inhalt mich jubeln ließ: Ein Brief von Walter Hamann an die besagte Firma, etliche seiner Reiseberichte aus einer Tageszeitung und der Clou – eine Weltkarte, in der offensichtlich Walter seine Tour mit einem roten Stift eingetragen hatte!

Zuhause schaute ich mir den Fund genauer an. Der Brief gab preis, dass der Radler 1958 nach seiner Weltum-

rundung nach Frankfurt gezogen war, um dort beim „Kaufhof“ eine Stelle anzutreten. Bei Frankfurter Behörden war nicht zu erfahren, wie lange er dort mit Wohnsitz gemeldet war. Damit verlief diese neue Spur im Sand. Durch die vorliegenden Zeitungsberichte war klar, dass der Weltradrler eigentlich in Malente-Gremsmühlen (Schleswig-Holstein) zuhause war. So bestand vielleicht noch die Möglichkeit, über den örtlichen Heimatverein etwas über die Person Walter Hamann zu erfahren. Aber wie es das Unglück wollte, war der Heimatpfleger vor kurzem verstorben. Sein Nachfolger fand nichts im Archiv, trotz intensiver Suche. Dass Hamanns Vater Georg ein Schreibwarengeschäft im Ort hatte, war das Einzige, was der Befragte zur Familie mitteilen konnte. Immerhin hatte er noch den Tipp parat, dass die alten Ausgaben des Eutiner Kreis-Anzeigers, und damit auch die Reiseberichte, wohl kürzlich digitalisiert worden wären. Die lokale Friedhofsverwaltung hielt sich aus Gründen des Datenschutzes ganz bedeckt, die „Kirche in Ostholstein“ benannte auf Anfrage wenigstens Walter Hamanns Eltern, sein Geburtsdatum und die Daten seiner Taufe und Konfirmation.

Ideen zu weiterführenden Recherchen kamen und gingen. Zwischendurch ein Teilerfolg: Tatsächlich waren die alten Ausgaben des Eutiner Kreis-Anzeigers digitalisiert und durch die Eutiner Landesbibliothek online gestellt worden. In mühsamer Kleinarbeit lud ich etliche Samstagsausgaben mit den Reiseberichten als PDF herunter – insgesamt 155 Folgen! Ihre Lektüre machte „Hunger auf mehr“ zur Person des Welttouristen zu erfahren. Im Internet waren weiterhin nur die Angebote der Jugendbücher zu finden, ansonsten definitiv nichts. Eine Anfrage beim Franz Schneider Verlag ergab keinen Erfolg, denn schon 2003 war dieser in den Egmont Verlagsgesellschaften aufgegangen.

Kann ein so außergewöhnlicher Mensch spurlos verschwinden? Das wollte ich einfach nicht wahrhaben! Eines späten Abends gab ich nochmals verzweifelt Vor- und Nachnamen des Weltumradlers in die Suchmaschine ein und checkte alle Einträge. Und siehe da, auf der x-ten Seite der Suchergebnisse landete ich bei *Google Books* in einem Literaturlexikon der 1960er Jahre beim Eintrag „Walter

Hamann“. Dort stand neben kurzen Angaben zu den Jugendbüchern „(jetzt Rückersdorf)“! Endlich eine neue Spur, beim Ortsnamen konnte es sich nur um den Wohnort Hamanns handeln. Sofort suchte ich im Internet nach der Gemeinde, die es aber fünfmal in Deutschland gibt – drei davon in den neuen Bundesländern. In die DDR wird Hamann damals kaum gegangen sein, blieben die zwei im „Westen“. Eene, meene, muh und raus bist Du – ich wählte Rückersdorf bei Nürnberg. Der Internetauftritt der Gemeindeverwaltung listete alle möglichen Zuständigen auf, ich entschied mich am nächsten Tag für eine Email an die Standesbeamtin. Nur Minuten später kam die Antwort: „Nennt man das Zufall oder Glück? Ich war mit der Frau von Walter Hamann befreundet! Die ist zwar schon länger verstorben, aber ich weiß, dass eine seiner drei Töchter heute in Hersbruck wohnt.“ Meine Freude kannte keine Grenzen! Wir haben dann noch länger telefoniert, aber die Adresse der Tochter Kerstin durfte mir die korrekte Beamtin aus Datenschutzgründen nicht mitteilen. Aus dem Telefonat hatte ich aber erfahren, dass Kerstins Ehemann vor ein paar Jahren gestorben war. Mit dem genannten Vornamen und dem akademischen Grad recherchierte ich seine Todesanzeige, die bei gemeinsamtrauern.com online gestellt war – darin war die Trauerhausadresse aufgeführt. Nun konnte ich versuchen, mit der Tochter postalisch in Verbindung zu treten. Dank meiner Beharrlichkeit und Geduld kamen wir Monate später in Kontakt – eines Tages kam der ersehnte Anruf. Meine Frau nahm das Telefongespräch an, reichte mir den Hörer: „Hier ist 'ne Frau dran, sie sagt, sie sei die Tochter von Walter Hamann...“ Gibt es eine Steigerung von Euphorie? Ja, ich durchlebte sie! Dieses Telefonat war der Endpunkt einer jahrelangen Suche, aber gleichzeitig auch der Beginn einer neuen Freundschaft!



die ganze Welt“ am vorderen Gepäck-sack präsentierte ihr wagemutiges Vorhaben. (siehe S. 4 oben rechts) Die Reise-partner hatten alles bis ins Kleinste durchgeplant. Aber es folgte bald die Erkenntnis: viel zu viel Gepäck an Bord! Einiges ging gleich verloren wie Walters Mecki-Puppe, anderes wie z. B. Luftpumpe und Stiefel gingen erst später ver-schütt.

Die Reiseroute soll hier nur kurz dar-gestellt werden – skizzenhaft ist sie der Karte auf S. 4 zu entnehmen. Die Route führte über Österreich, Jugoslawien, Grie-chenland in die Türkei. Darauf folgten Syrien, Jordanien, Irak, Iran und Pakis-tan. In Karachi bekam Reisepartner Hagen ein verlockendes Angebot seines Arbeitgebers AEG, der vor Ort einen Großauftrag ergattert hatte – was dazu führte, dass Walter seine Reise allein forsetzen musste. Der arg Enttäuschte bereiste nun Indien mit längerem Aufent-halt auf der Insel Ceylon, dann ging es wei-ter über Ostpakistan (heute Bangla-desch), Siam (Thailand), Burma (Myan-mar) nach Singapur. Per Schiff gelangte Walter nach Australien, das ausgehend von Perth entlang der Südküste bis nach Sydney durchfahren wurde. Von dort ging es wieder per Schiff nach Neuseeland und via Fidschi-Inseln sowie Hawaii an die Westküste Kanadas nach Vancouver. Es folgte die Durchquerung Nordamerikas zur Ostküste, dann weiter Richtung Süden nach Mexico, Guatemala, El Salva-dor, Honduras, Nicaragua, Costa Rica und Panama. In Südamerika radelte Wal-ter durch Kolumbien, Ecuador, Peru, Boli-vien und schließlich Argentinien. Den

Schlusspunkt setzte Buenos Aires. Die Atlantik-Überquerung mit den Stationen Gran Canaria, Lissabon, Neapel und dem Ziel Genua genoss der abgeklärte Welt-radler mit großer Vorfreude auf Deutsch-land und die doch schwer vermisste Hei-mat. Mit dem Zug erreichte der Heim-kehrer nach Aufgehalten in München, Frankfurt und Köln endlich Lübeck. Von dort ging es per Rad über Eutin schließ-lich nach Malente, womit Walter über-glücklich am 24. Juli 1958 seine Heimat wieder erreichte. Während der ganzen Reise stand Walter mit der Familie brieflich in Kontakt, an vorher festgeleg-ten Orten erhielt der Kieler seine Hei-matpost hauptpostlagernd.

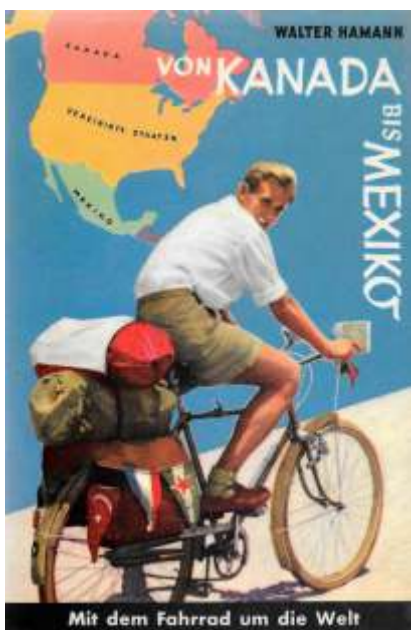


Abb. 2 Evamaria und Walter bei der Falkenjagd in der irakischen Wüste mit dem Prinz von Bahrain

Eine Besonderheit muss ich noch unbe-dingt erwähnen: Ab Griechenland gesell-te sich ein „deutsches Mädel“ dazu und machte das Reise-Duo zum Trio, und das sogar bis Teheran! Da stand vor der Hauptpost in Athen plötzlich Eva-Maria Stemmeler, eine 21 Jahre alte Rheinlän-derin mit ihrem hochbepackten Damen-rad und in „Texashosen“, und das „Hallo“ war groß. Nach ein paar Tagen des Probe-reisens stand fest, dass die aus Ahrem bei Köln stammende Stenotypistin weiter mitfahren durfte. Das Trio hatte eine gute Zeit im Vorderen Orient, besonders bei einem mehrwöchigen Aufenthalt in der Region Bagdad. (Abb. 2) Die sportliche Radlerin wäre gerne weiter mitgefahren, aber die Reise durch den Iran wurde immer gefährlicher – eine Frau in Hosen und dann noch auf einem Rad, das war für die streng religiöse Bevölkerung uner-träglich. Weil sie mehrfach mit Steinen beworfen worden war, brach Eva-Maria widerwillig die Reise in Teheran ab. Der Abschied von Walter und Hagen wird in den Reiseberichten ganz im Gegensatz zu vielen anderen Abschiedsszenen nur mit einem Satz erwähnt, was eine Trennung im Unguten vermuten lässt.

Gastgeber und Unterkünfte

Die tägliche Suche nach einer passab-len Unterkunft für die Nacht war für die Weltreisenden immer wieder eine span-nende Sache. Sie erlebten die volle Band-breite der Quartiere von der verwanzten Absteige bis zum Edelhotel, letzteres allerdings nur, wenn ein betuchter Gön-ner auftauchte. Viele Unterkünfte kamen durch Zufallsbekanntschaften am Zielort



Die Reise in Buchform

Nach Aussage von Walters Tochter Elke wurden die vom Franz Scheider Ver-lag in den 1960er Jahren verlegten fünf Bücher (eine vierteilige Ausgabe und ein leicht gekürzter Gesamtband) von einem Ghostwriter auf Grundlage der Reise-berichte zusammengefasst. Dass inhaltlich nichts verfälscht wurde, war Walter sehr wichtig, darum ließ er sich die Buchfassung vor dem Schriftsatz vorlegen. Seine Berichte betreffend schrieb er 1956 an seinen Vater Georg: „... Und wenn die Leser sich zeitweilig vielleicht auch größere Sensationen wünschen, den Gefal-len werde ich ihnen nicht tun. Ich will ihnen die Länder so zeigen, wie sie wirklich sind, und das Reisen so schildern, wie es wirklich vonstattengeht. ...“ So ist von einem hohen Wahrheitsgehalt seiner Schilderungen auszugehen, was man über Berichte von anderen Weltreisenden nicht unbedingt sagen kann.

Für seine Bücher blieb Haman allerdings nur die Nische „Jugendliteratur“, da Heinz Helfgen Mitte der 1950er Jahre schon 600 000 Exemplare seines Reisebe-richts verkauft hatte. So wurden Walters Berichte jugendgerecht gefiltert, es ent-stand ein blasser Aufguss des wirklich Erlebten. Die Bücher enthalten aber auch Abenteuer, die in den Reiseberichten für die Tageszeitung fehlen, denn dort hat-te Walter manches gefährliche Erlebnis verheimlicht, damit sich die Lieben da-heim nicht um ihn ängstigten. Trotz der vielen Kürzungen sind die Bücher heute noch lesenswert und antiquarisch leicht zu bekommen.

Reiseimpressionen



Walter in Bombay (heute Mumbai) vor dem „Gateway of India“, das an einen Besuch des englischen Königs Georg V. erinnert



Im Naturpark Healesville (bei Melbourne) fressen die zahmen Kängurus aus der Hand.



An der Ostküste Nordamerikas besucht Walter in Washington das United States Capitol, den Regierungssitz.



In den Südstaaten (hier Alabama) wird auf einer Tafel an die frühere spanische Kolonie in der Region erinnert.



Der berühmte Cubo-Aquädukt (Region Zacatecas in Mexiko) mit dem 1957 translozierten Reiterstandbild von Gonzales Ortega

Hier wird die Erdkugel in zwei Hälften geteilt, eine Verpflegungspause am Äquator-Denkmal in Ecuador.

zustande. Reichte das Geld nicht für ein Hotel, wurden einfache Gästehäuser oder die Unterkünfte des YMCA angesteuert. Außerhalb der Ortschaften reichte bisweilen auch der Straßengraben, das eigene Zelt oder die karge Schlafstelle in einer Dienstbaracke der Polizei oder des Zolls. Mit Glück ergaben sich auch Einladungen in private Wohnungen, dann wur-



Abb. 3 Übernachten in einer Shell-Tankstelle auf der malaiischen Halbinsel

den Matratzen oder dicke Teppiche als Nachtlager herangeschleppt. Manchmal entstanden Freundschaften mit den Gastgebern – manche rissen sich die Beine aus, um einen angenehmen Aufenthalt zu ermöglichen, mitunter für die Dauer von ein bis zwei Wochen. Durch Empfehlungsschreiben gelang es oft, gut unterzukommen, quasi an wohlthätige Dachgeber weitergereicht zu werden. Eine der unge-

wöhnlichsten Schlafstellen war sicherlich die in einer Shell-Tankstelle. (Abb.3)

Vielfältig gestalteten sich auch die Gastgeber: Polizisten, Eisenbahner, Studenten, Bauern, Handwerker, Postbeamte oder Grenzer. Deutsche Einwanderer stillten ihr Heimweh mit dem Gast aus der Heimat, aber auch pures Mitleid oder nur Geschäftssinn zählten zu den Beweggründen der Quartiergeber. Endlos lang wäre auch die Liste der Einladungen zu Hochzeiten, Parties, Empfängen, Geburtstagen und Feiertagen, die Gutsituerte wie Oberbürgermeister, Ortsvorsteher, Scheichs, Prinzen, Minister oder Konsulatsangestellte aussprachen. Manch' Einladende wollten sich nur mit den Exoten, die per Rad rund um die Welt unterwegs waren, schmücken, andere hatten echtes Interesse an ihren Gästen.

Gab es keine spendablen Gastgeber, wurde verzehrt, was an der Strecke zu finden war: In Griechenland vorzugsweise Weintrauben, in der Türkei Orangen und in Indien Mangos, auf den Dörfern billige Büffelmilch, mit Mangosaft getränktes Fladenbrot oder gekochter Reis mit Früchten. Australien nährte den Radler mit wilden Brombeeren, Kanada mit Blaubeeren und El Salvador vorzugsweise mit Bananen. In den USA lebte der Welttourist einige Tage von „gezuckertem Puffreis“ – allerhand Päckchen hatte er nach einer Besichtigung der Kellogg's Cornflakes-Fabrik als Proviant geschenkt bekommen. Ungeahnte alkoholische Getränke wie Toddy, ein vergorener Saft aus den Blütenstängeln der Kokospalme,

machte zusammen mit einer unsäglichsten Hitze das Radeln zu einer schwindeligen Angelegenheit: „Ich musste eine Pause einlegen!“ Nicht unerwähnt bleiben soll eine Kiste indisches Bier, die Walter in Bangalore geschenkt bekam. So ein Geschenk kann man als Langstreckenfahrer natürlich nicht ausschlagen, Bier gilt ja auch als Flüssignahrung: „Einsam sitze ich am Wegesrand inmitten des weiten Landes Indien und stüffele...“ Somit verbrachte Walter durch „Gepäckerleichterung“ – wie er es nannte – ein paar stille, glückliche Abende. Das Rauchen einer Opiumpfeife (Abb. 4) und das Kauen von Cocablättern waren eher die Ausnahme.



Abb. 4 Mal ausprobieren: Opium rauchen im Iran!



Der persönliche Nachlass

Das weiterprobte RIXE-Tourenrad existiert leider nicht mehr. Zum Nachlass zählen aber fünf Fotoalben, drei umfangreiche Fahrtenbücher, viele Briefe, Straßenkarten und ein Globus. Auf der Erdkugel trug Walters Vater Georg nach den eingehenden Berichten die Route mit schwarzem Filzstift ein. Die Fahrtenbücher 2 und 3 ließ sich Walter in Kalkutta (Indien) bzw. in San José (Costa Rica) von Buchbindern herstellen. Das Buch 2 mit 300 Seiten ging unterwegs in Kolumbien mitsamt der Doppelgepäcktasche bei einer LKW-Etappe verloren, wurde aber mit Hilfe des lokalen Rundfunks wiedergefunden. Die Fahrtenbücher enthalten eine unglaubliche Vielzahl an persönlichen Widmungen, Versen und guten Wünschen, dazu Briefmarken der durchreisten Länder, Visitenkarten, Werbeaufkleber, aber auch ganz individuell angefertigte Zeichnungen und Karikaturen (siehe S. 12).

Welches Familienmitglied die wunderbaren Fotoalben angelegt hat, ist nicht geklärt. Unklar ist auch der Zeitpunkt – entstanden sie während oder nach der Reise? Neben Hagens und Walters Fotos wurden kleine Landkarten, Prospektfotos, Ansichtskarten und Zeitungsausschnitte eingeklebt. Besonders schön anzusehen sind die Schriftzüge der Stadt- und Ländernamen, die mit gestalterischem Können geschrieben sind. Das von Walter in den Zeitungsberichten oftmals erwähnte Tagebuch, in denen er seine Gemütslagen und ganz persönlichen Gedanken notierte, besteht aus kleinen Taschenkalendern, die erst vor kurzem im Nachlass wiederentdeckt wurden.

Alternative Transportmittel



Mit der „Bananen-Bahn“ der United Fruit Company durch El Salvador unterwegs



Hierzulande unvorstellbar, in Montenegro beliebt: Der LKW-Bus



Drei Tage kämpft sich Walter über den Tigerpass, trägt sein Rad über längere Strecken und kommt physisch an seine Grenzen - Straßenbauarbeiter retten ihm das Leben



Wegen einer Knieverletzung von Walter transportiert der Polizeikommandant von Sirjan (Iran) die Radreisenden im Jeep über das nächste Gebirge



Walter im Hafen von Singapur vor der „MV Gorgon“, die ihn nach Australien bringen wird

Mr. Foster, der Inhaber einer Straßenbaufirma, fliegt Walter über unpassierbares Gebiet nach Golfito (Costa Rica)

Lebensunterhalt

Hauptsächlich lebte Walter von den Honoraren für seine wöchentlichen Zeitungsberichte. (Abb. 5) Um die Wartezeiten auf Ersatzreifen bzw. Zeitungshono-



Abb. 5 Zigarettenpause auf der Decke, mit dabei die Reiseschreibmaschine

rare aus Deutschland zu überbrücken oder eine Schiffspassage finanzieren zu können, nahm Walter hier und da Anstellungen an. In Colombo auf Ceylon ergab sich aus der Besichtigung einer Getränkefabrik, der Schweppes Mineral Waters Company, ein Fließband-Job für drei Wochen: angeschlagene Flaschen aussortieren! In freundschaftlichem Wettstreit mit dem Chinesen Jimmy erreichte Walter nach ein paar Tagen „Training“ das tägliche Pensum von 10 000 Flaschen. In Singapur im Robinson's, einem großen Kaufhaus, war er für gut zwei Wochen als Kaufberater in seinem Element, der Verdienst reichte für das Ticket nach Australien. Noch mehr profilierte sich Walter in einem australischen Kaufhaus Hodern & Sons als Teppichverkäufer. Innerhalb kürzester Zeit war er so erfolgreich, dass ihm ein Abteilungsleiterposten angeboten wurde. Wesentlich schwerer hatte es der gelernte Kaufmann jedoch beim Un-

krautjäten in einer großen Gärtnerei und als Erntehelfer. „Mensch, Walter, Du mußt Kartoffeln sammeln!“, hatten ihm seine australischen Freunde geraten. (Abb. 6) Das Ende vom Lied: ein heftiger Sonnenstich und starke Rückenschmerzen. Das Steineklopfen für einen „Häuslebauer“ in Texas war ebenfalls kein Zuckerschlecken. Bei einer längeren Schiffspassage gab er einem Engländer Deutsch-Unterricht, um seine Kasse aufzubessern – das war doch deutlich angenehmer!

Einstellung zum Leben

Was ist zur Person Walter Hamanns zu berichten? Die Töchter beschreiben mir ihren Vater als großen Idealisten – vorurteilsfrei, respektvoll, weltoffen und an das Gute im Menschen glaubend. Als weitere positive Eigenschaften nennen sie seine Naturverbundenheit, Aufrichtigkeit und Wahrheitsliebe. Der Menschenfreund Hamann wird durch Schilderungen in seinem Bericht aus Kalcutta deutlich: „Mit Rikschas könnte ich fahren, die hier noch von armen, skelettdürren Kulis im Trab gezogen werden. Doch dagegen sträuben sich meine Gefühle gegenüber der Menschenwürde.“ Weil man sich solche Armut bei uns zuhause gar nicht vorstellen könne, erwägt er ein paar Fotos zu schießen. „Aber ich bringe es nicht fertig; ich habe direkt eine Scham, ein solch zum Himmel schreiendes Elend auf die Platte zu bannen. Und ich bringe es auch nicht übers Herz, dieses in Einzelheiten zu beschreiben.“ Viel Positives kann der Empfindsame allerdings der wunderbaren Natur und einzigartigen Landschaft Indiens abgewinnen. Seine seelische Verfassung beschreibt der sonst schwärmerische Radler so: „Geradezu hin- und hergeworfen hat es mich in diesen Tagen.“

Seinen Respekt vor anderen Menschen erkennt man auch in Australien.



Abb. 6 In sengender Hitze auf dem Kartoffelacker in Australien

Walter verurteilt in seinen Berichten die australische Regierung, weil sie die Ureinwohner (Aborigines) nur noch in Reservaten als Sehenswürdigkeit erhalten möchte, ohne ihnen die vollen Rechte zuzugestehen. Man hätte besser daran getan, „die Leute gänzlich in Ruhe und für sich zu lassen“. Die Souvenir-Industrie, so schreibt er kritisch, habe sich während der Olympiade an den Aborigines-Motiven mit Speer und Bumerang seltsam bereichert. Seine frei gehaltene Rede beim Rotary-Club in Adelaide endet mit stehenden Ovationen der Zuhörer. Mit bekennden Aussagen wie „Ob weiße, gelbe, braune oder rote Hautfarbe, – die Gedanken, Gefühle und Wünsche aller Menschen sind fast völlig gleich!“ begeistert Walter das zahlreiche Publikum. Was Walter an den Australiern missfällt, sind die swear-words (Schimpfwörter) wie „bastard“ und „bloody“, die in aller Munde sind: „Eines der schlimmsten Worte, „föckn“ [Anm. d. R.: f*cking], kann ich hier nicht übersetzen.“

Seine Kritik am Konsumverhalten in den USA ist aktueller denn je: Er sieht die Bequemlichkeit der Menschen als zu weit fortgeschritten an und verurteilt die weit verbreiteten Ratenkäufe für ständig neu-geschaffene Dinge und die damit verbundene Verschuldung. Er betrachtet die Amerikaner als Opfer der Werbung, die den Wunsch, immer das Neueste zu besitzen, extrem forciert.

Hamann war also unzweifelhaft ein großer Menschenfreund, aber auch ein ausgesprochener Naturliebhaber wie aus vielen seiner Schilderungen hervorgeht. Das Bad im Golf von Bengalen bei Mee-resleuchten gehört ebenso zu den Höhepunkten seiner Reise wie ein junger Morgen an einem See bei Ajmer (Indien):

Fahrtenbuch-Illustrationen



In Colombo (Ceylon) illustrieren Walters Arbeitskollegen bei Schweppes eine Doppelseite mit frivolen Bilderwitzen, einer spärlich bekleideten Frau und ceylonesischen Briefmarken. Da staunt sogar die Weltkugel, wie ihr der Walter mit seinem Rad auf dem Kopf herumtanzt – so illustriert ein Mexikaner am 27. November 1957 Walters Reise. Walter rast durch Mittelamerika, „gemalt für meinen deutschen ‚Kumpel‘ Walter Hamann“, signiert ist die Zeichnung von Joaquin Rodriguez Maz. Ein Schnellzeichner porträtiert den Weltreisenden in Abazzia (heute Opatija in Kroatien).

„Die Sonne geht auf! Liebe Freunde in der Heimat, in diesem Augenblick hätte ich entzückt jubilieren mögen: O Welt! – Wie bist du so schön!“ Weitere Einblicke in sein Innenleben gewährt der Weltreisende, der schon gern in aller Frühe auf dem Rad sitzt: „Warum ich so viel von Sonnenaufgängen und Sonnenuntergängen schreibe? Gibt es denn etwas erhabener Schöneres in der Natur als den Tageslauf mit dem Erwachen der Sonne zu beginnen und mit ihrem Scheiden zu beenden? Vermitteln einem nicht gerade diese Augenblicke Höhepunkte der Besinnung, an denen man sich irgendwie verbunden fühlt mit dem größeren Kosmos? Wie oft bin ich während meiner Reise schon gefragt worden, welcher Religion ich angehöre. Stets habe ich ausweichend geantwortet. ... Meine religiösen Erbauungsstunden sind am Tage Sonnenaufgang und Sonnenuntergang.“ Angesichts der morgendlichen Naturschönheiten stimmt er gelegentlich vor „überquellendem Glücksgefühl“ auf dem Rad ein Lied an.

Nach dem Verlassen der quirligen Großstädte genießt der Globetrotter die Einsamkeit der Landstraße: „Die Gedanken brauchen Raum und keine Ablenkung.“ Dass die Lehre des Buddhismus bei Walter großen Anklang gefunden hat und er Schmerzen unkonventionell mit Yoga-Übungen behandelt, überrascht mich nicht mehr. Auch solche Sätze wie „Was Du gibst, bekommst Du von irgend-einer anderen Seite zurück.“, nimmt man dem Freidenker vollends ab.

Walter und sein Freund Hagen, waren aber auch keine „Kinder von Traurigkeit“. Sie ließen unterwegs keine sich bietende Feierlichkeit aus. So mancher Absturz mit Raki, Ouzo und Retzina gehörte zum Tourprogramm. Da kam es schon mal vor, dass man mit kleinen dicken Griechen Walzer tanzte oder es schaffte, Montenegrinern das Lied „Oh du wunderschöner, deutscher Rhein“ beizubringen. All das macht diese beiden Weltumradler noch sympathischer, oder? Walter, ab Karachi allein unterwegs, kann es aber auch krachen lassen. In Virginia (USA) notiert er: „Wenn es stimmt, was mir jemand in mein Fahrtenbuch geschrieben hat, dann habe ich sogar an diesem Abend auf Strumpfsocken getanzt.“ Das hätte ich allerdings von einem Liebhaber der klassischen Musik, als der er sich bei vielen seiner Gastgeber erweist, so nicht erwartet.

Herzensangelegenheiten

Einblicke in seine Gefühlswelt gibt Walter bei so mancher Abschiedsszene.



Abb. 7 Walter als „charming boy“ zwischen zwei Kanadierinnen im Staat Ontario – ihre Ehemänner angeln am nahe gelegenen Seeufer

Zum Ablegen seines Schiffes im Hafen von Singapur schreibt er: „Norma und Ron winken lange, bis sie meinen Augen entschwinden. Es ist ein schmerzliches Gefühl, die Trennung. Doch das Bewußtsein, um solch wertvolle Freundschaften bereichert zu sein, macht einen glücklich!“ Ähnlich formulierte Abschiedsgedanken wiederholen sich immer wieder im Verlauf seiner Reise. „Wen werde ich denn wirklich von all den vielen Menschen wiedertreffen, die mir auf meiner Reise zu Freunden wurden?“ Wie tiefgründig Walter denkt, zeigt auch dieser Satz: „Es ist doch nicht nur ein In-den-Tag-hin-einleben, was unser Leben und Schicksal ausmacht, sondern wie wir das Erleben gestalten, auswerten und empfinden, darauf kommt es an!“ Sein probates Mittel gegen aufkommende Melancholie ist das „Meilenfressen“, sprich auf dem Rad Strecke machen.

Walter stellt sich im Laufe der Reise auch als großer Bewunderer des „schönen Geschlechts“ heraus, immer wieder beschreibt er die Frauen seiner Reiseländer. Eine ganze Seite könnte ich hier füllen, belasse es aber bei wenigen Beispielen. Aus einem Straßencafé in Ranong beobachtete Walter „sauber gekleidete Chinesinnen in flotter europäischer Garderobe oder shorts“, sie sind für ihn „etwas so Neues und irgendwie Langentbehrtes“, dass er „diese wohlthuende Augenweide“ eine ganze Weile genießt. Die Obstverkäuferinnen auf Ceylon bei Kandi beschreibt der in der Heimat Ungebundene als verwirrend schön: „Diese Mädchen sind sich nicht nur ihrer Schönheit bewusst, sondern sie sind nebenbei auch noch geschäftstüchtig.“ Aber auch die Frauen umschwärmten den gutaussehenden, schlanken, blonden Mann aus dem

fernen Deutschland. (Abb. 7) In seinen wöchentlichen Reiseberichten schildert der Tourist den einen oder anderen Flirt, wie ernst diese waren, entzieht sich der Kenntnis aller an diesem Text Beteiligten. „Papa hat schon vieles von seiner Reise zum Besten gegeben, aber eben auch nicht alles“, berichteten mir seine Töchter. Sie bestätigen ihrem Vater zwar eine charismatische Ausstrahlung auf Frauen, von seinem Wesen her sei er aber

alles andere als ein flotter „sunny boy“ gewesen. (Abb. 8)



Abb. 8 Frische Kokosmilch am Strand der Insel Ceylon sind ein großer Genuss!

Kuriose Begebenheiten

Man kann sich gut vorstellen, dass unterwegs allerlei kuriose Dinge passierten. Hier eine kleine Auswahl! In Griechenland besuchten die beiden Radler den einstmaligen Harem von Pascha Mohamed Hali in Kavalla und stellten sich das rege Treiben vergangener Zeiten vor. Vor lauter Überschwang stimmten sie den bekannten Schlager „Im Harem saßen heulend die Eunuchen“ an. Im Irak trafen sie den 110 Jahre alten Scheich Salim Humayed, der zeigte ihnen stolz sein bunt illuminiertes Spiegelkabinett,

dekoriert mit Fotos leicht bekleideter Mädchen – die Globetrotter machten ihn ganz selig, in dem sie ihm „*ansprechende Bilder aus einem deutschen Foto-Magazin*“ schenkten, die Hagen „zufällig“ dabei hatte.

Bei einer Bahnetappe in Pakistan wurde Walter zur Kühlung ein dicker Eisblock in das Zugabteil gestellt, in Burmas Dschungel half ein Klingelkonzert gegen Tiger. Eine Kollision mit einer indischen Kuh, die sich plötzlich in den Weg stellte, endete mit einem Hechtsprung auf den Asphalt – mit lädierten Knien muss Walter die Fahrt per Bahn fortsetzen. Das deutsche Konsulat in Kalkutta betrat unser Welttourist – von ihm unbemerkt – mit „*heiligem Kuhschiss*“ an den Schuhen, seine „*anrühigen Quanten*“ kamen dort nicht gut an.

Kaum eingetroffen in Australien bringt man Wolly, wie ihn die „Aussies“ nennen, die zehn Gebote der Biertrinker bei. „*Das Tempo, das sowohl die Männer als auch die Mädchen beim Biertrinken vorlegen, ist beängstigend.*“ Als Erinnerungsgeschenk erhält er von den Dauergästen des Pubs eine schrillbunte Krawatte mit „*vollbusiger Badenixe*“.

In einem riesigen Chicagoer Parkhaus ist am Abend sein eingestelltes Rad nicht mehr zu finden, weil die Boys zuerst ein Auto der Marke RIXE suchen. Nach dem unglücklichen Zusammentreffen mit einem Stinktief muss Walter seine Kleidung verbrennen, der Geruch bleibt auch nach dem Waschen unerträglich. Beim Campieren im Freien in David (Panama) verwandeln Blattschneideameisen über Nacht seine Unterhosen und Strümpfe in „*Netzwäsche*“. In den Höhenlagen der Anden trifft den hartgeprüften Radler eine erbärmliche Kälte. In der Not wird alles angezogen, was er dabei hat: Socken dienen als Handschuhe, zusätzlich werden die Hände mit Unterhemden umwickelt.

Ungeahnte Vorkommnisse

Was mich beim Lesen der Reiseberichte überrascht hat, sind die Schilderungen der Hitler-Verehrung in der Türkei und in den arabischen Ländern. In Adana stieß

das Trio auf den Nachbau des Berghofes (Obersalzberg) – Hitlers Residenz in den österreichischen Alpen. „*So bringt ein türkischer Millionär seine Gefühle für Adolf Hitler zum Ausdruck.*“ Napoleon, Hitler und Atatürk galten vor Ort als die größten Staatsmänner aller Zeiten. Die Radler trafen auch auf ganz Besessene, die ihre Kinder Hitler genannt hatten oder sie erfuhren von Menschen, die nach Hitlers Tod selbst den Suizid gewählt hatten.

In den arabischen Ländern hörten die Radler ganz verduzt mehrmals die freudig vorgetragene Frage: „*Sind Sie Nazis?*“ Die Verneinung der Frage brachte enttäuschte Gesichter mit sich. Ein kleiner, korpulenter Araber nahm sich für das Trio viel Zeit und organisierte so allerlei Veranstaltungsbesuche und Ausflüge in der Region Bagdad. Aus seiner Begeisterung für das nationalsozialistische Gedankengut machte er keinen Hehl. Evamaria stellte er seinen Freunden vor: „*Das ist Eva Braun. Sie hat Hitler damals verlassen. Nun sucht sie ihren Adolf in der ganzen Welt.*“ Die Gruppe gab ihm den Spitznamen „*Kleiner Göring*“. Aber auch eine außergewöhnliche Attraktion in Edmonton (Kanada) verblüffte mich: Bei einer volksfestartigen Messe traf Walter auf Hitlers gepanzerte Mercedes-Limousine – zu besichtigen gegen 25 Cent!



Abb. 9 Ausnahmsweise problemlos: die Einreise nach Mexiko

Von einem Reporter nach dem größten Ungemach unterwegs befragt, nennt Walter nicht die Unbilden des Wetters oder lästige Fliegen, die es auf seine Augen abgesehen hatten, nicht die teilweise übelste Wegebeschaffenheit („*Ziegeleiabfall-, Waschbrett- oder Gehirnerschütterungswege*“), weder Buschfeuer noch wilde Tiere, nein, die Willkür der Grenzbeamten brachte ihn zur Weißglut. (Abb. 9)

Die Tourenräder

Ein Bericht zum Reisetart erwähnt,

dass Walter und Hagen auf frisch gekauften, englischen Rädern ihre Weltumrundung angetreten hätten. Dem war aber nicht so: Englisch war nur die Nabenschaltung von Sturmey-Archer. Real handelte es sich um RIXE-Tourenräder aus Bielefeld-Brake. Warum die Weltenbummler gerade diese Marke wählten, ließ sich leider nicht klären. Unzufrieden war Walter nur mit der Reifengröße 28 Zoll, ihm wären 26 Zoll-Reifen lieber gewesen, weil diese in den englischsprachigen Ländern und in Indien Standard waren. Es gab wohl deshalb eine Vereinbarung mit der Bielefelder Fabrik, denn mehrmals kamen Reifenlieferungen aus Deutschland. Eine Bestellung erfolgte per Telegramm: „*Bereifung per Luftpost nach Karachi senden!*“ Nach zwei Wochen des Wartens jubelte Walter, vier Decken und Schläuche in den Händen haltend: „*Ein dreifaches Hoch unserer Fahrradfirma Rixe in Brake-Bielefeld!*“ In Kalkutta und Sydney wiederholte sich die Reifenkrise. Der Verschleiß war bei der starken Beladung und durch die schlechten Wege enorm. Als im weiteren Verlauf der Reise RIXE & CO die hohen Frachtkosten nicht mehr tragen wollte, musste Vater Georg die Decken und Schläuche versenden. Walter nennt



Cyclist's Crisis Walter Hamann, 36, today is celebrating in Bloomington the second anniversary of his marathon bicycle trek around the world. But he's wondering how he'll be able to continue the jaunt, which already has taken him from his home in Kiel, Germany, across Europe, Asia, Australia and Canada. His tires, understandably, are shot, and he's unable to find the size 28 by 1 3/4 tires necessary to pedal on through South America and Africa. Hamann, a former department store buyer, is visiting Mr. and Mrs. Fred Blasch, 10730 Normandale road.

Abb. 10 Suche nach Reifen der Größe 28 x 1 3/4 per Zeitungsmeldung in Nordamerika

gegen Ende seiner Tour die Zahl von 23 verschlissenen Reifen.

Aber sonst profitierte man vom Global-Player RIXE. In einem Brief an den Vater erwähnt Walter ein großes Mittagessen mit den RIXE-Vertretern in Athen, außerdem sollen dort die Räder generalüberholt worden sein. Über Bombay berichtete er, dass „der hiesige Vertreter meiner Fahrrad-Firma“ – die Firma Ortheiler – sein Rad überholt habe. In Kanada und den USA kam es wieder zu Problemen mit Ersatzreifen. Selbst eine Zeitungsmeldung und Aufrufe über den Rundfunk waren erfolglos. (Abb. 10) Erst das Mega-Kaufhaus Marshall Fields in Chicago konnte die Reifengröße $28 \times 1\frac{3}{4}$ beschaffen. Das geschah auf den letzten Drücker, denn notgedrungen waren die brüchigsten Stellen schon mit 3M Scotch-Tape – damals noch Glas-Klebestreifen genannt – umwickelt.

Unsere beiden Weltenbummler hatten ein besonderes Verhältnis zu ihren Rädern. Das zeigt sich an einer Fahrradtaufe, die in Jugoslawien mit „Weihwasser“ vollzogen wurde: Hagen taufte sein Rad auf „Vagabund“, Walter entschied sich für „Globetrotter“. Im weiteren Verlauf der Reise ließen sie einen Kunstmaler diese Namen auf die vorderen Schutzbleche malen. (Abb. 11) Als Walter später allein durch dick und dünn über die Kontinente radelt, wächst ihm sein Stahlross so richtig an Herz, er spricht mehrmals von seinem bewährten oder getreuen



Abb. 11 In Larisa (Griechenland) beschriftet ein Kunstmaler die Schutzbleche

RIXE-Rad. In Colombo auf Ceylon verpasste Walter seinem inzwischen schon etwas ramponierten Rad einen neuen

Anstrich, beim Verlassen der Insel soll er für „das Neue“ Zoll zahlen. Davor rettete ihn ein Aufkleber „Made in Germany“ auf dem Sitzrohr. Nach seiner Rückkehr in die Heimat zeigte die Firma RIXE Interesse am „Globetrotter“. Seine Antwort „Von dem Rad kann ich mich nicht mehr trennen!“ war eindeutig. Wo das arg geschundene Stahlross letztlich verblieb, ist ungeklärt. Der Weltenbummler kaufte sich übrigens 1959 genau das gleiche tauubenblaue Tourenrad-Modell, was noch heute im Familienbesitz ist.

Defekte und Reparaturen

Walter und Hagen behoben unzählige Reifenpannen, Dornensteppen stellten mehrmals eine echte Katastrophe dar. (Abb. 12) Um möglichst pannenfrei durchzukommen, nutzte Walter jede Chance zur technischen Wartung. Neben den schon erwähnten Checks in **Athen** und **Bombay** gab es weitere im iranischen **Abadan** durch einen versierten Radrennfahrer, in der Fahrradfabrik Malvern Star in **Melbourne** anlässlich Walters Werks-



Abb. 12 Reifenpanne in der iranischen Einöde, Disteln sind ein ständiges Problem



Abb. 13 Ein böser Sturz im iranischen Bergland: „Hast Du Dir etwas gebrochen?“ „Ich glaube nicht!“ „Dann bleib' liegen; ich will erst eine Aufnahme machen!“

besichtigung und bei ihrer Vertretung in **Sydney**, in **Meridian** (Mississippi) und in **Guatemala**-Stadt. Während der Passage des **Panama-Kanals** mit der MS Bolivar zerlegte der Erste Ingenieur das RIXE-Rad inklusive der SA-Schaltung in alle Einzelteile. Alles wurde gereinigt, gefettet und wieder zusammengebaut – es bleibt entgegen Walters Befürchtungen keine einzige Schraube über. In **Peru** erfolgte die gründliche Reinigung und

Ölung des Rades durch einen englischen Tankwart einer Esso-Tankstelle.

Während der dreijährigen Reise kam es zu verschiedensten Defekten, meistens durch Überbeanspruchung, Verschleiß und Stürze. (Abb. 13) Schon in **Saloniki** (Griechenland) zersprang die **Schaltungs-feder**, ein Uhrmacher wickelte eine neue und baute sie ein. Kurz nach der Einreise in den **Iran** brach eine **Gepäckträgerstrebe** ab. Die Reparatur geschah im Lager einer Baugesellschaft für Ölleitungen. In **Kerman** (Iran) und später noch einmal in **Minneapolis** (USA) brach die **Hinterradgabel** in der Nähe der Nabe. Ein Fahrradhändler kümmerte sich rührend um das Rad, schweißte die Bruchstelle und spendete eine Satteldecke, ein Rücklicht und eine kleine Gepäcktasche – alles gratis! Die Schwachstelle **Gepäckträger** machte in **Indien** weiter Sorgen, einen erneuten Bruch stabilisierte Walter erst mit Bindfaden und Lederriemen – das Schweißen erfolgte auf einer von Deutschen aufgebauten Schiffswerft in **Khulna**. In **Thonze** (Burma) riss der **Schaltungszug**. Defekte **Speichen** reparierte ein Fahrradhändler in **Banf** (Kanada).

Den nächsten **Gepäckträgerbruch** in **Guatemala** schweißte ein Automechaniker, der in der Einöde seine Bretterbuden-Werkstatt betreibt. In **Kolumbien** brach an der **Schaltung** ein Zapfen ab, den Schaden konnte tatsächlich ein versierter Fahrradmechaniker reparieren. In **Bolivien** barst wiederum der **Gepäckträger** und musste geschweißt werden, außerdem ließ sich eine überdrehte **Achsmutter** am Hinterrad nicht mehr festziehen. Die Schäden wurden in der Werkstatt der lokalen Eisenbahngesellschaft zu Walters „vollster Zufriedenheit“ behoben. In **Argentinien** riss das **Schaltkettchen**. „Ein alter Perser hat mir mein Rad repariert, nach dem ich vorher sechs Fahrradgeschäfte abgeklappert hatte.“ Auf der Folgesteppung platzten wegen falsch eingestelltem **Hinterradlager** einige Lagerkugeln. Massimo, ein italienischer Schrauber in **Tucuman**, musste es richten.

Die Freude währte nur kurz, in der nächsten Stadt brach die **Hinterachse**, aber es gab dort keinen Mechaniker. Also zurück zu Massimo – 95 km, aber per LKW-Transport. „Das Rad fährt wieder. Aber es lässt sich nicht leugnen, dass das Rad altersschwach wird. Die Pedale wackeln bedenklich in ihren Gelenken, der Sattel gleicht mehr einem Folterinstrument als einer Sitzgelegenheit, und die liebe Gang-Schaltung? Der 3. Gang streikt.“ So war zu erwarten, dass sich Walter wieder

wund fährt wie schon in Indien. Erst half das Sitzen auf einem Frottee-Handtuch, dann musste der weiche Schlafsack herhalten. „Ein Glück, daß ich mir den Schaden nicht selbst besehen kann; nur zaghaft taste ich in den Pausen mal darüber“, lautete sein trockener Kommentar. Der Kauf eines neuen Sattels kam für den zähen Radler kurz vor dem Ziel Buenos Aires nicht in Frage!

Ausrüstung und Tagesleistungen

Zelt, Luftmatratze, Schlafsack, Kleidung, Handtuch, Reiseapotheke, Moskitonetz, Fernglas, Landkarten, Fotoapparat, Filme, Reiseschreibmaschine, Trinkflasche – so liest sich die Packliste für die Doppeltaschen und den Gepäcksack: Gesamtgewicht stramme 30 kg! Ab Syrien kam ein Revolver hinzu, der aber an einer Grenze eingekassiert wurde. Walter gelang es später nicht, ihn wiederzubekommen. Ab Indien diente ein vorn mit Eisen beschlagener Holzstock als praktikable Waffe – gut quer über dem Lenker mitzuführen. Auf dem australischen Kontinent genügte ein Gummiknüppel zur Abwehr von wilden Tieren.

Das Tagespensum lag je nach Straßen- und Windverhältnissen bei 20 km bis 180 km, den Streckenrekord von 213 km erzielte Walter vor Hyderabad bei über 40° C! Besonders in den endlosen Weiten Nordamerikas, wo die Landschaft eintönig war, „nichts anderes als Himmel, Erde und Weizen“, wurde richtig Strecke gemacht. Walters körperliche Fitness war beachtlich, vor allem Bergetappen bewältigte er mit Zähigkeit und Ehrgeiz oft ohne abzusteigen. Wegen zu hoher Tagestemperaturen kam es auch zu Nachtfahrten mit Scheinwerferlicht und Taschenlampe, manchmal reichte auch das Mondlicht.

Rückkehr in die Heimat

In München ließ der Heimkehrer sein Rad ein letztes Mal fit machen, damit er wenigstens von Lübeck nach Hause radeln konnte. Vater Georg fuhr seinem Sohn auf dem Rad entgegen, das erste Wiedersehen geschah an einer Tankstelle

am Ortsrand: „Wir liegen uns in den Armen und vergessen für einen Augenblick alles um uns herum.“ Die letzten Eintragungen ins Fahrtenbuch 3 machten der Landrat Tackmann und die Bürgervor-



Abb. 14 Walters Rückkehr in die Heimat am 24. Juli 1958 wird zum Triumphzug

steher Grünewald (Eutin) und Uhlmann (Malente). Walters Rückkehr glich einem Triumphzug (Abb. 14), die Lokalzeitung hatte seine Heimkehr angekündigt. Unzählige Leute waren auf den Beinen, alle Dämme brachen in Gremsmühlen, sein Elternhaus war mit Girlanden geschmückt. Damit hatte Walter nicht gerechnet, er ist gerührt, dass so viele Menschen zu seiner Rückkehr an den Straßen stehen und ihn feiern. „Der schönste Tag meines Lebens“, resümierte Walter am Abend seiner Rückkehr. Eines seiner Bücher schließt mit den Worten: „Ich werde wohl mein Leben lang des Erzählens nicht müde werden...“ [2] So war es dann auch.

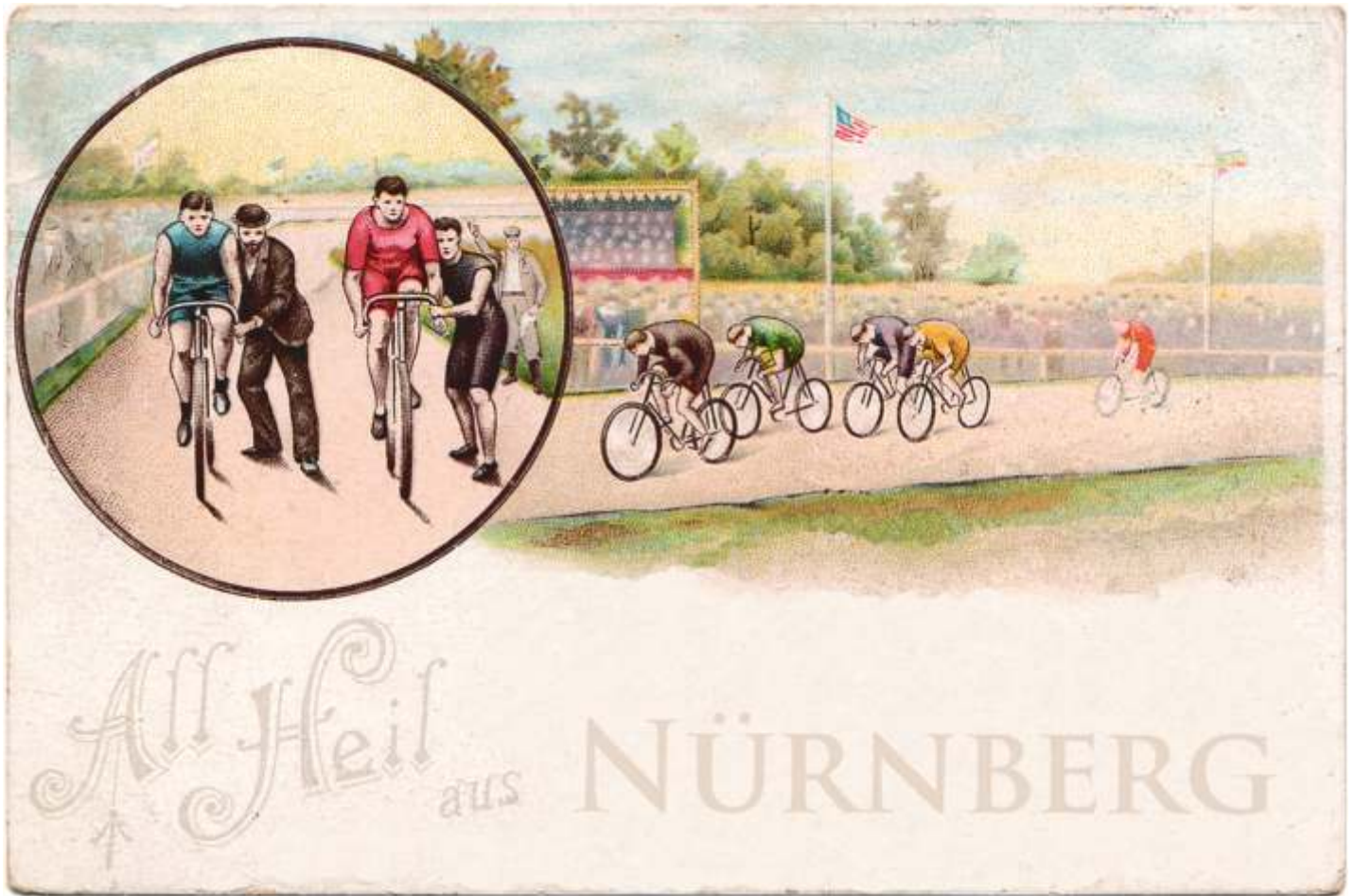
Danksagungen

Mein besonderer Dank geht an Walter Hamanns Töchter Kerstin, Elke und Birgit, die an der Enttastung dieses Artikels mitwirkten. Danken möchte ich auch meinen Sammlerfreunden Sven Schepp und André Pápenmüller für ihre hilfreichen Recherchen, ebenso der „Kirche in Ostholstein“ und dem Heimatverein Malente-Gremsmühlen für ihre Auskünfte.

Wer Interesse an den 155 Reiseberichten als PDF hat, kann sich an den Autor wenden.

Anmerkungen

- [1] Jeder Tag ein Abenteuer, Franz Schneider Verlag, um 1960, S. 8
- [2] Mit dem Fahrrad um die Welt, Franz Schneider Verlag, um 1964, S. 266



Radfahrer-Vereine und die Anfänge des Radsports in Nürnberg

von Peter Ullein, Nürnberg

Peter Ullein dürfte einigen Vereinsmitgliedern bereits wegen seiner Publikationen zu den Nürnberger Fahrradfabriken und seiner Referate bei den Wintertreffen der vergangenen Jahre bekannt sein. Nach den Vorträgen im Februar 2020 in Bad Hersfeld „Die Anfänge des Radsports in Nürnberg“ und „Radfahrer-Vereine in Nürnberg um 1900“, stellt Peter diese beiden Themen nun im KS vor. Hier setzt der Kenner der Szene Berichte aus der Nürnberger Tagespresse immer wieder in Bezug zu Passagen aus dem Radfahr-Lehrbuch „Die hohe Schule des Rades“ von Dr. Lothar Nitz, das 1907 in Berlin erschien. Auf diese Weise zeichnet unser Autor ein facettenreiches Bild des vereins- und radsportlichen Geschehens in Nürnberg zwischen 1878 und 1905.

Der erste Radfahrer in Nürnberg

Für das Jahr 1878 ist in Nürnberg der erste Radfahrer belegt. Christian Jochen Vogel, ein wohlhabender Hopfenhändler, ließ sich aus England ein Hochrad kommen und fuhr damit stolz durch die Straßen.^{1/} (Abb. 1) Seine Freude war aber nur von kurzer Dauer, denn die Obrigkeit war von dieser neuen Spezies von Verkehrsteilnehmern alles andere als begeistert. Der Magistrat der Stadt sorgte sich um die Sicherheit des Straßenverkehrs und untersagte kurzerhand das Velociped-Fahren

innerhalb der Stadtmauern.^{2/} Das war ein herber Rückschlag für die Nürnberger Velocipedisten, die sich mit einem solchen Verbot natürlich nicht abfinden wollten. Als einzelner Radfahrer hatte man keine Chance, gegen diese Entscheidung des Magistrats anzugehen, aber die Zahl der Radler nahm zu und zu mehreren stiegen die Aussichten, eine Änderung herbeizuführen. Zumal die Herren, die sich damals ein Velociped aus England leisten konnten, häufig Geschäftsleute aus dem wohlhabenden Mittelstand waren, also zur „besseren Gesellschaft“ zählten und somit



auch einen gewissen Einfluss auf die Entscheidungen des Magistrats hatten.

Ein Radfahrer bleibt nicht lange allein - Radfahrer-Vereine in Nürnberg

Am 23. März 1881 war es soweit, der „Nürnberger Velociped-Club“ wurde gegründet. Die Vorstandschaft bestand aus vier Herren, der 1. Vorstand hieß Christof

C. Vogel und neben einem Schriftführer und einem Zahlmeister taucht als „Anordner“ (später wurde diese Funktion meist als Fahrwart bezeichnet) der uns bereits bekannte Christian Jochen Vogel auf. Als Vereinslogo wählten die Herren das Große Nürnberger Stadtwappen, den sog. Jungfrauenadler. (Abb. 2)

In den Statuten, die 1886 insgesamt 31 Paragraphen umfassten, war in § 1 als Zweck des Clubs festgelegt: „Die Pflege des Velociped-Fahrens, geselliges Zusammenwirken der Mitglieder und Anlehnung an Vereine gleicher Richtung.“ § 2 lautete: „Ordentliches Mitglied des Clubs kann jeder unbescholtene Mann werden, welcher ein Velociped besitzt, und das 18. Lebensjahr zurückgelegt hat.“ /3/ Ein Beispiel für die sportlichen Aktivitäten des Vereins war am 19. August 1882 im F.K. zu lesen: „Letzten Sonntag fuhrn drei Herren des Nürnberger Velociped-Klubs früh 5 Uhr von hier ab nach Coburg, wo sie Nachmittags 3 Uhr ankamen. Kurz vor Bamberg waren dieselben vom dortigen Klub erwartet und nach längerem Aufenthalt dort und einer Korsofahrt durch die Stadt bis Staffelstein begleitet worden. Am nächsten Tage legten die Nürnberger Velocipedfahrer den Heimweg, eine Entfernung von 110 Kilometer, trotz anhaltendem Gegenwind in 6 Stunden 50 Min. Fahrzeit zurück.“ /4/ Daneben beschäftigte sich der Verein intensiv mit den Vorbereitungen zur Eröffnung einer Radrennbahn. Im Dezember 1883 war es dann soweit, in einem Sitzungs-Protokoll wurde festgehalten: „Auf dem vom Nürnberger Velociped-Club gepachteten Terrain an der Kernstrasse hier, errichtet derselbe eine Velociped-Rennbahn.“ /5/

Dass auch die Geselligkeit im Vereinsleben nicht zu kurz kam, belegt diese Notiz vom Februar 1884 im F.K.: „Ein reizvolles und interessantes Fest war es, das der Nürnberger Velociped-Club am 16. Februar mit seinem „Maskenabend“ in den Räumen der Harmonie einem zahlreichen und gewählten Publikum bot. Die gelungene Idee eines „Zukunftszirkus“ wurde in glänzender Weise zur Ausführung gebracht, sowohl in Bezug auf die „Reiterei“ selbst als auch die prächtige Ausstattung der einzelnen Nummern des abwechslungsreichen Programms. Reicher Beifall lohnte die fröhlichen Reiter sowie die beiden gewandten Clowns, die auch im „Zukunftszirkus“ nicht fehlen durften - kurz, die ganze Vorführung brachte das Stahlroß wieder zu bester Geltung. Konzert der Kapelle Lenk hatte die Produktion eingeleitet, deren Beendigung zu später Stunde erst dem Tanze das Feld räumte. Wohl manches junge Mädchenherz hatte diesen sehn-



lich erwartet, und in dem bunten Reigen der reizenden jungen Damen und Frauen, in Festkleid oder prachtvollem Maskenkostüm, schwangen sich flink die munteren Ritter vom Rad bis in den frühen Morgen.“ /6/ Neben seinen sportlichen und geselligen Aktivitäten verfolgte der Verein aber auch andere Ziele: So wandte er sich im Dezember 1881 mit einem Gesuch an den Magistrat, das generelle Radfahrverbot aufzuheben und wenigstens das Befahren einzelner Straßen der Innenstadt zu erlauben. Im ersten Anlauf konnte er zwar noch keine Zugeständnisse erreichen, aber man gab nicht auf und im März 1884 wurden schließlich 21 innerstädtische Straßen für den Radfahrverkehr freigegeben. /7/

Inzwischen war der „Velociped-Club“ nicht mehr der einzige Radfahrer-Verein in Nürnberg. Am 3. September 1883 wurde der „Bicycle-Club“ gegründet (Abb. 3) und es ging munter weiter: 1884 wurden mit dem „Deutschen Radfahrer-Bund“ (D.R.B) und 1886 mit der „Allgemeinen Radfahrer-Union“ (A.R.U.) zwei überregionale Vereinigungen ins Leben gerufen, denen sich viele der regionalen Vereine anschlossen. (Abb. 4 und 5) In Nürnberg wuchs die Zahl der Radfahrer-Vereine stetig weiter: 1890 waren es zehn, 1895 schon 25, 1900 bereits 40 und 1905 erreichte die Zahl mit 63 ihren höchsten Stand. /8/

Auf einige Vereine soll etwas ausführlicher eingegangen werden: Da wäre zunächst der 1887 gegründete „Männer-Radfahrer-Verein“, dessen Namensgebung deutlich machte, dass Radfahren damals (noch) nichts für Frauen war. Frauen konnten in diesen frühen Jahren aber auch bei den anderen Radfahrer-Vereinen keine Mitglieder werden, selbst wenn das durch den Vereinsnamen nicht von vornherein ausgeschlossen wurde. Erst im Juni 1896 meldete der F.K. einen Durchbruch: „Es dürfte unsere radsportfreundlichen Leserinnen interessieren, daß sich gestern dahier der erste Damen-Radfahr-Club konstituiert hat.“ /9/

Die Gründung des „Arbeiter-Radfahrer-Klubs Vorwärts“ im Mai 1893 markierte einen gesellschaftspolitischen Einschnitt, weil er - im Gegensatz zu den bisherigen bürgerlichen Vereinen - gezielt die Arbeiterschaft ansprach. Der Grund dafür, dass zwölf Jahre zwischen der Gründung des „Nürnberger Velociped-Clubs“ (1881) und dem ersten Arbeiter-Radfahrer-Klub vergingen, lag darin, dass Vereine mit sozialdemokratischem Gedankengut bis 1890 durch das Sozialistengesetz verboten waren. Da die Obrigkeit auch in den Jahren danach noch einen strengen Blick auf alle Organisationen

hatte, bei denen man eine Nähe zur Sozialdemokratie vermutete, war es ratsam, die Vereinssatzung so abzufassen, dass man der Polizei keinen Vorwand für ein Verbot lieferte. In § 1 der Satzungen des „Arbeiter-Radfahrer-Klubs Nürnberg“ hieß es dann auch nur: „Der Club hat den Zweck, die Kameradschaftlichkeit und das Tourenfahren unter den Mitgliedern zu fördern.“ /10/ (Abb. 6) Die Arbeiter-Radfahrer-Vereine, die sich später unter dem Dach des „Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität“ (A.R.B.S.) zusammenschlossen, unterschieden sich von den bür-



gerlichen Vereinen dadurch, dass sie den Leistungssport (z.B. Radrennen) ablehnten und das gemeinschaftsfördernde Tourenfahren in den Mittelpunkt ihrer Aktivitäten stellten. Auch der Radfahrergruß war verschieden: War er bei den Mitgliedern von D.R.B. und A.R.U. „All Heil“, so grüßte man beim A.R.B.S. „Frisch auf“

Ein Radfahrer-Verein, der den Radsport in Nürnberg in besonderer Weise prägte, war der „Verein Sportplatz“. Er wurde 1903 mit dem Ziel gegründet, in Nürnberg, das seit dem Sommer 1896 keine Radrennbahn mehr hatte, endlich wieder eine solche zu errichten. Im Januar 1904 konnten die Vereinsspitzen einen erfolgversprechenden Vorschlag präsentieren: In dem südlichen Nürnberger Vorort Reichelsdorf bot der ortsansässige Brauereibesitzer Schalkhauser an, ein geeignetes Areal für 30 Jahre zinslos zur Verfügung zu stellen. Das Grundstück lag - welch ein Zufall - direkt neben dem Ausflugslokal Reichelsdorfer Keller, das von der Schalkhauser'schen Brauerei betrieben wurde. Ein unbestreitbarer Vorteil war, dass es in der Nähe eine Bahnstation gab, die künftige Rennbahn also auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen war. Nachdem sich Schalkhauser auch noch bei der Beschaffung von Bau-

material wie Kies und Sand großzügig zeigte, fiel dem Verein die Entscheidung nicht schwer. Die Planung nahm rasch Gestalt an: „Die Bahn erhält eine große zugedachte Tribüne, Preisrichtertribüne, Musikpavillion, Baderäume, Ankleideräume, Unterstandshallen für Fahrräder, Aufstellungsplatz für Automobile und Fuhrwerke, Lawntennisplätze, Platz für Radpolo, eine Kegelbahn. Um die Bahn laufen terrassenförmig die übrigen Plätze.“ /11/

Bevor aber die Geschichte der Nürnberger Radrennbahnen erzählt wird, zunächst noch einige Ausführungen zu den Anfängen des Radsports in Nürnberg.

Ausprägungen des Radsports am Ende des 19. Jahrhunderts

Nitz unterschied in seinem Buch zwischen Saalsport und Radsport im Freien. Zur ersten Kategorie zählte er das Reigen- und das Kunstfahren. Radball und Radpolo wurden - auf verschiedenen großen Spielfeldern und mit unterschiedlicher Mannschaftsstärke - sowohl im Saal als auch im Freien praktiziert. Zu den Disziplinen, die im Freien ausgetragen wurden, gehörten Ausfahrten und Touren, die zum Teil einer sportlichen Wertung unterlagen, das Korsofahren, sowie Bahn- und Straßenrennen, die Nitz in Dauerfahrten (bis 24 h / 500 km) und Fernfahrten (länger als 24 h / 500 km) unterteilte. Außerdem unterschied er zwischen Streckenfahren (Sieger war der, der eine vorgegebene Distanz in der kürzesten Zeit durchfuhr) und Zeitfahren (hier gewann der, der in einer vorgegebenen Zeit die meisten Kilometer zurücklegte), wobei beide

Kategorien sowohl bei Straßen- als auch bei Bahnrennen Anwendung fanden.

Bei größeren Anlässen wurden Wettbewerbe in mehreren Radsportarten ausgetragen. Als Beispiel sei die 2. Hauptversammlung des D.R.B. angeführt, die am 16./17. August 1885 in Nürnberg stattfand. Eröffnet wurde die Veranstaltung am Sonntag (16.08.1885) nachmittags um 2 Uhr mit einem großen Korso zur Rennbahn. Dort gab es ab 3 Uhr acht Rennen, darunter die deutschen Meisterschaften im Hochradfahren über 10 km und im Dreiradfahren über 5 km. Am Montag (17.08.1885) fand nachmittags um ½ 3 Uhr ein Eröffnungskorso statt, an den sich ab 3 Uhr wieder mehrere Rennen anschlossen, darunter eines über 50 km. Abends stand dann ein großes Galafahren, die deutsche Meisterschaft im Kunstfahren und ein Ball auf dem Programm. /12/

Saalsport: Reigenfahren

Zum Reigenfahren schrieb Nitz: „Das Reigenfahren entstand mit dem Hochrade. Um die Mitte der [18]80er Jahre kam es auf.. Als um 1895 dann das Niederrad überall vordrang, erlebte das Reigenfahren einen neuen Aufschwung... Vom Nutzen des Reigenfahrens ist schon viel gesprochen worden: Ausfüllung der Winterabende, Sicherheit in der Beherrschung des Rades, Bindemittel Gleichgesinnter, Selbstbeherrschung, Schulung des Körpers, des Geistes und der Seele u.s.w.“ /13/ Zum Reigenfahren gehörten Mannschaften von bis zu 12 Personen, die auszuführenden Figuren hatten Namen wie Schere, Torfahrt, Kreuz (oder Quadrille), Tur-



bine etc. Die folgende Abbildung ist unterschrieben: Doppelturbine auf Hochrad (der Mittelmann hebt das Hinterrad). /14/ (Abb. 7)

Ein Beispiel zum Reigenfahren aus Nürnberg vom September 1900, über das der F.K. folgendermaßen berichtete: „Das Hauptkonsulat Nürnberg der Allgemeinen Radfahrer-Union hält am 10. November im Hercules-Velodrom ein großes Sportfest ab verbunden mit der Meisterschaft von Bayern im Reigenfahren. Es sind 5 Ehrenpreise im Gesamtwerthe von 300 M bewilligt.“ /15/ Und so sah das Ergebnis der bayerischen Meisterschaft im Reigenfahren von 1900 aus: Sieger wurde der „Radlerverein Wanderer“ aus Regensburg mit 14,32 Punkten, Zweiter der „Veloziped-Club Bavaria“ aus Würzburg (13,49 Punkte), Dritter der „Radler-Club Grombühl“ ebenfalls aus Würzburg (12,95 Punkte). Erst auf Platz vier folgte ein Nürnberger Verein, der „Radfahrer-Club Falke“ (12,83 Punkte). Zur Einordnung der Bewertung: Die maximal erreichbare Punktzahl war 15. /16/

Kunsthfahren

Das Kunsthfahren charakterisierte Nitz folgendermaßen: „Das Kunsthfahren hat dieselbe Geschichte wie das Reigenfahren: Um 1885 kam es mit dem Hochrade auf, seit 1895 übertrug es sich auf das Nieder-rad. Während das Reigenfahren zur Disziplin, Selbstverleugnung und Unterordnung erzieht, fördert das Kunsthfahren im Gegensatz dazu das eigene Ich und erzieht leicht zur Art der Künstler und Schaustel-

ler.“ /17/ Bei der vorher erwähnten Meisterschaft des D.R.B. im Kunsthfahren 1885 siegte Eduard Engelmann aus Wien. /18/ Weitgehend unbekannt ist, dass der Nürnberger August Heinz zwischen 1894 und 1912 fünfzehnmal die deutsche Meisterschaft im Kunsthfahren gewann. Er arbeitete zunächst als Fahrlehrer bei der größten Nürnberger Fahrradhandlung Woelfel & Kropf und betrieb ab 1902 einen eigenen Fahrradhandel. (Abb. 8) Die Abbildung, die Heinz auf seinem Rad stehend zeigt, stammt aus dem 1904-er Katalog der Deutschen Triumph-Fahrrad-Werke, Nürnberg. /19/

Sowohl im Saal als auch im Freien: Radball und Radpolo

Zum Radball schrieb Nitz: „Das Radballspiel wurde Ende vorigen Jahrhunderts von Irland und England aus nach Deutschland eingeführt. Es hat sich schnell eingebürgert und fehlt heute auf fast keiner radsportlichen Veranstaltung. Die Grundidee ist einfach: Zwei Parteien von je 2 bis 4 Spielern suchen sich einen Ball gegenseitig durch das Tor zu treiben. Sieger ist die Partei, der das am häufigsten gelingt. Im Saal beträgt das Spielfeld gewöhnlich 12x16 Meter. Im Freien wird es vergrößert auf 20x30 Meter. Auch die Zahl der Spieler - im Saal 2 bis 3 - erhöht sich im Freien auf 3 bis 4. Die Torweite ist im Saal 2 Meter, im Freien steigt sie bis auf 4 Meter.“ /20/ In Nürnberg sind Radballspiele seit 1902 nachweisbar, damals hieß es in einer Zeitungsanzeige der A.R.U.: „Jeden Mittwoch Abend von 8-10 Uhr im Sanitätskolonnenhaus Flötnerstraße: Radballspiele und Reigenfahren.“ /21/

Es gab wohl auch einen Radballklub, denn im August 1903 berichtete der F.K.: „Das Radballspiel, das an die Fahrer große Anforderungen von Gewandtheit, Sicherheit und Ausdauer stellt und letzthin auf dem Turnfest viele Anerkennung gefunden hat, wird morgen Sonntag Nachmittags 3 Uhr auf dem Sportplatze auf der Deutschherrnwiese gespielt werden und zwar zwischen den Mitgliedern des hiesigen Radballklubs und des Hauptkonsulates Nürnberg der Allgemeinen Radfahrer-Union ein Match um einen Ehrenpreis im Werthe von 50 M ausgefochten werden.“ /22/

Zum Radpolo heißt es bei Nitz: „Das Radpolospiel lehnt sich eng an das Radballspiel an. Alle dort entwickelten allgemeinen Grundsätze gelten fast ausnahmslos auch für das Polo. Abweichungen ergeben sich nur aus der Natur der Spielgeräte... [Diese sind] ein langstielliger Schläger aus Holz und ein Holzball von 10 cm

Durchmesser. Der Ball darf nur mit dem Schläger (nicht mit dem Rade) getrieben werden.“ /23/

In Nürnberg war Radpolo offenbar nicht populär, in den gesichteten Materialien fanden sich keine Hinweise auf diese Sportart.

Radsport im Freien: Ausfahrten

Zum regelmäßigen Programm der Radfahrer-Vereine gehörten Ausfahrten und Tagestouren, die sonntags stattfanden (damals hatte die Arbeitswoche noch sechs Tage). Je nach Länge der Strecke startete man morgens um 7 Uhr, manchmal auch schon um 6 Uhr. Für nicht ganz so sportliche Fahrer gab es häufig eine kürzere Nachmittagstour. Gern besuchte man andere Radfahrer-Vereine in der Region, um gemeinsam Gründungsjubiläen, Bannerweihen oder andere Festlichkeiten zu feiern oder an Radsportwettbewerben teilzunehmen. Ein Teil der Ausfahrten unterlag einer sportlichen Bewertung und am Ende einer Saison wurden die Teilnehmer, die häufig gewonnen hatten, im Verein geehrt und erhielten Medaillen oder Sachgeschenke.

Das Korsofahren

Zum Korsofahren hieß es bei Nitz: „Korsofahren ist eine deutsche Eigentümlichkeit... Es entspringt dem Streben der Vereine und Verbände nach geschlossenem Auftreten und steht vollberechtigt neben den übrigen [Radsport-]Arten. ... Im Korso soll der ganze Verein in voller Stärke mit dem Banner an der Spitze vor die Öffentlichkeit treten. Das Korsofahren spielt eine grosse Rolle im Leben der Radfahrer-Vereine. Für viele ist es neben dem Tourenfahren die einzige Art der Betätigung nach aussen.“ /24/

Auch zum Korsofahren ein Beispiel aus Nürnberg vom Juli 1904, als die A.R.U. ihren 19. Kongress hier abhielt. Damals schrieb der F.K.: Der Korso verspricht großartig zu werden. Allein die Kunstgärtnerei Tölke hat ab Sonntag früh ungefähr 2.000 Fahrräder zu schmücken. Historische Gruppen sind in diesen Festzug eingestreut. Von den nicht der Union angehörigen Nürnberger Vereinen beteiligen sich am stärksten die Krumma Lenkstanga mit über 50 Mann, der Radlerklub Pfeil, der Gostenhofer Radfahrerbund usw. Der Korso wird im Preisbewerb gefahren, die Wertung geschieht am Aufstellungsplatz, am Hauptmarkt und vom Josephsplatz ab, auf diesen Strecken hat der Korso tadelloso militärische Haltung anzunehmen.“ /25/



abgehalten, bis 1893 wurden noch Hochrad-Wettbewerbe ausgefahren, z.B. am 20. August 1893 die Süddeutsche Meisterschaft über 5 km, die Hans Hofmann vom „Radfahrer-Verein München“ gewann. /30/ Im September/Okttober 1894 strömte das Publikum in Massen auf die Renn-



bahn (Abb. 11), um sich ein Spektakel anzuschauen, bei dem der Westernreiter Samuel Franklin Cody gegen verschiedene Radfahrer antrat. /31/ Mit echtem Sport hatten diese Veranstaltungen wenig zu tun, die Show stand im Vordergrund und Cody kassierte ordentlich ab. (Abb. 12)



Im Juni 1895 kam das erste Damenrennen in Nürnberg zum Austrag (Abb. 13). Von den zehn Damen, die sich an den Wettbewerben beteiligten, kamen fünf aus München und je eine aus Wien, Berlin, Moosburg, Fürth und Nürnberg. Die meisten Wettbewerbe wurden von Münchner Fahrerinnen gewonnen, beim Langsamfahren siegte mit Emma Knuß aus Fürth eine „Einheimische“. /32/ Drei Monate später, am 15. September 1895, wurde er-



neut eine Premiere geboten: Das erste Nürnberger 8-Stunden-Rennen mit Schrittmachern – damals noch mit Muskelkraft angetriebene Tandems und Triplets – (siehe Abb. 10, S. 21). 10 000 Zuschauer bejubelten den Sieger Joseph Fischer aus München, der schon so bedeutende Distanzrennen wie Wien-Berlin, Mailand-München, Basel-Cleve oder Paris-Roubaix gewonnen hatte. Er legte in 8 Stunden exakt 246,015 km zurück. /33/ Neun Monate später schloss die Bahn an der Rothenburger Straße ihre Pforten, das letzte Rennen fand am 28. Juni 1896 statt. Danach mussten die radsportbegeisterten Nürnberger acht Jahre warten, bis der „Verein Sportplatz“ 1904 die Rennbahn am Reichelsdorfer Keller eröffnete.

Reichelsdorfer Keller (1904 bis 2017)

Im Mai 1904 meldete der F.K.: „Bei der Konstruktion der Nürnberger Bahn wurden die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete des modernen Rennbahnbaues in Betracht gezogen. Sie erhält eine Länge von 400 Metern und eine höchste

Kurvenerhöhung von 6 ½ Meter. Die Fertigstellung und Eröffnung der Bahn wird Ende Juli stattfinden.“ /34/ Am 21. August 1904 wurde die Bahn eröffnet, der F.K. berichtete: „Die Wettrennen auf dem neuen Sportplatz am Reichelsdorfer Keller sind bei gutem Wetter und ohne einen größeren Unfall verlaufen. Eine riesige Menschenmenge [es sollen 15.000 Personen gewesen sein] hielt den Sportplatz umlagert und folgte den einzelnen Rennen mit gespannter Aufmerksamkeit. Das größte Interesse beanspruchten die Rennen mit Motorzweirädern.“ /35/ Das Eröffnungsfahren über 2 km gewann Stellbrink (Berlin), beim Erstfahren (2 km) siegte Wolf (Stein). Danach kam das Hauptfahren (2 km), bei dem Stellbrink (Berlin) wieder den 1. Platz belegte. Als nächstes gab es ein Prämienfahren, bei dem Reuß (Nürnberg) drei Runden gewann, Reininger (Wien), Görtz (Frankfurt) und Stellbrink (Berlin) je eine, wobei Stellbrink die letzte Runde und damit das Prämienfahren insgesamt gewann. Der 5. Wettbewerb war ein Tandem-Vorgabefahren (3,2 km), das Reuß (Nürnberg) und Breitling (Ludwigshafen) gewannen. Zum Abschluss gab es ein Motorradrennen (10 km), bei dem Steinger (Neumarkt) auf Expreß siegte. Der F.K. berichtete: „Das letzte Rennen war das interessanteste des Tages. Steinger schlug seine Konkurrenten, wie er wollte, überrundete selbe teils 1-2mal und fuhr die 10.000 Meter in 8 Min. 15 Sek.“ /36/

Mit dieser Veranstaltung begann die mehr als 110-jährige Erfolgsgeschichte der Rennbahn am Reichelsdorfer Keller, bis auch diese Bahn nach den Deutschen Steher-Meisterschaften im Juli 2017 ihre Pforten für immer schloss. Eines der seltenen Fotos aus den frühen Jahren am Reichelsdorfer Keller ist das folgende, das am



20. August 1905 bei den Rennen um den Nürnberger Goldpokal aufgenommen wurde. Es zeigt Bruno Salzmann (1), den Gewinner des 100 km-Steherrennens, Henri Contenet (2) und Erich Möder (3) beim Paradenfahren vor der Preisrichtertribüne. (Abb. 14)

Straßenrennen

Nitz unterschied zwischen Dauerfahren, Fernfahrten, Strecken- und Zeitfahren, wobei die beiden letzten auch typische Bahnsportarten waren. Von einer Versammlung des Gau 15 Nürnberg des D.R.B. im Oktober 1899 berichtete der F.K.: „Ferner bewilligt wurden für Preise 150 M für ein Sternfahren, 150 M für ein Vereinsdauerfahren, 150 M für Sechsstundentouren, für eine Stafettenfahrt von Bamberg-Treuchtlingen 125 M.“ /37/ Demnach gab es neben den bei Nitz erwähnten Wettbewerben auch noch Sternfahrten (von verschiedenen Orten zu einem gemeinsamen Ziel) und Stafettenfahrten, bei denen mehrere Fahrer eine Nachricht über verschiedene Streckenabschnitte möglichst schnell an einen Zielpunkt überbringen mussten.

Über eine solche Stafettenfahrt berichtete der F.K. im Juli 1901: „Die Stafettenfahrt der Allgemeinen Radfahrer-Union nahm gestern früh Punkt 4 Uhr in Würzburg ihren Anfang. Der Radfahrer Beißler des Konsulats Fürth traf mit den vom Kommandeur der 4. Division Generalleutnant v. Bomhard abgelassenen Depeschen um 8 Uhr 3 Min. früh hier am Plärer ein. Der Kommandeur der 3. Division Generalleutnant v. Haag nahm die Depeschantasche in seiner Wohnung Fürthstraße 2 sofort in Empfang, so daß bereits um 8 Uhr 5 Min. die Depesche an die 2. Division in Augsburg durch Radfahrer des Hauptkonsulats Nürnberg weiter befördert werden konnte. In Weißenburg a. S. erfolgte die Uebergabe an die Stafettenfahrer des Konsulats Augsburg um 9 Uhr 55 Min., so daß die Depesche um 1 Uhr 10 Min. in Augsburg einlangte. Die ganze Strecke mißt 238,4 Kilometer; bei 9 Stunden Fahrzeit wurde eine Durchschnittsleistung von 25,5 Kilometer pro Stunde erzielt, gewiß eine sehr achtbare Leistung, wenn man die Terrainschwierigkeiten zwischen hier und Würzburg sowie zwischen Weißenburg und Donauwörth in Betracht zieht.“ /38/

Dauerfahren

Bei Nitz hieß es: „Zum Dauerfahren rechnet auf der Landstrasse alles, was ein Fahrer binnen 24 Stunden leisten kann, also Strecken bis 500 Kilometer. Dauer-

fahrten werden ohne Unterbrechung (ohne Nachtruhe und längere Pausen) gefahren. Führer [im Sinn von Schrittmachern] oder Begleitfahrer sind nicht gestattet, ein Verbot, dessen Befolgung zwar schwer zu überwachen ist, das zu beachten aber jedem Verbandsfahrer das eigene Ehrgefühl gebieten muss. Am beliebtesten sind Strassendauerfahrten von 200 bis 250 Kilometer. Die Fahrzeit ist dann meistens 9 bis 12 Stunden. Diese Fahrten sind nicht übermäßig lang, aber lang genug, um die wirkliche Leistungsfähigkeit der Fahrer zu erproben.“ /39/ Der Gau 15 des D.R.B. veranstaltete regelmäßig sogenannte 6-Stunden-Kontrolltouren, die meist auf der Strecke Nürnberg-Bamberg-Eltmann-Haßfurt und zurück ausgetragen wurden. Im August 1898 legte der Sieger in 6 Stunden 152 km zurück, ein Schnitt von 25,3 km/h. /40/

Fernfahrten

Nitz definierte Fernfahrten als: „Strassenrennen von mehr als 500 Kilometer Länge. Sie erfordern mehr als 24 Stunden Zeit und werden mit Unterbrechung (Nachtruhe) gefahren. Auch hier sind - wie überhaupt im Strassenfahren - Führer und Begleitfahrer unstatthaft. Berühmt ist die Fernfahrt Wien-Berlin vom 29. und 30. Juni 1893, 580 km; Sieger war Josef Fischer aus München in 31 Stunden.“ /41/ Die Fernfahrten, die Nürnberger Vereine veranstalteten, waren zwar nicht so spektakulär wie der Klassiker Wien-Berlin, aber auch nicht zu verachten. Im Juli 1900 lud

das Hauptkonsulat Nürnberg der A.R.U. zu einer Versammlung mit nur einem Tagesordnungspunkt ins Vereinslokal: „Die Fernfahrt nach Straßburg (Kongreß) u. Paris (Weltausstellung). Alle Theilnehmer (Mitglieder der A.R.U. und Nichtmitglieder) an dieser Fernfahrt werden gebeten, sich Behufs Ertheilung endgiltiger Aufschlüsse bestimmt einzufinden. Anmeldungen können noch berücksichtigt werden.“ /42/ (Abb. 15)

Streckenrennen

Dazu schrieb Nitz: „Im Streckenrennen wird eine bestimmte Strecke (1, 5, 10, 100 km, u.s.w.) vorher fest bestimmt, die zurückzulegen ist. Am Ziel wird mit der Uhr in der Hand die dazu gebrauchte Zeit gemessen, d.h. die Fahrer werden der Reihe nach „gezeitet“. Sieger ist der Schnellste.“ /43/ Solche klassischen Straßenrennen gab es in Nürnberg häufig, z.B. den „Großen Preis von Nürnberg“, ein Rennen über 2 km, das ab 1901 jährlich stattfand und vom „Radler-Klub Pfeil“ ausgerichtet wurde. Wie andere Wettfahrten war auch der „Große Preis“ Teil einer größeren Radsportveranstaltung. Im Jahr 1901 sah das Gesamtprogramm nach einer Meldung im F.K. so aus: „Am 18. August früh 7 Uhr finden unter Leitung des Radfahrerklub „Pfeil“ auf der Straße nach Hersbruck bei Kilometerstein 10 große Straßenrennen statt, und zwar 1) Eröffnungsfahren über 1.000 Meter. Offen für alle Fahrer. 2) Erstfahren über 1.000 Meter. Offen für alle Fahrer. 3) Großer Preis von Nürnberg, 2.000 Meter. Offen für alle Fahrer. 4) Ermunterungsfahren, 1.000 Meter. Offen für Fahrer, die in diesem Jahr noch keinen 1. Preis erhielten. 5) Mehrsitzerfahren über 2.000 Meter. Offen für alle Fahrer. 6) Trostfahren, 1.000 Meter.“ /44/

Ein anderes Beispiel waren die bayerischen Meisterschaften, die anfangs vom „Radler-Klub Möwen“, ab 1901 auch vom „Radler-Klub Pfeil“ organisiert wurden. Im September 1901 berichtete der F.K.: „Nachdem der rührige Radler-Klub Pfeil erst vor Kurzem mit der Ausschreibung und Ausföhrung des „Großen Preises von Nürnberg“ so günstig abgeschnitten hat, läßt der Verein am Sonntag den 22. September früh 7 Uhr auf der Straße nach Hersbruck vom 10. Kilometerstein ab die Straßenmeisterschaft von Bayern über 50 Kilometer ausfahren. Dieselbe wird nach den Bestimmungen des Deutschen Radfahrer-Bundes ausgefahren und wird sich um so interessanter gestalten, da Schrittmacher zugelassen sind. Außerdem wird damit verbunden ein Vereinsfahren des festgebenden Klubs, ein offenes Erstfahren über 1000 Meter mit 4 Preisen und, das



interessanteste Fahren für die Zuschauer, ein Vorgabefahren für die Schrittmacher der Meisterschaft, da außer einsitzigen Maschinen Zwei- und Mehrsitzer theilnehmen. Die Preise für die Meisterschaft bestehen in echt goldenener Medaille, silberner und bronzener. Der Reinertrag des Rennens und der damit verbundenen Festlichkeiten soll dem vorbereitenden Comité zur Gründung eines Rad-Rennvereins in Nürnberg, welcher die Erbauung einer Rennbahn anstrebt, zugewiesen werden.“ /45/ Mit welchen Widrigkeiten die Radsportler hin und wieder zu kämpfen hatten, zeigt diese Meldung im F.K. zu den bayerischen Straßenmeisterschaften 1903: „Einer großen Büberei fielen zahlreiche Radreifen zum Opfer, indem kurz vor Erlenstegen Hunderte von Schuhnägeln gestreut worden waren.“ /46/

Zeitfahren

Zum Zeitfahren schrieb Nitz: „Im Zeitfahren wird - umgekehrt wie im Streckenfahren - die Zeit (1, 2, 3, 6 Stunden u. s. w.) vorher fest bestimmt und die bewältigte Strecke an den Masssteinen (auf der Strasse an den Kilometersteinen) gemessen. Der eine Fahrer hat bei Ablauf der Zeit dann mehr, der andere weniger geleistet.“ /47/ Als typisches Beispiel für diese Kategorie können die bereits unter „Dauerfahren“ erwähnten 6-Stunden-Kontrolltouren des Gau 15 des D.R.B. gelten.

Zum Schluss ein Beispiel, wie die während einer Saison erbrachten Leistungen in den Vereinen gewürdigt wurden: Der F.K. berichtete im Oktober 1899: „Bei den Touren-Wettbewerben der Allgem. Radfahrer-Union erhielten pro 1899 nachstehende Mitglieder Auszeichnungen: Frau Gerstner, die HH. [Herren] Mörl, Helmreich und Bauer je einen 1. Preis, Frau Engelhardt, die HH. Hirt, Heydolph und Engelhardt je einen 2. Preis und die HH. Häberlein, Neumann, Manne und F. Schmidt je einen 3. Preis. Für vollendete Sechsstundenfahrten (Minimalleistung 130 Kilometer) wurden Medaillen zuerkannt: Frau Gerstner, den HH. Gerstner, Zanger, Engel, Neumann und Helmreich. Als Anerkennung für die regste Theilnehmung an den Klubabenden während der Saison 1898/99 wurden hübsche Unions-Preis-krügel Frau Gerstner, HH. Dietz, Mörl, Hirt, J. Roschglan und Schweiger Seitens des Hauptkonsulates zuerkannt.“ Diese Meldung macht auch deutlich, dass die Frauen inzwischen begonnen hatten, sich ihren Platz im Vereinsradsport zu erkämpfen. Schließlich waren unter den Ausgezeichneten auch zwei Damen.

Anmerkungen

- /1/ 8-Uhr-Blatt v. 12.01.1932
- /2/ Verwaltungsbericht der Stadt Nürnberg 1897: Anfangs der [18]70er Jahre tauchten dahier zuerst einige nach Art der Draisinen gebaute Fahrräder - Velocipede - auf, welche infolge ihrer mangelhaften Bauart schwer fortzubewegen waren und auch für das Publikum Unbequemlichkeiten brachten. Dies gab Veranlassung, gelegentlich der Umarbeitung der straßenpolizeilichen Vorschriften im Jahre 1876 zu bestimmen, daß das Fahren mit Velocipeden in den Straßen der inneren Stadt nicht gestattet ist.
- /3/ Satzungen und Fahrordnung des Nürnberger Velociped-Clubs, StadtAN E6/496, Nr. 1
- /4/ F.K. v. 19.08.1882, Nr. 422
- /5/ Nürnberger Velociped-Club, Beschlüsse vom 14. Decbr. 1883, Rennbahn betr., StadtAN, E6/496, Nr. 2; die Kernstraße ist eine Nebenstraße zur Fürther Straße, meist wurde deshalb von der Rennbahn an der Fürther Straße gesprochen.
- /6/ F.K. v. 20.02.1884, Nr. 93
- /7/ Verwaltungsbericht der Stadt Nürnberg 1897, S. 270
- /8/ Verzeichnis der in Nürnberg bestehenden Gesellschaften und Vereine in den Adressbüchern von Nürnberg 1890, 1895, 1900, 1905
- /9/ F.K. v. 27.06.1896, Nr. 325, S. 3
- /10/ Satzungen des Arbeiter-Radfahrer-Klubs Nürnberg, StadtAN C7/IV, 1802
- /11/ F.K. v. 18.01.1904, Nr. 32, S. 4; bemerkenswert ist, dass die Bahn von dem Reichelsdorfer Bauunternehmer Andreas Meyer errichtet wurde, der definitiv keine Erfahrung mit vergleichbaren Projekten gehabt haben dürfte. Die Pläne stammten von Ingenieur Uebersold, dem Erbauer der Radrennbahn in Hannover, F.K. v. 21.05.1904, Nr. 258, S. 2
- /12/ F.K. v. 11.08.1885, Nr. 406, Anzeigenteil
- /13/ Nitz, S. 25
- /14/ Nitz, S. 53
- /15/ F.K. v. 13.09.1900, Nr. 468, S. 3
- /16/ F.K. v. 12.11.1900, Nr. 580, S. 3
- /17/ Nitz, S. 103
- /18/ F.K. v. 18.08.1885, Nr. 419
- /19/ Katalog Triumph-Fahrräder Saison 1904, StadtAN, E9/73, Nr. 1
- /20/ Nitz, S. 227
- /21/ F.K. v. 04.04.1902, Nr. 170, S. 5
- /22/ F.K. v. 22.08.1903, Nr. 428, S. 4
- /23/ Nitz, S. 232 f
- /24/ Nitz, S. 237 ff
- /25/ F.K. v. 16.07.1904, Nr. 361, S. 4; der Radfahrer-Verein „Krumma Lenkstanga“ hatte seinen Namen von einem nach unten gebogenen Rennlenker hergeleitet, also einer Lenkstange, die im fränkischen Dialekt nicht gerade, sondern „krumm“ war.
- /26/ Nitz, S. 257
- /27/ F.K. v. 16.06.1884, Nr. 304
- /28/ F.T. v. 17.08.1885, Nr. 191
- /29/ F.K. v. 15.06.1891, Nr. 301, S. 2; Rudolf Sternecker betrieb in Berlin Weißensee einen Vergnügungspark mit See-Terrasse, Rutschbahn, Musikpavillon, Würfelbuden, Karussells, zwei Tanzsälen und verschiedenen Bierlokalen. Gefunden bei: <https://www.modernruins.de/index.php/lost-places/industrie-und-gewerbe/brauerei-wesen/sternecker-brauerei> abgerufen am 03.04.2020
- /30/ F.K. v. 21.08.1893, Nr. 425, S. 2
- /31/ Der F.K. berichtete vom 21.09. bis zum 15.10.1894 detailliert über die verschiedenen Rennen.

- /32/ F.K. v. 01.07.1895, Nr. 330, S. 2 und v. 02.07.1895, Nr. 332, S. 4
- /33/ F.K. v. 16.09.1895, Nr. 474, S. 3
- /34/ F.K. v. 21.05.1904, Nr. 258, S. 2
- /35/ F.K. v. 22.08.1904, Nr. 428, S. 3
- /36/ F.K. v. 22.08.1904, Nr. 429, S. 2 f
- /37/ F.K. v. 20.10.1899, Nr. 538, S. 9
- /38/ F.K. v. 20.07.1901, Nr. 366, S. 4
- /39/ Nitz, S. 260
- /40/ F.K. v. 30.08.1898, Nr. 442, S. 3
- /41/ Nitz, S. 260.; Fischers genaue Zeit lag bei 31 Stunden, 1 Minute, 22 2/5 Sekunden. Als ihm nach der Ankunft in Berlin eine Sitzgelegenheit angeboten wurde, soll er gesagt haben „Danke, i hab gnuu gsessn“; weitere Details bei www.cycling4fans.de unter => Historische Rennberichte, abgerufen am 07.04.2020
- /42/ F.K. v. 09.07.1900, Nr. 345, S. 5
- /43/ Nitz, S. 260
- /44/ F.K. v. 08.08.1901, Nr. 401, S. 4
- /45/ F.K. v. 12.09.1901, Nr. 466, S. 3
- /46/ F.K. v. 12.10.1903, Nr. 522, S. 3
- /47/ Nitz, S. 262

Anmerkungen des Verfassers sind in [] gesetzt

Abkürzungen

A.R.B.S. = Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität
A.R.U. = Allgemeine Radfahrer-Union
D.R.B. = Deutscher Radfahrer-Bund
F.K. = Fränkischer Kurier
F.T. = Fränkische Tagespost
Nitz = Nitz, Lothar Dr.: Die hohe Schule des Rades. Ein Lern- und Lehrbuch für alle Freunde des Radsports im Saal und im Freien, auf der Bahn und der Landstrasse, Berlin 1907
StadtAN = Stadtarchiv Nürnberg
StadtBN = Stadtbibliothek Nürnberg

Abbildungsnachweis

- Abb. 1: 8-Uhr-Blatt v. 12.01.1932, StadtBN
Abb. 2: F.K. v. 02.11.1885, Nr. 561, Anzeigenteil, StadtBN
Abb. 3: F.K. v. 02.04.1886, Nr. 169, Anzeigenteil, StadtBN
Abb. 4: Merkbuch Fichtel & Sachs AG, Schweinfurt, 1941, gesehen bei <http://www.hochrad.info/>, abgerufen am 13.04.2020
Abb. 5: Merkbuch Fichtel & Sachs AG, Schweinfurt, 1941, gesehen bei <http://www.hochrad.info/>, abgerufen am 13.04.2020
Abb. 6: F.T. v. 14.04.1899, Nr. 87, Anzeigenteil, StadtBN
Abb. 7: Nitz, S. 53
Abb. 8: Katalog der Deutschen Triumph-Fahrradwerke, Nürnberg von 1904, StadtAN, E9/73, Nr. 1
Abb. 9: Historische Karte von Mittelfranken, BSB Mapp. XI,91 vl-5 <https://daten.digital-sammlungen.de/~db/0001/bsb00010892/images/>, abgerufen am 13.04.2020 mit Einträgen des Verfassers
Abb. 10: F.K. v. 11.09.1895, Nr. 465, S. 7
Abb. 11: F.K. v. 25.09.1894, Nr. 490, S. 5
Abb. 12: George Grantham Bain Collection ggbain.03572, Library of Congress, Washington D.C., abgerufen am 13.04.2020
Abb. 13: F.K. v. 01.07.1895, Nr. 330, S. 2
Abb. 14: <https://cycling4fans.de/index.php?id=4227>, abgerufen am 22.04.2020
Abb. 15: F.K. v. 09.07.1900, Nr. 345, S. 5



Ein Fahrradappell im Tuchmantel, die Maiden stehen abfahrbereit zum Außendienst.

Die Arbeitsmädchen und ihre Räder

von Daisy Vermeiren, Bocholt in Belgien

Unsere belgische Gastautorin Daisy Vermeiren, die Freundin unseres Militärradspezialisten Philip Moreau, sammelt Gegenstände des Reichsarbeitsdienstes (RAD) für die weibliche Jugend (wJ). In ihrer Sammlung befinden sich einige RADwJ-Fahrräder und zahlreiche authentische Fotos, worauf die jungen Frauen des Arbeitsdienstes mit ihren Rädern zu sehen sind. Nach dem Lesen des Artikels „Unsere Herbstfahrt 1948“ von Sven Schepp (KS 66), der unter anderem die Selbstständigkeit der Frauen nach dem Zweiten Weltkrieg hervorhob, kam der Sammler die Idee für diesen Beitrag. Daisy sah in Svens schön bebildertem Artikel etliche Dinge, die sie schon von ihrer Fotosammlung kannte. Die hier heute erstmals veröffentlichten Fotos spiegeln die ungeahnte große Bedeutung, die das Fahrrad im weiblichen Arbeitsdienst hatte.

Die Idee, eine Frauendienstpflicht einzurichten, stammt nicht aus der Zeit des Nationalsozialismus. Dies wurde in Deutschland schon vor dem Ersten Weltkrieg in bürgerliche Frauenbewegungen thematisiert. Der sogenannte Freiwillige Arbeitsdienst (FAD) wurde im Sommer 1931 eingerichtet, um die große Arbeitslosigkeit im Deutschen Reich zu verringern. Dieser FAD war nicht nur für Männer gedacht, sondern auch für Frauen zwi-

schen 17 und 25 Jahre. 1933 wurde der Arbeitsdienst der Leitung von Konstantin Hierl unterstellt. Ab dem 1. Januar 1934 kam der Deutsche Frauenarbeitsdienst (DFAD) unter die Leitung von Gertrud Scholtz-Klink. (Abb.1) Zum 1. April 1936 wurde der DFAD aufgehoben und bekam den neuen Namen „Reichsarbeitsdienst für die weibliche Jugend“, kurz RADwJ.

Wie sich der Reichsarbeitsführer Hierl den „Ehrendienst am Volk“ vorstellte, beschreibt er im Januar 1938 auf einem Werbeblatt: „Der Arbeitsdienst soll die deutsche Jugend im Geiste des Nationalsozialismus zur Volksgemeinschaft und zur wahren Arbeitsauffassung, vor allem zur gebührenden Achtung der Handarbeit erziehen. Der Arbeitsdienst für die weibliche Jugend stellt das Mädchen in den Dienst an der deutschen Mutter und Hausfrau. Überall da, wo in ländlichen Gebieten Mütter über die Maßen in Anspruch genommen sind, sollen die jungen Kräfte der Arbeitsmädchen zu ihrer Hilfe eingesetzt werden. Im Haus und Hof, auf den Feldern und im Garten und bei den Kindern ist ihr Arbeitsgebiet.“ /1/ Hierl führt weiter aus, dass die Lager eine einheitliche Beleg-

schaftsstärke von 40 Arbeitsmädchen hätten, einschließlich der Lagerführerin, 3 Gehilfinnen und 3 Kameradschaftsälteste. Für die Anwerbung von Arbeitsmädchen wurde ebenso Informationsmaterial hergestellt wie für den „Beruf“ der RAD-Führerin. (Abb. 2 und 3) Auch mit Serien von Fotopostkarten (z. B. mit Fotos von Georg Pahl, Hans Retzlaff, Lieselotte Purper und Dörte Schmidt) und Zeitschriften, ja sogar mit einer Kunstschau in Prag 1944 machte der NS-Staat Propaganda für seinen Reichsarbeitsdienst. /2/ Zeitlich passend zu dieser Ausstellung wurden Briefmarken mit RAD-Motiven ausgegeben. (Abb.4) Durch den



Abb. 1 Brosche des DFAD mit dem Spruch „Arbeit für dein Volk - Adelt dich selbst“



Abb. 2 Links auf dem Plakat die Arbeitsmädchen mit rotem Kopftuch, blauem Kleid und weißer Schürze, rechts die Führerin im Tuchkostüm, in der Hand den obligatorischen Filzhut



Abb. 3 Blond und blauäugig – wie hier idealisiert auf dem Titel einer NS-Werbeschrift dargestellt – waren die wenigsten der Maiden.

Verkauf dieser Sondermarken mit einem Zuschlag von 4 Reichspfennigen wurde Geld für die Finanzierung des RAD abgeschöpft.



Abb. 4 Die Sondermarke „Arbeitsmaid mit Rechen“ von 1944

Der halbjährige Dienst wurde zur Pflicht am 4. September 1939 – einen Tag nach der Kriegserklärung Englands und Frankreichs an Deutschland, als Folge des deutschen Angriffs auf Polen. Mit der Einführung des Kriegshilfsdienstes (KHD) am 29. Juni 1941, eine Woche nach dem Angriff auf die Sowjetunion, verlängerte sich die Dienstpflicht für Frauen auf ein Jahr. Sie wurden eingesetzt in Krankenhäusern, Lazaretten, Kindergärten, Fabriken und Dienststellen der Wehrmacht, aber auch beim Luftschutz, bei der Post und den Verkehrsbetrieben.

Die Lager der Arbeitsmaidern waren in Jugendherbergen, Schlössern, Rathäusern, Klöstern, Kinderheimen, Schulen, Bauernhöfen, Gast- und Gutshäusern eingerichtet. (Abb. 5) Manchmal wurde ein Barackenlager von den RAD-Männern übernommen, es kam sogar vor, dass die Maiden innerhalb eines RAD-Männerlagers untergebracht wurden. Der Ab-



Abb. 5 Der geschnitzte Wegweiser wies den Weg zum RAD-Lager im Gutshaus Trams.

lauf des Lagerlebens kann der Abbildung „Ein Tag im Lager“ entnommen werden. (Abb. 6) Wie man in der Zeichnung sieht, kommt das Fahrrad nicht vor. Die folgenden Fotoseiten zeigen aber, welche große Rolle das Fahrrad im Leben der jungen Frauen spielte. Es half nicht nur bei der Erledigung ihrer täglichen Arbeit, sondern es diente auch für gemeinsame sonntägliche Ausflüge in die Umgebung des Lagers. (siehe Abb. Heftrückseite)



Abb. 6 Mit der Zeichnung einer Lageridylle wurde für den Arbeitsdienst geworben.

Junge Frauen wurden sogar als Luftwaffenhelferinnen und beim Personal der Flugabwehrkanonen (FLAK) eingesetzt, nachdem Reichspropagandaminister Joseph Goebbels am 18. Februar 1943 zum „totalen Krieg“ aufgerufen hatte. Fast alle Deutschen waren von den anhaltenden Luftangriffen der Alliierten betroffen, so gab es eine große Bereitschaft, sich einzubringen und die drohende Niederlage abzuwehren. Die Dienstzeit im RADwJ, inklusive Kriegshilfsdienst (KHD), wurde ab dem 8. April 1944 für diejenigen, die an der Luftverteidigung beteiligt waren, auf 1 ½ Jahr verlängert. In der Schlussphase des Krieges wurden Frauen immer mehr Soldat - sie nahmen zwar eine untergeordnete Rolle ein, aber in der Masse der Dienstverpflichteten keine unwichtige. Richtige Gefechtsaufgaben bekamen die Frauen nicht, aber es hätte vielleicht anders ausgesehen, wenn der Krieg noch länger gedauert hätte. Der RAD wurde nach Kriegsende durch das

Kontrollratsgesetz Nr. 2 verboten und aufgelöst, sein Vermögen beschlagnahmt.

Um welche Fahrräder geht es?

Alle größeren Fahrradfabriken dienten sich den neuen Machthabern an. Die Hersteller versuchten, ihre Produkte an alle staatlichen Institutionen und Behörden zu liefern. Dieses Bestreben kennt man heute auch noch und das gab es bereits vor der NS-Zeit. Sie produzierten Fahrräder für die Reichspost, Reichsbahn, Feuerwehr, Polizei, Wehrmacht (Heer, Luftwaffe, Marine und Waffen-SS) sowie für den Wehrsport (SA, Hitlerjugend,...), Reichsarbeitsdienst (RAD) und Reichs-Luftschutz-Bund (RLB). Beim RAD für die weibliche Jugend durften außer diesen zur Verfügung gestellten aber auch private Räder benutzt werden, sofern sie auf eigene Kosten mitgebracht wurden./3/

Miele



Miele-Arbeitsdienst Klasse 17

Miele-Arbeitsdienst-Fahrräder der Klasse 17 sind Räder für höchste Beanspruchung und raube Behandlung; alle üblichen Blankteile sind schwarz emailiert / Rahmen aus allbestem, mehrmals kalt nachgezogenem Stahlrohr / Staubdichtes Tretlager mit Glockenkurbeln, rechte Kurbel und Glocke aus einem Stück / Aufgeschraubtes Kettenrad / Torpedo-Freilaufnabe / Handhebel-Vorderadbremsen / F. & S.-Vordernabe lt. Vorschrift / 25 mm Speichen / Dunkler Leder-Sattel / Rahmen-Werkzeugtasche mit Inhalt / Schlauchlose Luftpumpe / Trillerglocke.

Klasse 17		
Modell	Stahlhöhe	Preis RM.
517	52 cm	89,50
617	55 "	ohne Beleuchtung

Bereitung 28x1,75" Draht

Abb. 7 Miele ist derzeit der einzig bekannte Hersteller, der für RAD-Damenräder geworben hat.



Abb. 8 Die verchromte Schutzblechfigur, Montage quer zur Fahrtrichtung
Abb. 9 Die Schutzblech-Variante der Schutzblechfigur in einer Gussvariante, Montage längs zur Fahrtrichtung

RAD-Abzeichen unterhalb des Markenschildes gekennzeichnet. (siehe Fotos S. 32 und 33) Häufig wurde das hintere Schutzblech genutzt, um die Räder mit der Einheitsnummer und Lagernummer zu beschriften. Frühe RAD-Fahrräder haben noch markeneigene Teile, spätere Ausführungen sind komplett mit schwarzen Einheitsteilen (entsprechend der Fa-Fa-Norm - Fachnormenausschuss der Fahrradindustrie) ausgestattet. Wahlmöglichkeiten für Zahnkranz, Rädergröße, Wulst- oder Drahtreifen, wie z. B. im Wanderer-Prospekt beschrieben, gab es nur in den Anfangsjahren des Arbeitsdienstes. Die Fotos lassen den Schluss zu, dass der Fahrzeugpark vieler Lager geschlossen von einem Hersteller bestückt wurde.

Mitglieder, die zu diesem Thema noch Hinweise geben können oder Bildmaterial bzw. RAD-Fahrräder abgeben möchten, schreiben bitte an daisy_vermeiren@telenet.be.

Weitere Fakten zu Arbeitsdienst-Fahrrädern gibt es in dem Artikel von Nils Hinrichsen „Auf braunen Rädern durchs wilde Nordistan“ im KS 53.

Anmerkungen

- [1] Handzettel „Arbeitsdienst ist Ehrendienst am Volk“, Konstantin Hierl 1938
- [2] Die Deutsche Wochenschau Nr. 723 vom 13. Juli 1944, anzusehen als Film unter dem Link <https://archive.org/details/1944-07-13-Die-Deutsche-Wochenschau-723>
- [3] Rückseite des Handzettels unter [1], Bedingungen für die Aufnahme in den Arbeitsdienst für die weibliche Jugend, hier §11

Abbildungsnachweis

Alle historischen Fotos, Schutzblechfiguren, Abzeichen und Drucksachen befinden sich in der Sammlung von Daisy Vermeiren; ausgenommen Abb. 2 Bundesarchiv Plak 003-013-001
Abb. 6 aus: Die Arbeitsmaid, hrsg. von der Reichsleitung des Arbeitsdienstes, Amt Pressechef beim Arbeitsführer, Deutscher Verlag Berlin, um 1936

Aufstellung zum Appell



Fahrradappell mit Tuchjacke und Tuchrock, die Filzhüte mit RADwJ-Abzeichen sind am Lenker oder Scheinwerfer angehängt. ▲

Appell im blauen Arbeitskleid: Auf Brennabor-Rädern erkennt man häufig das frühe Modell des Wehrmachtsgepäckträgers. Räder noch mit vielen Chromteilen und dem weißen Warnende auf den Schutzblechen. ▼

Appell mit Brennabor-Rädern: Die jungen Damen tragen auf dem Tuchmantel das RADwJ-Abzeichen mit Ähre, Hakenkreuz und Bezirksnummer XIV für Pommern-Ost (10.10.1941 in Altkarbe, heute Stare Kurowo in Polen). ▼



Appell mit Wanderer-Rädern, bisher die einzige Marke mit montierter RAD-Schutzblechfigur. Im Prospekt wird nur das RAD-Herrenrad mit Wanderer „W“-Schutzblechfigur vorgestellt. Diese Räder sind in komplett schwarzer Kriegsproduktion ausgeführt. Die Arbeitsmädchen tragen hier ihr blaues Arbeitskleid mit RADwJ-Brosche. ▼



Brosche für die Arbeitsmädchen vom 17.8.1937 bis 11.10.1939



Appell mit Phänomen-Rädern. Dass die Ausbildung nicht überall streng war, beweist dieses Bild: diverse Scheinwerferpositionen und der Fuß eines Mädchens auf dem Kettenschutz! Zum Tuchrock wurden hier auch zivile bunte Strickjacken zugelassen. „Hier, inneres Schutzblech ist nicht richtig sauber gemacht!“ steht auf der Rückseite dieses Fotos. ▲

Beim Arbeitseinsatz

Eine Gruppe von RAD-Maiden mit Assmann-Rädern (noch mit Chromteilen und Bandfeststellern); als Kopfbedeckung tragen einige gestrickte Wollkappen, zwei tragen die Windjacke anstatt des Tuchmantels (Halle-Herseburg bei Leipzig). ▼



Auf Wanderer unterwegs – das rechte Fahrrad hat keinen Scheinwerfer, das zweite von rechts hat die RAD-Schutzblechfigur (Albersdorf bei Itzehoe). ▲

Erinnerungsbrosche für den weiblichen Arbeitsdienst



Lachende Mädchen mit einem NSU-Rad ohne Scheinwerferabbildung. So wurde die Lampe manchmal bewusst nach unten gerichtet. „Freude über die endlich eingetroffenen Lagerräder, Herbst 1937“ steht auf der Rückseite dieses Bildes. ▼



Auch Anhänger kamen zum Transport von landwirtschaftlichen Gütern zum Einsatz, es gab diverse Macharten und Marken, zum Teil auch mit RAD-Beschilderung. ►



Unterwegs auf einem Rad der Marke Sport, wohl um Einkäufe zu machen für den Bauernhof, wo die Maid ihre Außendienststelle in Ebstorf bei Uelzen hatte. ▲



Bei der Pflege und Reparatur



▲ Bei einem Phänomen aus Kriegsproduktion wird das Hinterrad wieder eingebaut, Gepäckträgerstreben müssen noch befestigt werden, ein Putzlappen liegt unter dem Sattel zum Schutz. Pappverpackung, Werkzeug, Luftpumpe und einige Schläuche liegen neben dem Rad.



▲ Pannen wurden selbstständig behoben. Ein Wanderer-Rad steht hier auf dem Kopf, das andere Fahrrad hat eine RAD-Schutzblechfigur (1941, Lager 9/23 Bonin bei Köslin in Ostpommern, heute Koszalin in Polen).

Hier werden vor einer typischen RAD-Baracke komplett schwarze Räder aus Kriegsproduktion gepflegt. Zwei Mädels tragen das blaue Arbeitskleid und das rote Kopftuch. Das Mädchen rechts trägt den RADwJ-Sportanzug, auf der Brust das Abzeichen mit Ähre und Hakenkreuz (Bezirk XV Nordmark Kiel). ►



Brosche für die Arbeitsmaid ab dem 11.10.1939



▲ Ein Rad der Express-Werke wird von fünf Maiden gewartet (Barackenlager bei Mannheim).

Dieses Bild zeigt Gritzner-Fahrräder mit und ohne Rocknetz. Eine Einheitsnummer ist auf das weiße Warnende des Schutzblechs gemalt (Juni 1941 Geislingen). ▼



In der Freizeit

Vier Maiden im Arbeitskleid und mit individuell bestickter Zierschürze posen mit einem Presto-Rad, das noch viele Chromteile hat inklusive der Sattelstütze in T-Form. ▼



▲ Spaß bringt dieses Miele-Rad mit Miele-Beleuchtung, nur die Abblendung des Scheinwerfers lässt den Krieg erahnen; schwarzer Lenker, aber noch verchromter Bremshebel und Stempel.

Arbeitsmädchen warten beim Pfingstaussflug mit ihren Miele-Rädern am Bahnübergang Bahnhof-Brück; Tragetasche ist um den Lenker gehängt, Jacke auf dem Gepäckträger verstaut. ►



Brosche für den Kriegshilfsdienst seit 29.6.1941

Hier wird zum Spass ein Lastenanhängers mit den Lagerkameradinnen beladen. ▼



Ein Bild für die Familie daheim von Ella vor der Baracke der Lagerverwaltung (Mai 1940). Die Tuchjacke der Führerin hat die Bezirksnummer XVI; links am Wanderer-Rad eine RAD-Schutzblechfigur, über dem Scheinwerfer der Hut, am Lenker Tuchjacke und Tragetasche der RADWJ. ►



RAD-Fahrräder für die weibliche Jugend aus den Sammlungen von Daisy Vermeiren und Thomas Willrich



Der Rahmen ist mit der Abnahmedatierung 1941 versehen. Dadurch konnte ein vorzeitiger Rahmenbruch festgestellt werden. In der Wehrmacht und im Arbeitsdienst wurde eine Haltbarkeit von zwei Jahren verlangt.

(Fotos: Daisy Vermeiren)



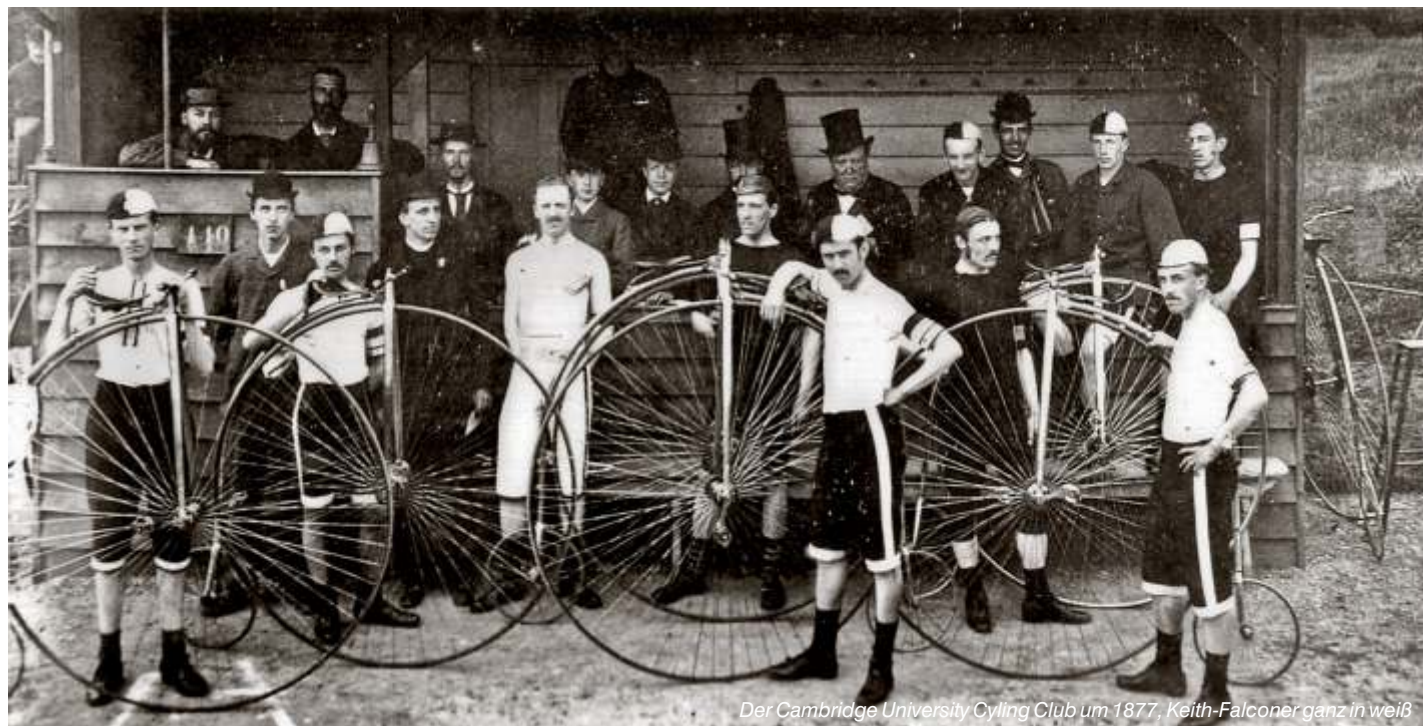
Auf der Sitzrohrnuffe ist 1942 als Abnahmedatum eingepreßt. Über dem Markenschild ist die Abkürzung RAD eingeschlagen. Beide Markierungsarten gibt es auch bei den Rädern für den männlichen Arbeitsdienst.

(Fotos: Thomas Willrich)



Fotos: Daisy Vermeiren





Der Cambridge University Cycling Club um 1877, Keith-Falconer ganz in weiß

Radsportler, Gelehrter, Missionar: The Hon. Ion Keith-Falconer (1856-1887)

von Renate Franz, Köln

The Honourable Ion Grant Neville Keith-Falconer war einer der Pioniere des Radsports in Großbritannien. Der aus altem schottischen Adel stammende Sportler begann im Alter von 15 Jahren mit dem Fahrradfahren auf einem Tretkurbelrad. Als Student wurde er drei Mal englischer Radsport-Meister auf dem Hochrad. Der vielseitig begabte und hochgebildete fromme Christ ging 1886 als Missionar in den Jemen. Dort starb er nach wenigen Monaten an Malaria.

Leistungen als Radsportler

Ion Keith-Falconer (Abb. 1) begann mit 15 Jahren im berühmten Internat in Harrow mit dem Radfahren auf einem „boneshaker“. /1/ Im Mai 1874 besuchte er seine in Bournemouth weilende Familie: An einem heißen Sommertag fuhr er auf einem 52 inch großen Hochrad aus der Werkstatt von Thomas D. T. Sparrow (Knightsbridge) dorthin und bestritt auch die Rückfahrt mit dem Rad. Bei teilweise großer Hitze bewältigte er die 135 Meilen zwischen Bournemouth und Hitchin in 19 Stunden und 15 Minuten (reine Fahrzeit ca. 16 Stunden), was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von unter neun Meilen pro Stunde entspricht. Wie er später berichtete, waren die Straßen an manchen Stellen mit Sand bedeckt, so dass er absteigen und zu Fuß gehen musste. Zudem gab es zu bedenken, dass er einen Sonnenstich bekommen hätte, wenn er nicht eine Kappe von Tress and Co. getragen habe, die er anderen Radsportlern empfehle. /2/



Abb. 1 Der junge Ion Keith-Falconer im Radsporttrikot, gemalt um 1875

Über diese Tour schrieb er einen Artikel für die Zeitschrift *THE FIELD*, *THE COUNTRY GENTLEMAN'S NEWSPAPER*. Der Radrennfahrer und Publi-



Abb. 2 Ein weiterer Pionier des britischen Radsports: George Lacy-Hillier, 1879

zist George Lacy Hillier (Abb.2) bezeichnete diesen Bericht als „eine der ersten ausführlichen Mitteilungen, die unserem Sport gewidmet waren“. Keith-Falconer habe damit das Fahrradfahren populär gemacht, zumal der Autor „einen so guten Namen wie den seinen“ trage. /3/ Durch diesen Artikel erwarb sich Keith-Falconer einen Ruf als Radsportler, so dass er schon vor Beginn seines Studiums in Cambridge im September 1874 zum Vize-Präsidenten des „Cambridge University Bicycle Clubs“ (CUBic) gewählt wurde. /4/

Am 1. Mai 1877 wurde er ebenfalls zum Präsidenten des „London Bicycling Club“ gewählt und blieb dies neun Jahre lang, bis er England verließ. /5/ Ebenso gehörte er 1878 zu den Mitbegründern der britischen „Bicycle Union“. /6/



Abb. 3 Die *Bicycling Times and Touring Gazette* illustrierte 1878 Keith-Falconers Lebenslauf und Rennerfolge mit diesem Porträtfoto

In den folgenden Jahren war Ion Keith-Falconer bis 1882 als Amateur-Radsportler aktiv. (Abb. 3) 1876 wurde er Meister des „Amateur Athletic Club“ über vier Meilen, 1878 über zwei Meilen und 1882 über 50 Meilen, beides Meisterschaften der „Bicycle Union“. /7/

Als gläubiger Christ erhielt er den Beinamen „Muscular Christian“. /8/ Damit wurde Bezug genommen auf die Bewegung und die Philosophie der „Muscular Christianity“, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Großbritannien und den USA entstand und Eigenschaften wie den christlichen Glauben, Patriotismus und Sportlichkeit zur Persönlichkeitsbildung propagierten. /9/ Keith-Falconer war entsprechend sittenstreng: Er empfahl das Fahrradfahren als Mittel zur „Charakterbildung“, da es „die jungen Kerle von Kneipen, Variététheatern, Spielhallen und anderen Fallen“ fernhalte. Alkohol, Fluchen und Wetten lehnte er ab: So boykottierte er aus Protest ein Uni-Rennen, weil darauf gewettet werden konnte. /10/

Keith-Falconer war athletisch gebaut, zudem mit 1,90 Meter für die damalige

Zeit ungewöhnlich groß: „ein sehr großer Mann, gut gebaut, mit breiten Schultern und ungewöhnlich starken unteren Extremitäten“. /11/ Daher fiel es ihm leichter als manchem Konkurrenten, große Hochräder zu beherrschen, was ihm bei Radrennen Vorteile verschaffte. Aus sehr begüterter Familie stammend, konnte er sich leisten, die besten (und größten) Fahrrad-Modelle bauen zu lassen und sich Zeit für das Training zu nehmen. Eines seiner Räder, das er selbst als „Leviathan“ (Name eines Seeungeheuers) bezeichnete, war rund 2,20 Meter hoch. /12/ Im November 1874 fuhr er auf diesem Ungetüm nach Trumpington und zurück: „Es gibt eine kleine Treppe mit Tritten nach oben, bei denen mir geholfen wird, dann starte ich und bin mir selbst überlassen. Es macht großen Spaß, auf diesem Leviathan zu fahren. Es sorgt für außergewöhnliches Aufsehen bei den alten Professoren, die zufällig vorbeikommen. Würde ich herunterfallen, würde ich mir wahrscheinlich einen Arm oder ein Bein brechen - also werde ich die Vorstellung nach dem heutigen Tag nicht wiederholen.“ /13/ Weitere seiner Hochräder waren ein Ariel (56 inch), drei Humber in verschiedenen Größen (57, 58 und 60 ½ inch), zwei Räder der Coventry Machinists' Co. (56 und 58 inch), ein von John Keen gebautes Rad (58 inch) sowie ein Duplex Exselsior (56 inch). /14/

In Cambridge pries man Keith-Falconer als den „schnellsten Radsportler der Welt“, da er nicht nur nationaler Meister wurde, sondern auch mehrfach nationale Rekorde aufstellte. /15/ Trotz allem war er mehr an seinem Studium interessiert als am Radsport, der für ihn nur der Ausgleich für die Arbeit am Schreibtisch war, so dass er auch schon mal vergaß, bei Rennen zu starten, für die er gemeldet hatte.



Abb. 4 Das Inter-University Bicycle Race 1875: Keith-Falconer als Sieger in der Mitte: 83 km in 4 Stunden 9 Minuten!

Lacy-Hillier kritisierte den ansonsten hochgelobten Keith-Falconer deshalb als „unzuverlässig“. /16/ Der englische Radsporthistoriker John Green umschreibt indes Keith-Falconers Einstellung zum Radrennsport aus heutiger Sicht weniger streng als „entspannt“. /17/ Sein Biograph Robert Sinker schrieb, der Radsport sei für Keith-Falconer ein „Amusement“ gewesen, seine Ehrungen habe er mit „charmanter Bescheidenheit“ entgegengenommen.



Abb. 5 Ehrentafel für die Sieger des 50 Meilen-Rennens vom Mai 1876

Ansonsten hatten Familie, Freunde und Kollegen nur gute Worte für seinen Charakter – ob dies posthum seinem tragischen Tod geschuldet ist, kann nicht nachvollzogen werden. Trotz seiner ungewöhnlichen Leistungen in Schule, Universität und im Radsport und seiner adeligen Abstammung sei er kein „Streber“ gewesen, sondern eher bescheiden und bodenständig, freundlich und hilfsbereit. Auch habe er sehr viel Sinn für Humor gehabt. /18/ Dass er neun Jahre lang als

Präsident des „London Cycle Club“ wiedergewählt wurde, sieht Green als echtes Zeichen für seine Beliebtheit: „offensichtlich ein beliebter Mann unter Radfahrerkollegen“. /19/ Es wurde herausgehoben, dass Keith-Falconer im Januar 1875 nach einem Rennen in Lilly Bridge seinen Gegner und dessen Familie zum Essen im „Spurgeon's College“ in London einlud, „für sie eine neue Erfahrung“. Es bleibt unklar, ob die „neue Erfahrung“

die war, von einem Angehörigen des Adels zum Essen in ein elitäres christliches Unicollege eingeladen zu werden. /20/

Radsport wurde in diesen Jahren in den englischen Universitätsstädten stetig populärer: „Die Popularität des Fahrrads und der Radrennen an den Universitäten von Oxford und Cambridge Mitte der 1870er Jahre markierte eine bedeutende Etappe bei der Eroberung der britischen Gesellschaft durch den Radsport und bei der Entstehung und dem Wachstum des Amateursports.“ /21/ Im Jahr 1876 hatte der „Cambridge University Bicycling Club“ (CUBiC) 120 Mitglieder, 1877 waren es mehr als doppelt so viele. Zudem ließ der Club eine eigene kleine Radrennbahn in der Stadt errichten, eine der ersten bekannten Radrennbahnen überhaupt. 1873 wurde in Oxford der „Dark Blue Bicycle Club“ gegründet, und vom Jahr darauf an wurden regelmäßig Straßenrennen zwischen den Universitätsklubs ausgefahren. /22/ (Abb. 4, 5 und 6) Dabei befuhren die Radsportler die 85 Meilen lange Strecke zwischen den beiden Städten Oxford und Cambridge. Ein Berichtersteller nannte das erste Rennen dieser Art im Jahre 1874 „einen der gefeiertesten Amateurwettbewerbe, der jemals ausgetragen wurde“. /23/

1876 gab der CUBiC das 20-seitige Regelbuch „Rules and Bye-Laws“ für Radrennen heraus. Darin wurden die Clubmitglieder angewiesen, bei Rennen die Klubtracht zu tragen, dazu Mütze oder Strohhut. Auch wurde um Höflichkeit auf der Straße gebeten, insbesondere gegenüber Reitern, da es in der Vergangenheit Ärger gegeben habe, weil Fahrradfahrer die Pferde verschreckt hätten. /24/

Zu dieser Zeit waren Amateur- und Profisport streng getrennt, wie etwa auch in den Sportarten Laufen, Rudern, Cricket oder Boxen. Der Präsident des CU-



Abb. 6 Siegetableau zu den Inter-University Bicycle Races von 1877, in der Mitte das Portraittfoto von Keith-Falconer

BiC, Gerard Cobb, setzte sich ebenso wie Keith-Falconer für eine liberalere Auslegung der Kriterien als der „Amateur Athletic Club“ (AAC) ein. Bis zu Gründung der „Bicycling Union“ im Jahre 1878 hat-

te der AAC auch den Radsport unter Kontrolle und schloss explizit „Mechaniker, Handwerker und Arbeiter“ als Amateure aus. /25/ Die neu gegründete britische „Bicycle Union“ jedoch machte bei der Bestimmung des Amateurstatus keine sozialen Unterschiede mehr, sondern legte als Kriterium für das Profitum von Fahrern allein die Zahlung von Geld bei Rennen fest. /26/ Einige Gründungsvereine traten daraufhin aus Protest wieder aus der Union aus. /27/

Im Februar 1875 berichtete die KLAGENFURTER ZEITUNG in Österreich über ein Rennen Keith-Falconers gegen den vierfachen AAC-Champion H.P. Whiting: Nach allgemeinen Betrachtungen darüber, dass Velocipede in England weit aus verbreiteter seien als „auf dem Continent“ und man dort auch Wettfahrten abhalte, folgte ein Bericht über dieses Rennen: „Eine der bedeutendsten Wetten wurde in den jüngsten Tagen an der Little Bridge auf einem eigens dazu hergerichteten Platze ausgeführt. Ein Studirender der Cambridger Universität, Mr. John Keith-Falconer, der unter den englischen Velocipedisten in erster Reihe genannt wird, proponierte (!) dem besten Velociped-Fahrer Londons, Mr. Whiting, eine Wette über 25 englische Meilen. Die beiden Männer stehen so ziemlich im gleichen Alter von 21 bis 22 Jahren, nur überragt Mr. Falconer seinen Gegner sowohl (!) an Größe als Gewicht bedeutend, was dem Letzteren einen großen Vortheil gewährte [...]“ (Abb. 7) Whiting benötigte 1 Stunde, 41 Minuten und 16 ½ Sekunden und gewann dieses Rennen mit einem Vorsprung von 11 ½

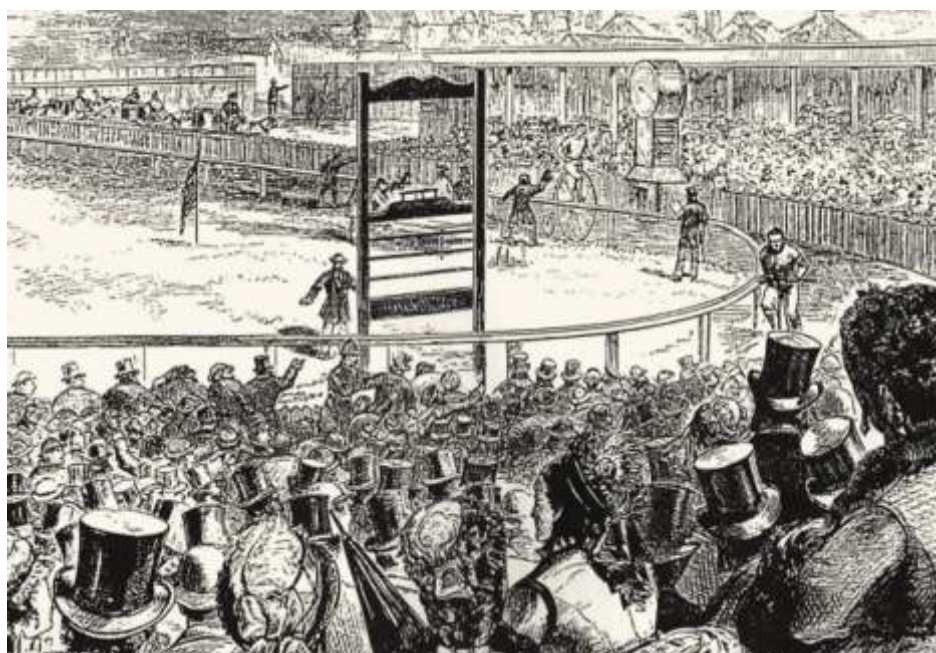


Abb. 7 Zeichnung eines Rennens zwischen Ion Keith-Falconer und H.P. Whiting auf dem Sportplatz Lillie Grounds 1875

Sekunden. /28/ Im September 1877 fuhr Keith-Falconer erneut gegen Whiting, der inzwischen vom AAC ausgeschlossen worden war, weil er ein Rennen gegen einen Berufssportler bestritten hatte. /29/

Im April 1876 gewann Keith-Falconer die englische Amateur-Championship über vier Meilen, mit der schnellsten bis dahin registrierten Zeit von 13 Minuten und 16 Sekunden. Im selben Jahr gewann er drei Rennen bei „Inter-University“-Wettbewerben und stellte dabei Amateur-Rekorde über 2 (6:01 min.), 10 (32:25 min.) und 25 Meilen (1:30:25 h) auf. Bei einem solchen Wettbewerb zwischen den Universitäten brach der Auftritt seines Hochrades vor dem Start ab, und auf die Frage des Starters „Sind Sie bereit?“ rief: „Nein, ich bin nicht bereit, ich will einen Stuhl“, um dann, als ob nichts passiert wäre, mit Hilfe des Stuhls sein Hochrad zu besteigen. /30/

Seine sportlichen Leistungen bewogen den schottischen Edel-Amateur („gentleman-amateur“) gegen den damals besten englischen Berufsradsportler John Keen (Abb. 8) anzutreten, den Keith-Falconer als „Mann, dessen Freund zu sein man stolz sein kann“ bezeichnete und trotz gesellschaftlicher Unterschiede als gleichwertig respektierte und bewunderte. Dieses Vorhaben wurde kritisch gesehen, da es bisher nicht üblich gewe-



Abb. 8 Der Profi-Rennfahrer John „Jack“ Keen, der mehrere Rennen gegen Keith-Falconer bestritt und von diesem hochgeschätzt wurde

sen war, Amateure und Profis gegeneinander antreten zu lassen. Damit Keith-Falconer nicht um seinen Amateur-Status fürchten musste, bedurfte es einer offiziellen Erlaubnis der „Bicycle Union“.

Das Rennen wurde für den 23. Oktober 1878 angesetzt – allerdings vergaß Keith-Falconer über seinen Studien dieses Datum. Neun Tage vor dem Renntag erinnerte er sich daran (oder wurde erinnert), und begann erst dann mit dem gezielten Training. /31/ Er stellte das Rauchen ein, stand morgens vor Sonnenaufgang auf, trainierte den ganzen Tag, ging um 10 Uhr ins Bett, achtete auf das richtige Essen und machte gymnastische Übungen an der frischen Luft, wie er in einem Brief an Isaac Pitman, den Erfinder einer Kuzschrift, berichtete. Er schlug Keen in einem Rennen über fünf Meilen um 5 yards (rund 4,5 Meter) und stellte dabei mit 15:11 Minuten wiederum einen Amateur-Rekord auf. (Abb. 9) Im Mai 1879 gewann er erneut gegen Keen bei einem Rennen über zwei Meilen. In der Woche zuvor hatte er eine viertägige Prüfung



Abb. 9 Keith-Falconer mit einer seiner großen Rennmaschinen

über jeweils sechs Stunden absolviert, um sich für ein Stipendium zu qualifizieren. /32/ Gegen den Berufsfahrer Frederick Cooper hingegen verlor er zwei Rennen im Jahr darauf. /33/

Drei Tage nach dem Rennen gegen Keen bestritt Keith-Falconer ein Rennen über 20 Meilen gegen mehrere Konkurrenten. Nachdem bis auf einen alle anderen Fahrer aufgegeben hatten, hielt sich Keith-Falconer hinter diesem letzten verbliebenen und überholte ihn kurz vor

dem Ziel – eine Strategie, die später als Nutzung des „Sprinterloches“ bezeichnet werden sollte. Der neuerliche Rekord: 1:04:15 Stunde.

Schon 1874 waren erste Pläne für eine Fahrt Keith-Falconers mit dem Rad von



Abb. 10 Start und Ziel der Durchquerung der britischen Insel: Land's End und John o' Groats

der südlichen Spitze Englands in Cornwall bis zur nordöstlichsten Gemeinde von Großbritannien in Schottland – die traditionsreiche Strecke von Land's End nach John o' Groats – entstanden. (Abb. 10) Enthusiastischer Ideengeber war der Direktor von Harrow, Edward Ernest Bowen, ein sportbegeisterter und fortschrittlicher Lehrer. Als Keith-Falconer, nun schon Student in Cambridge, auf einem Hochrad in Radsportkleidung seine ehemalige Schule besuchte, sorgte er für großes Aufsehen bei den dortigen Schülern. /34/ Bowen riet Keith-Falconer, zwei wichtige Dinge in seinem Leben zu machen: ein Buch zu schreiben und eine Radsportleistung zu erbringen, auf die er im späteren Leben mit Stolz zurückblicken könne. /35/ Gemeinsam brüteten die beiden Männer über Landkarten, um die richtige Strecke auszutüfteln.

Im Juni 1881 machte Ion Keith-Falconer einen ersten Versuch, mit dem Rad von Land's End nach John o' Groats zu fahren. Er radelte nach Penzance und war-

tete dort einige Tage, das Wetter war jedoch schlecht, und als es sich nicht besserte, schob er sein Vorhaben auf. /36/ Im Jahr darauf ging es endlich los: Keith-Falconer startete am 5. Juni 1882 morgens gegen kurz nach 4 Uhr in Land's End und erreichte das Ziel am 18. Juni morgens um 3:20 Uhr. Damit benötigte er nahezu 13 Tage für 994 Meilen, das waren durchschnittlich 76/77 Meilen täglich. Dabei nahm er nicht immer den direkten Weg, sondern fuhr zeitweise „irgendwie im Kreis“. Gegen Ende der Fahrt plagten ihn starke Schmerzen am rechten Fuß. Trotz dieser Beschwerden bewältigte er den Abschnitt von Falkirk nach Dumblane, obwohl er wegen starken Nord-West-Windes das Fahrrad kaum besteigen konnte. Als er Dalnacardoch erreichte, musste er wegen der Beschwerden am Fuß eine längere Rast in einem Bauernhaus einlegen. Letztlich bewältigte er die Strecke trotz Regens, Gegenwind und eines schmerzenden Fußes in einer kürzeren Zeit, als er zuvor eingeplant hatte. /37/

Von unterwegs verschickte Keith-Falconer regelmäßig Telegramme und Postkarten, speziell an Mr. Bowen zwei bis drei am Tag. Die Schüler von Harrow waren begeistert, und Mr. Bowen hingte eine Landkarte in seinen Klassenraum, auf der mit einem roten Fähnchen der jeweilige Standort von Keith-Falconer markiert wurde. /38/ Nach dieser Tour fuhr der Radsportler nach Harrow, um den Schülern von der Fahrt zu berichten.

Seine Erlebnisse schilderte er ausführlich in Artikeln, die in einer Aberdeener Zeitung sowie der Gazette des „London

Bicycle Club“ veröffentlicht wurden. Darin berichtete er etwa von einem für damals ungewöhnlichen, ja neuartigen Schild auf den Mendip Hills: „*To cyclists: this hill is dangerous*“ („*Radfahrer: dieser Hügel ist gefährlich*“). Am dritten Tag wäre er um ein Haar ein Opfer von „*Dummheit, nicht von Bössartigkeit*“ geworden, als ein Fuhrmann, dessen Fahrzeug ihn überholen wollte, plötzlich die Straßenseite gewechselt habe, ein Sturz sei aber glimpflich abgelaufen. Am selben Tag wurde er von einem Passanten in die falsche Richtung geschickt, weshalb er einen Umweg über fünf Meilen machte.

Am 29. Juli 1882 bestritt Ion Keith-Falconer sein letztes Rennen, die Meisterschaft über 50 Meilen der „Bicycle Union“ im Londoner Crystal Palace. /39/ Dabei errang er den Titel und verbesserte den bestehenden Rekord um nahezu sieben Minuten. /40/ Im August 1886 fungierte er nochmals als Kommissär bei Radrennen. Am 26. August hielt er bei einem Empfang für Sportvereine, eine kleine „humoristische“ Rede, in der er von seinen ersten Radsportserfahrungen berichtete. „*Es war gut, um für ernsthafte Arbeit leistungsfähiger zu sein.*“ Damit war Ion Keith-Falconers Radsportlaufbahn offiziell beendet.

Familie und berufliche Laufbahn

Ion Keith-Falconer war der dritte Sohn von Francis Keith-Falconer, 8. Earl of Kintore (1828–1880) und von dessen Frau Louisa Madaleine (1828–1916), geborene Hawkins. Er wuchs auf dem Familiensitz „Keith Hall“ bei Inverurie in Schottland

auf (Abb. 11) und hatte fünf Geschwister, drei Brüder und zwei Schwestern. Die Familie war sehr religiös und der Vater ein prominentes Mitglied der calvinistischen „Church of Scotland“. /41/ Im Jahr 1873 starb Ions Bruder Dudley, der ihm sehr nahe gestanden hatte, 1877 ein weiterer, jüngerer Bruder namens Arthur. /42/ Im März 1884 heiratete er Gwendolen Bevan, Tochter von Robert Cooper Lee Bevan, Senior Partner der Barclays Bank; die kirchliche Trauung fand in Cannes statt. /43/ Die Ehe blieb kinderlos.

In Harrow war Keith-Falconer einer der besten Schüler. Ab 1873 wurde er zur Vorbereitung seines Besuchs der Universität von einem Vikar in Hitchin unterrichtet, vorrangig im Fach Mathematik, das er ursprünglich studieren wollte. Auch beschäftigte sich der vielbegabte junge Mann mit der Tonic sol-fa-Lehrmethode für den Gesangsunterricht und brachte sich selbst die Kurzschrift von Isaac Pitman bei. /44/ Im Oktober 1874 nahm er ein Studium der Theologie und Religionswissenschaft am Trinity College in Cambridge auf, nach dessen Abschluss er Hebräisch und semitische Sprachen studierte. Mehrfach wurde er für seine akademischen Leistungen ausgezeichnet. /45/ Während seiner Studienzeit in Cambridge engagierte er sich wohlätig in der nahegelegenen Siedlung Barnwell, einem sozialen Brennpunkt. /46/ Auch unterstützte er eine Mission im mehrheitlich von Armen bewohnten Londoner Stadtteil Tower. /47/

Da er ein spezielles Interesse für die arabische Sprache entwickelt hatte, ging er für weitere Studien nach Leipzig und reiste nach Ägypten. /48/ 1882 kehrte er nach Cambridge zurück, wurde von der Universität mit verschiedenen Lehraufträgen betraut und beauftragt, für die Encyclopædia Britannica einen Beitrag über die Pitman-Kurzschrift zu verfassen. /49/

Als Missionar im Jemen

Seit seiner Schulzeit in Harrow hegte der „*zutiefst pietistische und durch und durch evangelikale*“ Keith-Falconer den Wunsch, sein künftiges Leben religiöser Arbeit zu widmen. /50/ Angeregt durch die Lektüre eines Aufsatzes von Generalmajor F. T. Haig, einem Mitglied der „Church Mission Society“ (CMS), in der Zeitschrift THE CHRISTIAN im Jahre 1885, in dem dieser zur Evangelisierung der Arabischen Halbinsel aufrief, beschloss er, in das von den Briten verwaltete Aden zu gehen, um dort die erste protestantische Missionsstation auf der Halbinsel einzurichten. Sein Ziel war die Er-



Abb. 11 Keith Hall, Stammsitz der Familie Keith-Falconer im schottischen Inverurie, um 1909

richtung einer christlichen Kirchengemeinde für muslimische Konvertiten. /51/

Im Oktober 1885 verließen Gwendolen und Ion Keith-Falconer Großbritannien Richtung Aden. /52/ Die Stadt war zu dieser Zeit verwaltungstechnisch Teil von Britisch-Indien und mit ihrer Lage vor der Einfahrt zum Sueskanal von besonderer strategischer Bedeutung, zudem trafen sich dort wichtige Handelsrouten von und nach Mekka. Von den Einheimischen wurde Keith-Falconer bald wegen seiner Kenntnisse des Arabischen und des Korans bestaunt und respektiert. So pflegte er in einem Park auf Arabisch laut aus dem Lukasevangelium vorzulesen, weshalb er der „*Sāhib, der Arabisch spricht wie ein Buch*“ genannt wurde. /53/

Nach einigen Wochen zog das Ehepaar in das rund 13 Kilometer entfernte Dorf Sheikh Othman, um sich von den in Aden lebenden Briten zu distanzieren und die Missionierung in Richtung Norden in Angriff zu nehmen. /54/ Die Missionsarbeit sollte von den Einheimischen nicht mit den ansässigen Europäern, den britischen Behörden und so mit dem britischen Imperialismus in Verbindung gebracht werden. /55/ Viele Araber glaubten, so schrieb Keith-Falconer in einem Brief, „dass Europäer schlaue Leute sind, die sich betrinken und keine Religion haben“. /56/

Mit eigenem Geld wollte Keith-Falconer in Sheikh Othman eine Schule und ein Hospital einrichten. Nach viermonatigem Aufenthalt kehrten die Eheleute vorübergehend zurück nach Großbritannien, wo Keith-Falconer als offizieller Missionar der „Church of Scotland“ anerkannt wurde. Zudem wurde er „Lord Almoner's Professor of Arabic“ – ein von der britischen Krone finanzierter Lehrstuhl – an der Uni Cambridge und hielt eine Vorlesung über die Pilgerfahrt nach Mekka, um seinen Zuhörern deren religiöse und politische Bedeutung zu erläutern. /57/

Gegen Ende des Jahres 1886 reiste Ion Keith-Falconer erneut in den Jemen – unter besonderer Erwähnung, dass er seinen Hund Jip mitnahm -, seine Frau und der junge Glasgower Arzt Baruch Stewart Cowen folgten ihm wenig später. /58/ In den folgenden Monaten litten Keith-Falconer und seine Frau wiederholt an Fieberanfällen, vermutlich aufgrund von Malaria. Trotzdem trieb Keith-Falconer die Arbeit an den Gebäuden voran und machte weitere Sprachstudien, etwa in Somali. Ab Ende April verschlechterte



Abb. 13 Vorne links im Bild die Keith-Falconer Memorial Church in Aden, um 1919

sich sein gesundheitlicher Zustand, und am Morgen des 11. Mai 1887 fand ihn seine Frau tot im Bett auf. Er wurde 30 Jahre alt.

Am Abend des Tages wurde er auf dem europäischen Friedhof „Holkat Bay“ von Crater bestattet. /59/ In Cambridge wurde eine Trauerfeier für ihn ausgerichtet, und bei einem Gedenkgottesdienst in der „Assembly Hall“ in Tower Hamlets wurde ein Gemälde von Mitte der 1870er Jahre ausgestellt, das Ion Keith-Falconer in seinem Radsporttrikot zeigt. /60/ 1888 erschien seine Biographie, verfasst von Robert Sinker, seinem Tutor in Cambridge, die bald mehrere Auflagen hatte (zuletzt 2010) – darin befindet sich das hier abgebildete Porträt. (Abb. 12) 1923



Abb. 12 Ein ansprechendes Porträt von Keith-Falconer

folgte ein Buch von James Robson, das ebenfalls mehrfach aufgelegt wurde, zuletzt 2018.

Das Vermächtnis als Missionar

Nach Ion Keith-Falconers Tod einigten sich seine Mutter und seine Witwe Gwendolen mit der „Church of Scotland“ darauf, die Mission weiterzuführen und die Kosten, wie mit ihm vereinbart, über mehrere Jahre zu tragen. /61/ Die Mission, die im Kern aus dem Krankenhaus bestand, wurde unter dem Namen „Keith-Falconer Mission“ bekannt, und 1897 wurde in Aden die „Keith-Falconer Memorial Church“ an der Landungsbrücke „Steamer Point“ eingeweiht (Abb. 13), die heute mutmaßlich nicht mehr existiert. /62/ Das von Keith-Falconer angestrebte Ziel der Gründung einer christlichen Gemeinde für muslimische Konvertiten ließ sich nie verwirklichen, wenn auch die medizinische Versorgung durch die Missionare von der einheimischen Bevölkerung geschätzt wurde. Die Mission bestand unter der Leitung der „Dansk Kirke-Mission i Arabien“ (DKM) bis 1972. /63/

Noch 2006 würdigt der Islamwissenschaftler David D. Grafton das religiöse Wirken Keith-Falconers: Dessen vorbildlicher Ansatz für die Missionierung sei das Interesse an und die tiefgehende Kenntnis von islamischen Traditionen sowie die Akzeptanz muslimischer Strukturen gewesen. Selbst wenn es nicht gelänge, Muslime zum Christentum zu bekehren, sei es von entscheidender Bedeutung, sich der heutigen muslimischen Welt, in der das Evangelium oftmals mit westlichen Werten und Imperialismus

assoziiert werde, als wahrer Christ zu zeigen. Dies sei Ion Keith-Falconers Vermächtnis./64/

Danksagung

Ein großer Dank geht an John Green (Großbritannien) und Lorne Shields (Kanada) für Hinweise und Bilder.

Literatur

Our Portrait Gallery, in: *The Bicycling Times and Touring Gazette - An Independent Weekly Record of Bicycling Events, Topics, Inventions, Communications, and Subjects of Collateral Interest*, Newcastle vom 21. März 1878

Keith-Falconer, the Hon. Ion Grant Neville, in: John Archibald Venn (Hrsg.): *Alumni Cantabrigienses - A Biographical List of All Known Students, Graduates and Holders of Office at the University of Cambridge, from the Earliest Times to 1900*, Teil 2: From 1752 to 1900, Band 4 Kahlenberg – Oyler; Cambridge University Press, Cambridge 1951, S. 8 ([www.lib.cam.ac.uk/Textarchiv/Internet Archive](http://www.lib.cam.ac.uk/Textarchiv/InternetArchive))

David D. Grafton: *The Legacy of Ion Keith-Falconer*, in: *Sammelwerk International Bulletin of Missionary Research*, Band 31/3, 2006, S. 148 - 152; Online unter <http://www.bu.edu/missiology/missionary-biography/i-k/keith-falconer-ion-1856-1887/bu.edu>

John Green: *Cortis, Falconer, and the Amateur-versus-Professional Bicycling Scene of the 1880s*, in: *Cycle History 22. Proceedings of the International Cycling History Conference*, hrsg. v. Andrew Ritchie/Gary Sanderson; Cycling History (Publishing) Ltd. Paris 2011, S. 34–39

James McLaren: *The Church of Scotland South Arabia Mission 1885 - 1978 - A History and Critical Evaluation*; Tentmakers Publication, Stoke-on-Trent 2006; ISBN 1-901670-18-X

Arthur T. Pierson: *Sketch of the Life of the Hon. Ion Keith-Falconer*; Online-Version unter <https://ia800700.us.archive.org/24/items/sketchoflifeofho00pier/sketchoflifeofho00pier.pdf>

Andrew Ritchie: *Early Bicycles and the Quest for Speed - A History, 1868–1903*; McFarland & Co. Jefferson, North Carolina 2018; ISBN 978-1-4766-3046-5

James Robson: *Ion Keith-Falconer of Arabia*; Hodder and Stoughton, Edinburgh 1923; Online-Version unter https://archive.org/details/MN41712ucmf_1/mod_e/2up - Neueste Auflage: Trieste Publishing, 2018; ISBN 978-0649007622

Robert Sinker: *Memorials of the Hon. Ion Keith-Falconer - Late Lord Almoner's Professor of Arabic in the University of Cambridge, and Missionary to the Mohammedans of Southern Arabia*; George Bell & Sons, London 1890; Online-Version unter <https://archive.org/details/memorialsophonio00sink>

Anmerkungen

- /1/ Sinker, S. 35
- /2/ Ritchie, *Early Bicycles*, S. 65
- /3/ Ritchie, *Early Bicycles*, S. 62
- /4/ Robson, S. 24
- /5/ Robson, S. 25
- /6/ Ritchie: *Early Bicycles*, S. 66
- /7/ Andrew Ritchie: *Bicycle Racing - Sport, Technology and Modernity 1867-1903*; Phil. Diss. 2007, Appendices A und C
- /8/ Jim McGurn: *On your Bicycle - The Illustrated Story of Cycling*; Open Road 1999, S. 61
- /9/ https://www.veritesport.org/downloads/The_Development_of_Muscular_Christianity_in_Victorian_Britain_and_Beyond.pdf; Abruf 19. April 2020
- /10/ David V. Herlihy: *Bicycle - The History*; New Haven/London 2006, Yale University Press; ISBN 978-0300120479, S. 186
- /11/ Ritchie, *Early Bicycles*, S. 66: „a very tall man, well put together, with broad shoulders, and extremely powerful lower extremities.“
- /12/ Ritchie, *Early Bicycles*, S. 66-68
- /13/ Robson, S. 33
- /14/ *Bicycling Gazette* 1878
- /15/ Green, S. 35
- /16/ ebenda
- /17/ ebenda
- /18/ Robson, S. 14
- /19/ Green, S. 35: „obviously a popular man amongst fellow bicyclists.“
- /20/ Robson, S. 26
- /21/ Ritchie, *Early Bicycles*, S. 62: „The popularity of bicycling and of bicycle racing at Oxford and Cambridge universities in the mid-1870s marked a significant stage in cycling's penetration into British society and in the emergence and growth of the amateur sport.“
- /22/ Ritchie, *Early Bicycles*, S. 62 f
- /23/ ebenda: „one of the most celebrated amateur matches that has ever been ridden.“
- /24/ Ritchie, *Early Bicycles*, S. 65
- /25/ Ritchie, *Early Bicycles*, S. 66; zu Gerard Francis Cobb unter [https://en.wikisource.org/wiki/Cobb,_Gerard_Francis_\(DNB12\)](https://en.wikisource.org/wiki/Cobb,_Gerard_Francis_(DNB12))
- /26/ Green, S. 34
- /27/ Ritchie, *Early Bicycles*, S. 74
- /28/ *Klagenfurter Zeitung*, 6. Februar 1875, S. 2
- /29/ Ritchie, *Early Bicycles*, S. 74
- /30/ Sinker, S. 53
- /31/ Sinker, S. 27
- /32/ Robson, S. 29/30
- /33/ Jim McGurn, S. 61 f
- /34/ Sinker, S. 17
- /35/ Robson, S. 31
- /36/ ebenda
- /37/ Robson, S. 35
- /38/ Robson, S. 31
- /39/ Robson, S. 32
- /40/ Robson, S. 30; Ritchie, *Early Bicycles*, S. 66
- /41/ Robson, S. 6
- /42/ Robson, S. 17
- /43/ Robson, S. 65
- /44/ Robson, S. 15; Green, S. 34; Sinker, S. 35
- /45/ Robson, S. 13
- /46/ Robson, S. 38
- /47/ Robson, S. 46 f
- /48/ Robson, S. 51 f
- /49/ Michael Hutchinson: *Re:Cyclists - 200 Years on Two Wheels*; Bloomsbury London/New York 2017; ISBN 978-1-4729-

- 2561-9, S. 99; Robson, S. 12 und S. 67
- /50/ Grafton, S. 148
- /51/ ebenda
- /52/ Robson, S. 69 f
- /53/ Grafton, S. 149
- /54/ Robson, S. 86
- /55/ Grafton, S. 150
- /56/ Grafton, S. 151
- /57/ Robson, S. 100 f
- /58/ Sinker, S. 195. Baruch Stewart Cowen (1843-1948) wanderte nach 1888 nach Australien aus, wo er sich als Arbeitsmediziner im Bergbau einen Namen machte.
- /59/ Robson, S. 147; <https://archive.today/20130926094124/http://web.archive.org/web/20071221035743/http://www.adenairways.com/falconer.htm>
- /60/ <https://www.nationalgalleries.org/art-and-artists/130153/ion-keith-falconer-1856-1887-arabic-scholar-missionary-and-sportsman>; Abruf: 27. Januar 2019
- /61/ Grafton, S. 152
- /62/ H. K. Robertson: *The Keith-Falconer Mission*, in: *British Yemeni Society's journal*, 1995; online unter <https://al-bab.com/keith-falconer-mission-1886-1963>; Abruf 19. April 2020
- /63/ <https://al-bab.com/book-review-church-scotland-south-arabia-mission-1885%E2%80%931978-history-and-critical-evaluation>; Abruf 27. Januar 2019
- /64/ Grafton, S. 152

Abbildungsnachweis

- Abb. S. 34 oben https://www.wikiwand.com/de/Ion_Keith-Falconer; Autor unbekannt / gemeinfrei
- Abb. 1 https://www.wikiwand.com/de/Ion_Keith-Falconer; Gemälde von Edward Clifford
- Abb. 2 https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:George_Lacy_Hillier; Autor unbekannt, gemeinfrei
- Abb. 3 Porträtfoto aus: *The Bicycling Times and Touring Gazette. An Independent Weekly Record of Bicycling Events, Topics, Inventions, Communications, and Subjects of Collateral Interest* vom 21. März 1878, aufgenommen von W. und H. A. Fry, Brighton; Sammlung Lorne Shields
- Abb. 4 <https://www.podiumcafe.com/book-corner/2018/8/22/17767778/cycling-hour-record>, Fotograf: Hills & Saunders, Oxford
- Abb. 5 Sammlung John Green
- Abb. 6 Sammlung Lorne Shields
- Abb. 7 https://de.wikipedia.org/wiki/Keith-Falconer_Rennen_1875.jpg, Zeichnung aus: *The Pictorial World* vom 6. Februar 1875
- Abb. 8 https://www.gracesguide.co.uk/John_Keen, Abbildung aus Bartleet's *Bicycle Book*
- Abb. 9 https://www.wikiwand.com/de/Ion_Keith-Falconer; Autor unbekannt / gemeinfrei
- Abb. 10 https://en.wikipedia.org/wiki/Land%27s_End_to_John_o%27_Groats
- Abb. 11 https://www.wikiwand.com/de/Ion_Keith-Falconer; Ansichtskarte 1909, Autor unbekannt / gemeinfrei
- Abb. 12 Porträt aus Robert Sinker, siehe unter Literatur
- Abb. 13 Ansichtskarte vor 1919 aus privater Sammlung

Post aus England

Da wollen wir Michael zum Abschied ein großes Geschenk machen: Es sind seit der letzten Ausgabe vier News & Views und zwei Boneshaker eingetroffen und wollen besprochen werden.

Beginnen wir wie immer mit den N&V. In No. 396 berichtet ein anonym Autor von der Lawrence-Auktion im November 2019. Es gibt nicht so viele Preise (ein originales BSA Parabike für £ 750, ein Starley Open Front Salvo für £ 5000, ein Crypto Bantam für £ 2600, alle plus 30% Aufgeld und MwSt.), sondern eher eine Beschreibung der hohen Qualität des Angebots. Mehrere Dursley Pedersen waren vorhanden, die alle bei £ 3000 „schwebten“.

Eine traurige Nachricht ist die vom Tod Keith Robins', der in der Radszene Großbritanniens seit den Fünfzigern in jeder Hinsicht und Beziehung unentbehrlich war. Präsident des ältesten Clubs der Welt, Organisator einer Veranstaltung mit Fausto Coppi in Herne Hill – nur zwei seiner bemerkenswerten Großtaten.

Viele schöne Fotos, teils in Farbe, von Maschinen, Treffen und Leuten, finden sich wie immer und machen die Lektüre zu einer Freude. Auch liest man noch immer viele Briefe und Kommentare, das Internet scheint den N&V nicht zu schaden.

Von No. 397 haben die Hefte ein neues Layout; ob man es schön finden muss, sei dahingestellt. Die Auswahl der Schriften,

eine schlichte serifenlose für den Text, eine fette, nicht besonders gut lesbare Auszeichnungsschrift für die Überschriften, geht meiner Meinung nach gar nicht. Die Hefte machen nun den optischen Eindruck, den an frühen Computern selbstgemachte Fanzines aus den Neunzigern hinterließen. Alles ist allerdings verziehen, da eine der beiden „My Machines“ in No. 398 eine NSU ist.

Die Boneshakers. Heft 212 macht mit einem Bericht über „FJO“ Osmond auf, der ein Amateur-Weltmeister war. In den späten 1880ern war er nur schwer schlagbar. Er arbeitete in der Fahrradindustrie und gründete später die erfolgreiche Firma „Osmond Cycles“.

Rosemary Sharples richtet den Blick wiederum auf entfernte Weltgegenden. Die Entwicklung des Radfahrens in Tasmanien war bereits Gegenstand zweier vorhergehender Artikel; hier befasst sie sich mit der sozialen Herkunft der Radler Innen und mit einigen Rädern aus der Hochrad-Zeit.

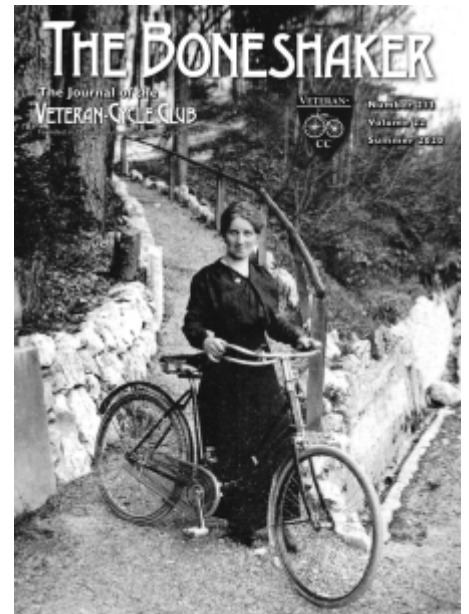
Eric Crowther berichtet von seinem Schwager Bill Bradley, der eine Berühmtheit in der in Großbritannien nicht sehr beliebten Disziplin des Straßenrennens war, beherrschte doch das Zeitfahren das Feld fast völlig. Bradley jedenfalls gewann 1959 den Milk Race, das erste Etappenrennen des Königreichs, gesponsort von der staatlichen Milchvermarktungsgesellschaft, nachdem er im Vorjahr zweiter wurde.

Hans-Erhard Lessing steuert einen kurzen Artikel zum Tretroller bei, der ungefähr so alt ist wie die Draisine und im 19. Jahrhundert noch nicht sehr populär war.

Scotford Lawrence, Claude Reynaud und Lorne Shields schreiben zusammen einen Text – über was anderes als Bilder kann es gehen? Und tatsächlich ist das erste datierte Foto eines Radfahrers ihr Thema. Es ist dasjenige eines achtjährigen Jungen, der ein Rantoon fährt und ist 1850 entstanden, wie die Autoren darstellen.

Charles Meinert beschäftigt sich mit einem Thema, das auf den ersten Blick eher in den Bereich der Sozialwissenschaften gehört, nämlich das Frauenbild im späten 19. Jahrhundert. Thomas Stevens jedoch, der die Quelle des betrachteten Materials ist, ist ein bekannter Weltumrunder auf dem Rad, und dort liegt die Verbindung zur Technikgeschichte. Stevens hatte keine besonders modernen Ansichten, um es kurz zu fassen, gleich ob es

um Begegnungen mit Frauen in Amerika oder Asien geht.



Der wirklich volle Boneshaker 213 beginnt mit einer rührenden Geschichte eines Fahrrads, das vor etwa 80 Jahren verloren ging und vor etwa 10 Jahren wiedergefunden wurde.

Steve Griffiths Text über Noel Nicklin ist der erste lange Artikel. Griffiths erhielt vor Jahren einen 1929er Evans-Rennrahmen mit einem Bündel Papieren, das die Geschichte des Rahmens dokumentiert. Nowl Nicklin fuhr ihn in den Dreißigern und führte genauestens Buch über alle Einsätze. Griffiths zeigt die faszinierenden Urkunden, Tabellen und Zeitungsausschnitte, die zum Rahmen gehören.



Drei Brüdern, die in Hereford zu den Pionieren des Radsports gehörten, widmet Bob Powell seine Forschung. Er fand heraus, wie sich in den Midlands in den 1890ern der Radsport entwickelte, und welche Rolle dabei die Gebrüder Powell (entfernte Vorfahren des Autors) spiel-



ten. Zwei Photos (1891) von Dick Powell auf einem Kreuzrahmen-Safety sind echte Perlen.

Scottford Lawrence und Bilder – eine immer spannende Kombination. Auch in diesem Heft, er untersucht die Hochräder, die Adolph von Menzel, einer der bekanntesten deutschen Maler des 19. Jahrhunderts, dargestellt hat. Einige seiner Skizzen zeigen interessante technische Details.

John Bradshaw katapultiert uns neunzig Jahre nach vorn. Er analysiert einen Moulton AM – Prototypen. Er besitzt ihn seit 30 Jahren und hat ihn erst kürzlich aufgebaut.

Der Höhepunkt des Hefts ist für mich natürlich der Artikel von Peter Fuller über eine sehr spezielle Sturmey-Archer-Nabe. Es handelt sich um einen FN Tri-coaster von ca. 1915, dessen Konstruktion von Fuller hoch gelobt wird, da sie die Rücktrittbremsfunktion immer über den ersten Gang hat. Weniger hoch lobt er die Montage der zerlegten Nabe, die sehr kompliziert und anders als alles ist, was man sonst von S-A kennt.

Den Abschluss des redaktionellen Teils des Hefts bildet Rosemary Sharples' Analyse der Häufigkeit von Rädern und ihres Gebrauchs im Manchester der Zeit von 1896 bis 1901. Sie beruft sich dabei auf die Zahlen, die Haydon Perry, der Fahrradkorrespondent des MANCHESTER GUARDIAN, im fraglichen Zeitraum erhob. Er stellte dabei fest, dass sich an den Tagen seiner Momentaufnahmen jeweils über 1000 RadlerInnen die großen Ausfallstraßen benutzten. 1898 zählte er gar fast 2400.

Das war's dann für heute.

Euer Toni

Lesetipps

ICHC Gesamtregister

Das Gesamtregister der Tagungsberichte der International Cycling History Conference (ICHC) 1990 - 2019 ist jetzt als gedruckte englischsprachige Ausgabe erhältlich. Dieses Register ermöglicht es auf einfache Weise, Aufsätze aus 30 Jahren Konferenzberichten zu durchsuchen. Die Konferenzberichte können nach Autoren, nach Themenbereichen, nach spe-

ziellen Themen und nach Ländern durchsucht werden.

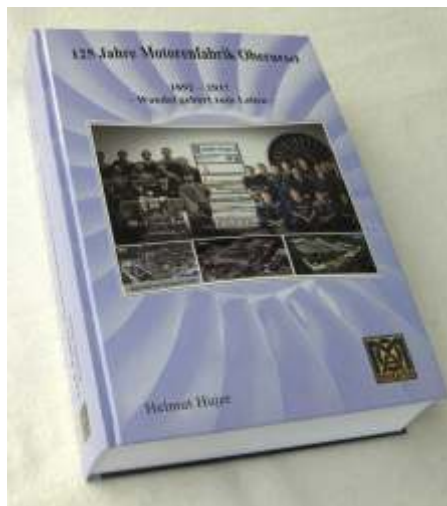
Es gibt inzwischen über 5000 Seiten ICHC-Konferenzberichte, gedruckt in 30 Bänden. Über 300 Autoren haben bei den jährlichen Konferenzen Aufsätze über ihre Forschung zu verschiedensten Themen der Geschichte des Fahrrades und des Fahrradfahrens vorgetragen. Diese Aufsätze sind in den Konferenzberichten abgedruckt. Die ICHC-Konferenzen wurde zuerst 1990 von Nicholas Clayton als ein Forum für den Vortrag und die anschließende Diskussion von Aufsätzen bezüglich der Geschichte des Fahrrades und des Fahrradfahrens veranstaltet. Diese jährlichen Konferenzen werden weltweit in verschiedenen Ländern veranstaltet. Zurzeit werden im Gesamtregister zwölf Bibliotheken im Vereinten Königreich, Frankreich, Deutschland und den USA aufgeführt, die über vollständige Ausgaben dieser Konferenzberichte zur Nutzung durch interessierte Leser verfügen.

(Heinrich Bültmann-Hagedorn, Bremen)

Die Print-Ausgaben dieses Gesamtregisters sind erhältlich beim Vorsitzenden des ICHC-Veröffentlichungskomitees. Einfach 10 \$ in einem Briefumschlag mit Absenderangabe schicken an Gary Sanderson, 63 Fells Road, Verona, NJ 07044, USA. Oder an sein PayPal-Konto gwsanderson@verizon.net überweisen. Oder bei zukünftigen ICHC-Konferenzen, zum Beispiel 2021 in Gent in Belgien, bar bezahlen und gleich mitnehmen, solange der Vorrat reicht.

125 Jahre Motorenfabrik Oberursel

Helmut Hujer beschreibt kenntnisreich die lange Geschichte des Motorenwerks von der Mühlenbauanstalt und der Glanzzeit als Motoren-, Motorlokomoti-



ven- und Flugmotorenhersteller bis zum Kompetenzzentrum für rotierende Flugbetriebswerksbauteile. Der Autor stellte der KS-Redaktion das Kapitel über den Gnom-Fahrradhilfsmotor zur Verfügung, das in leicht gekürzter Version auf den Seiten S. 44 bis 46 abgedruckt ist.

Helmut Hujer: 125 Jahre Motorenfabrik Oberursel 1892 – 2017, Selbstverlag Usingen 2017; 896 Seiten (4,2 kg), Format A4, reich bebildert, Hardcover gebunden; Preis: 50 € inkl. Versand innerhalb Deutschlands, zu bestellen über die Emailadresse hujer.helmut@t-online.de

VITTORIA!

Es gibt noch eine andere Turiner Radsportgeschichte, jene der lokalen Handwerker und Kleinunternehmer. Aus der technisch-handwerklichen Tradition Turins entstand nach und nach ein umfassender metallurgischer Industriezweig mit zahlreichen kleineren und mittleren



Produktions- und Handwerksbetrieben, die sich dem Bau von Fahrrädern, Motorrädern und Autos widmeten. Sie hatten mit ihrer Leidenschaft und ihrem meisterlichen Handwerk einen wesentlichen Anteil an den großartigen Erfolgen des Radsports. Es erscheint daher richtig, dieses Buch Tommaso Nieddu zu widmen, der mit seinem Wissen und Können die Geschichte des Radsports wesentlich mitgeprägt hat. Dieser Protagonist wurde in dieses dynamisch-produktive Umfeld hineingeboren, das in den 1920er und 1930er Jahren seinen Höhepunkt fand. Diese Dynamik und Produktivität sollte später nach und nach von den Fiat-Werken absorbiert werden.

Francesco di Sario: Die Geschichte von Tommaso Nieddu - die Schaltungen, seine Familie und seine Erfindungen, Verlag Brüder Hollinek & Co GesmbH 2020; 128 Seiten, Format 21 x 21 cm, reich bebildert, Softcover; ISBN: 978-3-85119-383-1, Preis: 34,90 €

Deutsche Triumph-Fahrrad-Werke AG

Aus der mittlerweile bekannten Buchreihe der „Nürnberger Fahrradgeschichte(n)“ von Peter Ullein ist ein weiteres Buch erschienen, in dem die Anfänge der „Deutschen Triumph Fahrradwerke A.G.“ zwischen 1896 bis 1910 aus der wirtschaftsgeschichtlichen Perspektive sehr detailliert beschrieben werden. Auf über 250 Seiten finden sich akribisch erforschte Daten zur Produktionsmenge, Mitarbeiterzahl und finanziellen Gegebenheiten einer der großen Nürnberger Fahrradhersteller im direkten Vergleich mit



den Mitbewerbern in Nürnberg. Viele Abbildungen zeitgenössischer Werbeanzeigen, Plakate etc. geben einen sehr schönen Überblick über die grafische Präsentation der Marke „Triumph“. Im Schlussteil sind auch die kompletten Kataloge von 1904 und 1906 abgedruckt. Insgesamt gesehen ein gutes Nachschlagewerk für Interessenten der Nürnberger Fahrrad- und Wirtschaftsgeschichte. Der technikaffine Fahrradsammler wird leider etwas enttäuscht, da sich im Buch keinerlei Originalabbildungen von erhaltenen Rädern, Steuerkopfschildern usw. befinden. Vielleicht kann das bei einer anstehenden Neuauflage des Buches korrigiert werden.

Peter Ullein stieß bei seinen Recherchen auch auf eine erhebliche Menge von Werbeanzeigen mit Rennerfolgen, die auf Triumph-Rädern erzielt wurden. Dies veranlasste unseren Nürnberg-Spezialisten einen weiteren Band in seine Buch-

reihe einzufügen, nämlich „Deutsche Triumph Fahrrad Werke AG - Sportliche Erfolge 1903 bis 1910“. In dem Band werden auf über 150 Seiten alle Radsportergebnisse von Triumph aufgezeigt, jeweils belegt mit Abbildungen aus der zeitgenössischen Presse und Radfachzeitschriften – ein tolles Nachschlagewerk für Radsportinteressierte. Leider sind auch hier nur sehr wenige Abbildungen von Rennfahren und ihren Rädern zu finden, was für den einschlägigen Fahrradsammler schön gewesen wäre. Vielleicht erfolgt zukünftig auch hier eine Erweiterung des Buchinhaltes.

(Georg Schmitz, Friedrichshafen)

Peter Ullein: Nürnberger Fahrradgeschichte(n). Die „Deutsche Triumph-Fahrrad-Werke AG“ in Nürnberg - Die ersten fünfzehn Jahre von 1896 bis 1910, Selbstverlag 2020 Nürnberg, 273 Seiten, viele zum Teil farbige Abbildungen, Format DIN A4, Softcover, Preis: 27 € plus Versandkosten

und

Die „Deutsche Triumph-Fahrrad-Werke AG“ in Nürnberg - Sportliche Erfolge von 1903 bis 1910, Selbstverlag 2020 Nürnberg, 182 Seiten, viele zum Teil farbige Abbildungen, Format DIN A4, Softcover, Preis: 18 € plus Versandkosten.

Bestelladresse: mail@nuernberger-fahrradgeschichte.de

Die Bonanza-Rad-Bibel

Es muss als glückliche Fügung angesehen werden, dass sich das Quartett bestehend aus Axel Ziegler (Herausgeber), Jörg Maltzan (Autor), Martin Langhorst (Fotograf) und Stefan Saak (Illustrator) gefunden hat und dass der Delius Klasing Verlag das Werk verlegt hat. Mit seinem quirlig bunten Design wird es dem gewählten Thema durchaus gerecht, inhaltlich bleiben keine Wünsche offen.

Wie so oft nahmen die Dinge in den USA ihren Anfang, schon Ende der 1950er Jahre motzten kalifornische Jugendliche alte Fahrräder auf und begründeten damit einen Trend. Als dieser in den Siebzigern sowohl in England als auf dem Kontinent ankam, wollten alle westdeutschen Jungs und auch manches Mädchen ihn haben: den High-Riser mit seiner auffälligen Ausstattung. Als der Fahrradhersteller Kynast den Trend aufgriff und das Versandhaus Neckermann den Markennamen „Bonanza“ erfand, wurde das spektakuläre Rad für die Jugend zum Kult-Bike. Heute steht es symbolisch für das Lebensgefühl der Siebziger Jahre, weckt nostalgische Erinnerungen, sofern

man damals zu den glücklichen Besitzern gehörte.

Reich bebildert erzählt „Die Bonanza-Rad-Bibel“ die Geschichte eines Fahrradtyps, sie glänzt besonders durch die ausführliche Beschreibung der Vorstu-



fen, die schließlich zum europäischen High-Riser führten. Die Beschreibung der Grundausstattung (Bananensattel, Geweihlenker, Schaltkonsole etc.) und des Zubehörs (Fuchsschwanz, Dekore, Zierspiralen usw.) findet ebenso genügend Raum wie die Darstellung der Schaltungen und Trommelbremsen. Das Buch gibt sogar Tipps für die Reparatur und Restaurierung dieses Kult-Modells. Auch einige High-Riser-Verrückte – Rennfahrer, Sammler und Schrauber – kommen in eigenen Kapiteln zu Wort und stellen sich und ihre Räder vor.

Dem anfangs genannten Quartett ist es tatsächlich gelungen, dem Bonanza-Rad ein Denkmal zu setzen. Dass sich ein großer deutscher Verlag endlich an eine Fahrradmonographie herangewagt hat, ist sehr lobenswert. Ich wünsche allen am Buch Beteiligten eine große Verbreitung ihres Werks.

(mm)

Jörg Maltzan, Martin Langhorst, Axel Ziegler: Die Bonanza-Rad-Bibel · Von Bananensattel & Sissybar bis Pornoschaltung, Delius Klasing Verlag Bielefeld 2020; 176 Seiten, Format 21,8 x 24,8 cm, 166 farbige Fotos und Abbildungen, Hardcover, gebunden; ISBN: 978-3-667-11840-0, Preis: 29,90 €; Bezug über den Buchhandel oder fahrradbuch.de

Ein Gnom aus Oberursel

Die 1892 gegründete Motorenfabrik Oberursel ist zunächst mit Stationärmotoren und davon angetriebenen Maschinen und Motorlokomotiven groß geworden. Während des ersten Weltkriegs wurden hier die Oberurseler Umlaufmotoren gebaut, mit denen insbesondere die Fokker-Jagdflugzeuge angetrieben wurden. Während des Zweiten Weltkriegs war Oberursel das Flugmotoren-Entwicklungszentrum der Klöckner-Humboldt-Deutz AG, und heute, als Standort von Rolls-Royce Deutschland, werden hier Verdichter- und Turbinenteile für hochmoderne Strahltriebwerke gefertigt.

Mit dem Ende des Ersten Weltkriegs und dem Verbot des Flugmotorenbaus hatte die Motorenfabrik Oberursel AG (MO) unvermittelt ihr bisheriges Hauptgeschäft verloren: Auch mit den anderen, mittlerweile technisch veralteten Vorkriegsprodukten kam man in den damals wirtschaftlich schwierigen Zeiten auf keinen grünen Zweig. Neben Vierzylinder-Fahrzeugmotoren nahm man deshalb 1919 die Entwicklung eines „Fahrrad-Einbau-Motors für Jedermann“ auf. Der Konstrukteur dieses Motors „Modell 39“ war Oberingenieur Eduard Freise, der zuvor die Flugmotorenkonstruktion geleitet hatte. Anfang 1921 kam der erste

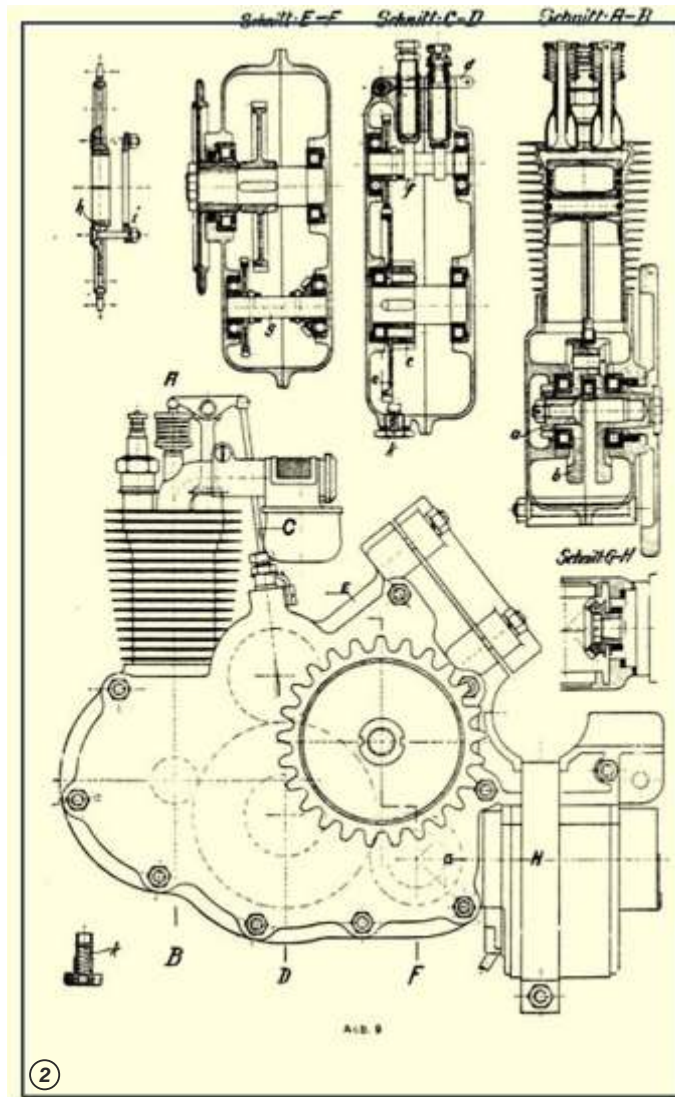
heit geben, sich ein Motorrad zu schaffen“. Die Lieferung des zunächst für 2.700, und ab April 1921 für 2.800 Mark angebotenen Motors, konnte per Postpaket erfolgen. Der Einbau in ein vorhandenes Tourenrad wurde als wenig aufwändig beschrieben. Neben den Motoren als

Schwerpunkt wurde ein sicheres Fahren versprochen. Für den Kraftstoff und das Öl war am Sattelstützrohr oberhalb des Motors ein Behälter mit getrennten Kammer anzuschrauben. Eine Rollenkette sorgte für die Kraftübertragung vom Motor auf ein Kettenrad, welches über einen Freilauf auf die Nabe des Hinterrades wirkte. Die Regulierung von Vergaser, Dekompressor und Zündung erfolgte durch drei an der Lenkstange angebrachte Bowdenhebel. So wurde dieser neue Oberurseler Gnom beworben.

Der 8 kg schwere stehende Einzylindermotor arbeitete nach dem Viertaktverfahren. Die Leistung von zunächst etwa 0,75 PS konnte bald auf 1 PS bei 2 500 Umdrehungen pro Minute gesteigert werden. Der Verdichtungsgrad konnte, je nach verwendetem Brennstoff, durch Verdrehen des eingeschraubten Zylinders angepasst werden. Die zweiteilige Kurbelwelle trug sowohl das außerhalb des Aluminiumgehäuses aufgesetzte Schwungrad als auch ein Zahnrad, über das die Kraft über weitere Zahnräder im Drehzahlverhältnis 8 zu 1 an das Abtriebskettenrad geleitet wurde. Zur

Zündung des vom Vergaser kommenden Gemischs dienten ein Magnetapparat und eine Zündkerze. Eine Kupplung gab es nicht, zur Kraftunterbrechung musste über den Dekompressionshebel das Auslassventil angehoben und so der Motor abgestellt werden. Die Geschwindigkeitseinstellung erfolgte über die Betätigung von Vergaserhebel und Zündungshebel.

Seinen großen Triumph konnte der kleine Motor beim Bergrennen des Frankfurter Motorrad Clubs am 30. Oktober 1921 feiern! (Abb. 3) Alle vier teilnehmenden Räder kamen ans Ziel! Vom Startpunkt, der Hohemark oberhalb von Oberursel, waren auf der damals noch



Einbausatz wurde auch das damit ausgestattete „Oberurseler Rad“ angeboten, für 927,50 Mark, allerdings ohne Bereifung. Die Fahrräder wurden zugekauft und nicht selbst hergestellt.

Die Stärke des kleinen 63 ccm Viertakt-Motors (Abb. 2) mit 40 mm Bohrung und 50 mm Hub wurde anfangs mit 0,75 PS angegeben. Damit sollte man eine Geschwindigkeit von bis zu 30 Kilometer in der Stunde erreichen und Steigungen bis zu 10 % glatt überwinden können. Bei größeren Steigungen würde ein leichtes und nicht anstrengendes Mitfahren helfen. Mit dem Einbau zwischen den Tretkurbeln und dem somit niedrigen



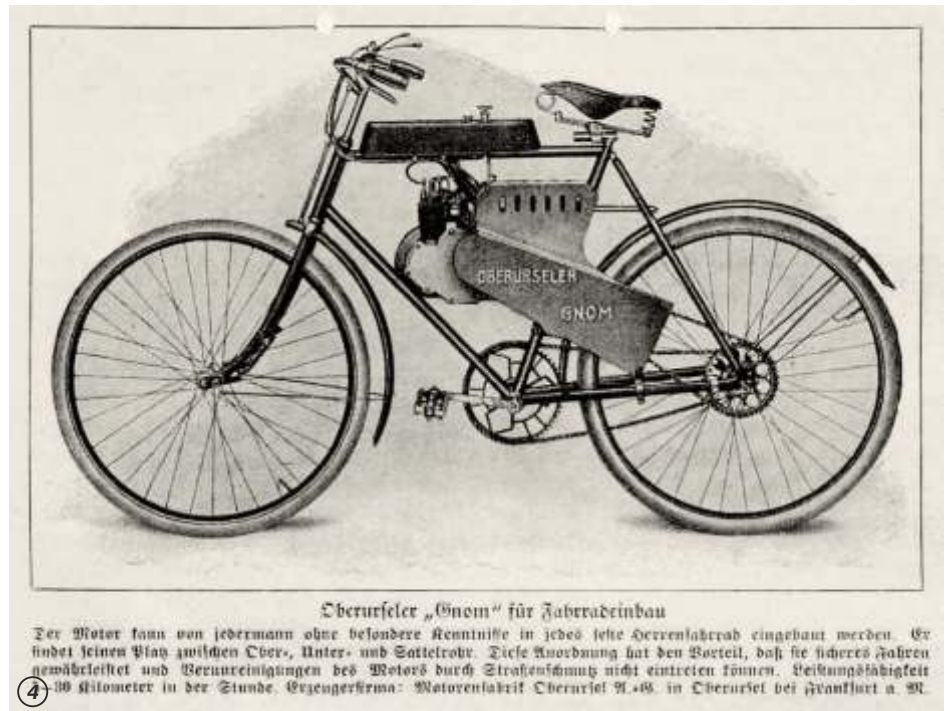
kleine „Gnom“ - so wurde dieser Zwerg benannt - auf den Markt. (Abb. 1) Am 26. März 1921 inserierte Johann Halas, als Vertreter für Oberursel und Umgebung, den GNOM als „Der einfachste, beste und sparsamste Einbaumotor passend für jedes Fahrrad“. Der Motor sollte auch „dem weniger bemittelten Mann Gelegen-

unbefestigten Chaussee bis zum Großen Feldberg, der höchsten Erhebung im Taunus, auf knapp 12 Kilometern etwa 580 Höhenmeter mit Steigungen von bis zu 13 % zu bewältigen. Es wurde berichtet, dass „die normalen Serienmaschinen der MO die starke Steigung in der erstaunlichen Zeit von 24 Minuten überwunden haben, obwohl die Gnom-Motoren nur eine halbe Pferdestärke erzeugten, und hierbei zum Teil wesentlich bessere Zeiten erzielt haben, als stärkere Maschinen höherer Klassen.“



Aber schon bald nach Markteintritt des kleinen Gnoms kam es zu einem Krieg der Zwerge. Die in Berlin ansässige Auto-Motoren-Industrie GmbH (A.M.I.) hatte eine, auf das Patent DRP 333 771 vom 3. März 1921 gestützte, Verfügung erwirkt, wonach der Einbau eines solchen Motors unter dem Tretkurbellager untersagt wurde. Dagegen wehrte sich die Motorenfabrik Oberursel und konnte bereits im Juli 1921 einen Erfolg im Berufungsverfahren verbuchen. Die Auseinandersetzungen gingen allerdings unvermindert weiter. Nun warnte die A.M.I. öffentlich vor drohenden Schutzrechtsverletzungen. Vorsichtshalber änderte die MO ihr Konzept und verlegte den Motor in das Rahmendreieck des Fahrrads, und den Tank auf die obere Rahmenstange. (Abb. 4) Das machte das Fahrzeug allerdings um einiges schwerer, teurer und unhandlicher.

Am 8. November 1921 erlangte die Motorenfabrik Oberursel schließlich eine einstweilige Verfügung des Landgerichts Berlin, nach der die A.M.I. auch nicht



mehr davor warnen durfte, dass es der Motorenfabrik Oberursel verboten sei, Motoren zum Einbau unter dem Tretkurbellager zu verkaufen. Schon am 10. November 1921 inserierte die Motorenfabrik im Magazin Klein-Motorsport ihr Fahrrad wieder mit dem am Tretkurbellager angebrachten Motor. Allerdings sollte das dem kleinen Motor nicht mehr viel helfen. Denn kurz zuvor, am 4. November 1921, hatte sich die Motorenfabrik Oberursel mit einem Interessengemeinschaftsvertrag an die fortan sie beherrschende Gasmotorenfabrik Deutz AG gebunden. Und sehr bald wurde das Oberurseler Produktionsprogramm bereinigt. Mit Ausnahme eines modernen Vierzylindermotors für LKW wurden nun nur noch Motoren Deutzer Bauart hergestellt. Die neuen Herren befanden, dass das Geschäft mit den Fahrrad-Einbaumotoren verlustbrin-

gend gewesen sei, die Konstruktion des kleinen Motors unreif und wenig fertigungsfreundlich, und der vorhandene Maschinenpark dafür nicht geeignet. So wur-



de die Fertigung des Gnoms im Februar 1922 eingestellt. Die Gesamtanzahl der hergestellten Gnom Motoren ist nicht bekannt. Das Akronym Gnom soll für „Geht nicht ohne Mittreten“ verballhornt worden sein.

Nach dem Ende der Produktion wollte die Motorenfabrik verständlicherweise die noch vorhandenen Materialbestände bestmöglich verwerten. Sie verhandelte bis zum Februar 1922 mit der Firma Kurt Spielmann in Düsseldorf über eine Übergabe dieses Geschäfts, aber es kam nicht zu einer Vereinbarung. Ausdrücklich ausgeschlossen sollte ein „in Konstruktion befindlicher stärkerer 1,5 bis 2 PS Fahrradmotor“ bleiben, der angeblich für die Cito-Fahrradwerke in Köln-Klettenberg entwickelt wurde.

Stark zu vermuten ist hingegen, dass dem Konstrukteur des Gnom, Eduard Freise, umfassende Rechte an der Konstruktion und an obsoleten Beständen an Bauteilen, Spezialwerkzeugen und Vorrichtungen eingeräumt wurden. Für ihn war kein Platz mehr in der nun von der Gasmotorenfabrik Deutz beherrschten Motorenfabrik Oberursel gewesen. Bald nach seinem Ausscheiden Ende Januar 1922 gründete er die eigene Firma Columbus Motorenbau mit Sitz und Werkstätten im ehemaligen Oberurseler Brauhaus in der Schulstraße 32, dem späteren Sitz des Stadtarchivs. (Abb. 6) In seiner neuen Firma, in die er einige „tüchtige Monteure aus der MO mitgenommen

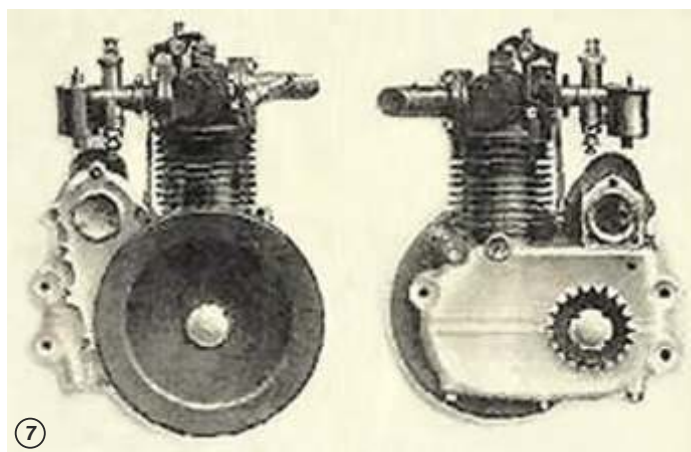


hat“, war Freise Konstrukteur und technischer Direktor zugleich. Die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft, die Columbus Motorenbau AG, erfolgte am 7. Februar 1923. Die Gesellschafterversammlung der Vorgängergesellschaft hatte am 9. Dezember 1922 noch die Erhöhung des Grundkapitals um 300 000 Mark auf 3 000 000 Mark beschlossen, was angesichts der schon galoppierenden Inflation gerade mal einem Zeitwert von 390 US-Dollar oder rund 1 640 Goldmark entsprach (Helmut Stahl: Der Schein trügt; Bad Homburg 2003) und damit der Kaufkraft 2015 von 22 000 €.

Freises neuer „Columbus-Fahrrad-Einbau-Motor“ glich wie ein Ei dem anderen dem vormaligen Gnom-Motor der Motorenfabrik Oberursel. Auch die erste Produktbroschüre war fast wortgleich mit der Gnom-Broschüre der MO aus dem Herbst 1921. Der Columbus-Motor war unter dem Tretebellsager des Fahrrads angeordnet, sodass die A.M.I. nun wohl mit ihren Prozessen gegen die MO endgültig gescheitert war. Aus dem Juni 1925 liegt ein Angebot vor, wonach der 1 PS-Columbus-Motor für 150 Mark (etwa 540 € Wert 2015) verkauft wurde, per Nachnahme im 18 kg-Postpaket.

Freise hatte offensichtlich auch die Rechte an dem „in Konstruktion befindlichen 1,5 bis 2 PS Fahrradmotor“ erhalten, denn es war dieser größere Typ, den er zu dem Viertaktmotor mit 250 ccm und zunächst 2 PS für das erste HOREX Motorrad weiterentwickelte. Schon im Jahr 1922 erfolgten die ersten Fahrversuche mit diesem Motorrad auf der „Gebirgstrecke“ von der Hohemark zum Feldberg. Ab dem Frühjahr 1923 nahm ein gewisser Fritz Kleemann aus dem benachbarten Bad Homburg damit erfolgreich an Zuverlässigkeitsfahrten und Motorradrennen teil, um so für sein Motorrad zu werben. Fritz Kleemann war ein Motorradenthusiast, und er konnte seinen Vater, Kommerzienrat Friedrich Kleemann, Inhaber der Bad Homburger Rex-Conservenglas-Gesellschaft, dazu überreden, sich an der Oberurseler Columbus Motorenbau AG zu beteiligen. Am 10. November 1923 gründete Vater Kleemann die HOREX-Fahrzeugbau AG in Bad Homburg, und sein Sohn Fritz begann auf dem Gelände der Rex-Conservenglas-Gesellschaft hinter dem Güterbahnhof mit der Herstellung zunächst von Fahrrädern mit Freises kleinen 63 ccm Columbus-Motoren. Daneben arbeitete er emsig weiter an der Entwicklung eines Motorrads. 1924 ging Kleemann mit dem ersten HOREX Motorrad an den Markt, mit dem „Modell 1924“. Herzstück des Motorrads war Freises 250 ccm Columbus Motor (Abb. 7), dessen Leistung bald auf beachtliche 7,6 PS gesteigert werden konnte, und dem im Jahr 1925 ein noch stärkeres Modell mit 500 ccm folgte.

Im Januar 1926 verkaufte Kleemann



sein Konservenglasgeschäft an den badischen Konkurrenten Weck und nutzte das Kapital daraus für den Ausbau des von seinem Sohn betriebenen Motorradgeschäfts. Dazu erwarb er die Aktienmehrheit an Columbus und vereinigte im Mai 1926 beide Firmen zur HOREX-Columbus-Werk KG. Bis zum Frühjahr 1927 verlagerte Kleemann die Motorenfertigung aus Oberursel in sein Werk in Bad Homburg. Eduard Freise, der Schöpfer der Columbus-Motoren, verlor in diesem Zusammenhang wieder einmal seine Stelle.

Die Motorradmarke HOREX, die Homburger REX, entwickelte sich in der Folgezeit erfolgreich weiter. Bis zum kriegsbedingten Produktionsende 1940 trugen die Motoren der HOREX-Motorräder noch die Bezeichnung Columbus oder HOREX-Columbus. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte HOREX zunächst sehr erfolgreich den Bau von Motorrädern fortsetzen, ab 1949 mit der Regina als erstem Modell. Bis Mitte der 1950er Jahre stieg die Belegschaft auf etwa 600 Leute und arbeitstäglich wurden bis zu 80 Motorräder hergestellt. Dann jedoch brach der Absatz im Aufstieg der neuen Klein-Automobile abrupt ein, und die Produktion dieser traditionellen Motorräder endete 1956.

Der Literaturhinweis zur Buchveröffentlichung unseres Autors steht auf S. 42 unter den Lesetipps!

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 Broschüre zum Oberurseler Gnom, Anfang 1921
- Abb. 2 Konstruktionszeichnung des ersten 63 ccm Gnom
- Abb. 3 Werbeanzeige mit den Erfolgen beim Feldbergrennen
- Abb. 4 Werbeanzeige von Mitte 1921
- Abb. 5 Werbefoto, undatiert
- Abb. 6 Columbus-Werkstätten in Oberursel
- Abb. 7 Der 250 ccm Columbus-Motorradmotor von 1924

Alle Abbildungen aus dem Archiv des Geschichtskreises Motorenfabrik Oberursel e. V.

Ein echter Nordhäuser – Deutsches Erzeugnis mit Tradition aus Thüringen!

Seit ca. 1910 betrieb der Ingenieur Oskar Heise im Ortsteil Neustadt der Stadt Nordhausen am Harz in der Neustadtstr. 46 eine kleine Fahrradfabrik mit Verkaufsstelle, wobei die eigene Herstellung wohl nur bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges bestand. Nach Ende des Krieges wurden aber weiterhin Fahrräder in dem Werk produziert, wobei Oskar Heise aus vielen Firmen die Komponenten zukaufte und daraus Qualitätsräder schuf. Seine Stückzahlen konnten sich natürlich nicht mit den Produktionszahlen von NORD-BRAND (Kornbrand) oder NORTAK (Tabak) messen und auch in der Festschrift zum 40-jährigen Bestehen des „Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller e.V.“ von 1928 fand der Fahrradbau Nordhausen Oskar Heise keinerlei Erwähnung. Das Adressbuch der Stadt Nordhausen erwähnt den Ingenieur Oskar Heise aber stets mit Wohnsitz in der Erfurter Str. 9./1/

Als mein Großvater Johannes Bieler (geb. am 9. Januar 1899 in Weißenfels) in Montevideo nach der Heirat (29. August 1936) mit Margareta Schmidt (geb. 27. November 1909) seine Stellung als Leiter der dortigen Deutschen Schule aufgab, wurde ihm eine Stelle am Realgymnasium in Nordhausen angeboten, die er gerne annahm. Das Ehepaar zog am 5. Juli 1937 in einen Neubau der Familie Stange im Stadering 15 (heute Johann-Sebastian-Bach-Str.) in der Oberstadt von Nordhausen. Um beweglich und unabhängig von der Straßenbahn zu sein, hatten sich beide schon länger mit dem Gedanken getragen, neue Fahrräder anzuschaffen. So dachten seinerzeit viele Deutsche, denn im Jahr 1937 wurden im gesamten Deutschen Reich 1 229 482 Fahrräder verkauft (inkl. der Auslandsverkäufe)./2/

Mein Großvater legte zeitlebens hohe Maßstäbe an die Qualität und Ausstattung bei allen Anschaffungen an. So hatte er eigentlich beim Fahrradkauf die Marke „Wanderer“ im Blick und begab sich bereits zwei Tage nach dem Einzug in die neue Wohnung zur Fahrrad- und Waffenhandlung Adolf Ströver (gegründet 1855, heute in der Stolberger Str. 9) zur Adresse Vor dem Vogel 14 in der Altstadt Nordhausens /3/, um zusammen mit seiner Frau Fahrräder zu erwerben. Vor Ort wurden sie aber auf die Marke „HEINO“ (Heise Nordhausen) aufmerksam ge-

macht, weil die Räder jeweils nur 14 Kilo an Gewicht aufwiesen und sie zusammen mit kompletter hochwertiger Ausrüstung zum Preis von 245 Reichsmark (RM) zu haben waren. Johannes Bieler verdiente damals als Studienrat ein Grundgehalt von 558,33 RM brutto, so dass eine solche Anschaffung schon überlegt sein musste. /4/

Soweit zur Vorgeschichte meines „HEINO“-Fahrrades – ab jetzt soll das Rad für sich selbst sprechen: „Ich kam im Jahre 1937 auf die Welt und meine Rahmennummer lautet L 31 96 H. /5/ Meine Geburtsurkunde (Fahrradbrief) /6/ trägt die Nummer 441 898, ausgestellt auf den 7. Juli 1937. Notiert wurden meine besonderen Kennzeichen: Gepäckträger mit Mantelhalter, Fahrradmarke 313 730 und Leichtmetallschutzbleche. Eigentlich hatte ich noch eine Schwester, die auf den schönen Namen DIADEM hörte /7/, sie musste leider im Juli 1945 in russische Hände gegeben werden. Es ist nur noch bekannt, dass ihre Rahmenhöhe 53 cm betrug. Es gibt noch ein Foto von ihr (Abb. 1) vom 4. August 1939 vor dem Roland in Neustadt am Südharz mit Margareta Bieler und der kleinen Dagmar (der Mutter des unten genannten Schreibers). /8/ Mein Geburtsgewicht beträgt (bis heute unverändert!) 14 Kilogramm. Ich habe eine Rahmenhöhe von 55 cm und der Rahmen ist gelötet. Meine Schutzbleche bestehen aus Aluminium, ebenso meine Panzerrillenfelgen für Wulstreifen mit der Maulweite von 30 mm.



Außerdem glänze ich noch mit einigen verchromten Teilen.

Meine Vorderradnabe ist von Pränafa /9/; das Hinterrad wurde in den 70ern ersetzt und läuft mit einer Durex-Nabe L/1 von PRÄZISION. /10/ Ich bewege mich mit Hilfe eines Doppelglockentretlagers mit 46 Zähnen von Carl Walther /11/, angetrieben von einer namenlosen Rollengliederkette mit der Teilung $\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$. Meine Pedale sind ebenfalls in den 70ern erneuert worden und stammen von UNION. /12/ Bis vor 20 Jahren war auf meinem Vorderrad noch die Original Continental-Decke /13/ montiert. Mein Sattel ist ein Federsitz „Elegant“ des Herstellers Carl vom Feld /14/ und die Satteltasche ist noch nicht aus „LEFA“ (Lederfasergemisch), sondern aus solidem Rindsleder mit Originalwerkzeug (Fichtel & Sachs). Die Sattelstütze ist in Kerzenform ausgeführt und oben mit einer Rundung geschlossen. Der Gepäckträger hat einen Mantelhalter und ist mit Längsösen für Lederriemen ausgerüstet. Auch wenn der Holzkorpus inzwischen erneuert wurde, fahre ich noch ab und zu mit dem Gramophon von damals zu Veranstaltungen. Die Schellackplatten werden dann in einem „Affen“ /15/ verstaut.

Meine Beleuchtung vorne ist ein „Melas“ Scheinwerfer mit P.T.R. 107 /16 und 17/, mein Rücklicht ist eine „Hexennase“ von AFE. /18/ Der Rückstrahler „Alarm“ ist von E & B /19/ mit P.T.R. 789. Der Dynamo stammt von „IKA“ /20/ und ist nachgerüstet. 1975 wurde mein Zylinder-Speichenschloß von „GEWU“ /21/ abmontiert, aber seit Mai 2020 habe ich es wieder! Damit mir die Leute Platz machen, habe ich eine helltönende Glocke von Thiel & Bardenheuer /22/ am Lenker. Die Lenkergriffe sind von „VEB HaGuFa“ /23/ im gleichen Ziegelrot wie meine Reifendecken. Zu meinem 83. Geburtstag im Juli 2020 bekam ich den Kilometerzähler eines ausgemusterten „Wanderer“-Fahrrades aus Chemnitz von 1938 der Marke „BT“. /24/ Der passt gut zu mir!

Als Johannes Bieler 1943 von der Ostfront auf Urlaub in Nordhausen war, zerlegte er mich in viele Einzelteile und versteckte mich im Keller des Hauses Stadering 15. Er befürchtete, dass auch ich zum Wehrdienst eingezogen werden könnte. Meine Schwester „DIADEM“ blieb fahrbereit für den täglichen Einsatz. Nordhausen wurde am 3. und 4. April 1945 zu 75 % durch die Royal Air Force zerstört und es waren 8 800 Tote zu beklagen. /25/ Am 11. April 1945 rückten die Amerikaner ein. So bekam ich, wieder hergestellt,

vom „Military Government Nordhausen“ eine Fahrradmarke, die meinen Besitzer berechnete, mit mir zur Arbeit zu fahren. /26/ Als die amerikanischen Besatzer am 30. Juni 1945 im Tausch mit Berliner Stadtteilen aus Thüringen abzogen, kamen am 1. Juli 1945 die Russen. Die Fahrradmarke aus Blech blieb damals gültig und ist immer noch unterhalb meines Sattels befestigt.



②

1959 kaufte sich Johannes Bieler ein „DIAMANT“-Sportrad 108 und hatte mit mir etwas Besonderes vor: Er schenkte mich seinem Schwiegersohn Helmut Beckmann 1960 zur Hochzeit in West-Berlin und dieser fuhr mich täglich bis 1980. Ein hübsches Bild gibt es noch von mir und Helmut aus dem Jahr 1962 (Abb. 2), als ich im Weddigenweg 64 in Berlin-Lichterfelde zuhause war – im Körbchen sitzt übrigens die ältere Schwester des



③

Schreiberlings, darin saß auch schon Mutter Dagmar als Kleinkind (siehe Foto S. 47). Von 1982 an gehöre ich nun dessen Sohn Lothar und lebe seit 1999 mit ihm und seiner Familie in Hamburg. Mit Sicherheit bleibe ich in der Familie und werde bestimmt weiter vererbt. Auch bin ich bis heute ein Gebrauchsrads geblieben und noch lange nicht reif für das Museum!“ (Abb. 3, 4 und Fotos S.49)

Soweit die Schilderung aus der Sicht des HEINO-Rades. Im Zuge der Wander-



ausstellung „200 Jahre Fahrrad im Norden“ tauchte im IFA-Museum Nordhausen, wo die Ausstellung 2017 zu sehen war, ein grünes 28er Herrenrad der Marke „HEINO“ auf. Es ist wohl dem Baujahr 1939 zuzuordnen, da es die Merkmale des sogenannten „Volksrades“ aufweist. Es hat die Produktionsnummer



14 488 und steht seitdem unverkäuflich als Beispiel der Fahrradproduktion Nordhausens in der Dauerausstellung. Es muss ein echtes „Arbeitsrad“ gewesen sein und diente auch dem Kindertransport. Sein Zustand ist stark restaurierungsbedürftig (Abb. 5), aber es ist als Zeitzeuge dort unverzichtbar!

Die Firma Oskar Heise in Nordhausen wurde offensichtlich spätestens ab 1941 auf Kriegsproduktion umgestellt. Der Name taucht 1946 noch einmal in einer

Liste zum Neuaufbau der Fahrradproduktion in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) auf (siehe „Fahrradwiki DDR“). Mein Kenntnisstand zur Firma Heise ist recht dürftig; mir sind nur die beiden im Text erwähnten Räder bekannt. So würde ich mich sehr über weitere Angaben zu HEINO-Rädern, zur Firma als auch zu Lebensdaten von Oskar Heise freuen, meine Kontaktadresse lautet: lottelapin@gmx.de

(Text und Fotos: Lothar Beckmann, Hamburg)

PS: Ich danke Michael Mertins und Sven Dewitz für Tipps und Anregungen und ebenso der Zeitzeugin Dagmar Beckmann (geb. Bieler) für wertvolles Material aus unserem Familienbesitz. Der RADMARKT UND REICHSMECHANIKER von 1937 war mir ebenso eine wichtige Quelle.

Anmerkungen

- /1/ Adressbuch der Stadt Nordhausen 1937
- /2/ „Schlag nach!“ - Wissenswerte Tatsachen aus allen Gebieten, Bibliographisches Institut Leipzig 1938
- /3/ 1945 komplett zerstört
- /4/ Schreiben vom 28.10.1936
- /5/ siehe Steuerkopf
- /6/ Es existiert nur eine Kopie des Fahrradbriefes, die 1960 zur Übergabe an den neuen Besitzer angefertigt wurde.
- /7/ nach Frank Papperitz „Handbuch deutscher Fahrradmarken“ 2016
- /8/ siehe Originalfoto Abb. 1
- /9/ „Präzisions-Naben-Fabrik Kommandit-Erwerbs-Gesellschaft“ Gräfrath-Solingen
- /10/ „Präzision-Werke“ Brüninghaus & Co (PWB) Bielefeld
- /11/ „Carl-Walther-Waffenfabrik“ in Zella-Mehlis
- /12/ „Gesellschaft für Metallindustrie m.b.H.“ Fröndenberg/Ruhr
- /13/ „Caoutchouc-Compagnie“ G.m.b.H. Hannover „Extra Prima“ A 28x1,75 Cord-Gewebe Ballon für Felgen 28 x 1 1/2 x 1 5/8 und 1 1/4 x 1 3/8 mit Artikelnummer 104-227
- /14/ „Carl vom Feld“ Solingen-Wald D.R.G.M., Artikelnummer 1159
- /15/ Militärtornister mit Kuhfell
- /16/ „Metallwarenfabrik Alfred Schwarz“ Eisenach
- /17/ „Physikalisch-Technische Reichsanstalt“
- /18/ „Auto- und Fahrradelektrik“ Eisenach DDR
- /19/ „Etzold & Bäßler“ m.b.H. Zeitz
- /20/ „Installationen Kabel Apparate Leipzig“ DDR
- /21/ „Gebrüder Wupper“ Westfalen Gevelsberg D.R.P.
- /22/ „Thiel & Bardenheuer“ Metallwarenfabrik Ruhla DDR
- /23/ „Volkseigener Betrieb Hagenower Gummwarenfabrik“ DDR
- /24/ Bernhard Thormann Berlin
- /25/ https://nordhausen-wiki.de/index.php?title=Luftangriffe_auf_Nordhausen
- /26/ Fahrradmarke „Land Thüringen“ Nr. 313730



Restauration eines Singer Dreirades

In diesem Beitrag werden die Hauptarbeiten beim Aufbau eines durch einen Museumsbrand vollkommen zerstörten Singer-Dreirades von 1886 beschrieben. Beim Betrachten der verbogenen und stark angegriffenen Eisenteile wurde schnell der Ruf nach der Mülltonne laut. Das Gute war, dass nach dem Brand alle Teile mechanisch fest miteinander verbunden waren und dadurch bei der Bergung nichts verloren ging. „Lediglich“ der Handbremshebel fehlte, da seine Lagerung mittels Hartlötung am Lenkerrohr befestigt war und diese sich durch Hitzeeinwirkung abgelöst hatte.



Es zeigte sich, dass die massiv gefertigten Teile den Brand gut überstanden hatten. Der Rahmen aus dünnwandigem Rohr an einer Stelle gebrochen, die Gabel verbogen, die Rollenkette ein einziges, starres Teil und alle Verschraubungen festgerostet – so die Ausgangslage.

Mit viel Geduld wurden zuerst die filigrane, kugelgelagerte **Hinterachse samt Differential** sowie das mechanisch aufwändige **Tretlager** zerlegt. Das ging nicht ohne – möglichst schonende – Wärmezufuhr. Nach Entrostung mit EVAPO-RUST zeigte sich, dass mit dem Dreirad auch ein mäßiger Fahrbetrieb möglich sein würde.

Der **Rahmen** war im Bereich des Tretlagers gebrochen. Diese Bruchstelle wurde mit einem Innenrohr gemufft und geschweißt. Nach diversen Richtarbeiten wurde der Rahmen auf seine Belastbarkeit hin positiv geprüft.

Die **Vorderradgabel** hatte starke Verformungen, die sich aber gut beheben ließen. Bei vielen Teilen, so auch bei der sehr schön geformten Gabel mit ihren kleinen, mit Innengewinde versehenen Ansätzen zur Befestigung des Schutzbleches, stellt sich immer noch die Frage nach dem Herstellungsverfahren. Geschmiedet, gegossen oder zusammengefügt?

Die **Naben** wurden aus Automatenstahl konventionell gedreht. (Abb. 1) Die Innen- und Außenradien ließen sich mit entsprechend geschliffenen Werkzeugen und einer Drechselaufgabe im Drechselverfahren in Form bringen. Die Bohrungen für die nun metrischen Innengewinde wurden auf der Fräsmaschine unter einem Winkel von 7 Grad zur Nabenachse gebohrt (Abb. 2) und in der gleichen Aufspannung mit Gewinde versehen. Nach der darauffolgenden Schleif- und Polierarbeit schloss sich eine Halbglanz-Vernickelung der Oberfläche an.

Die **Laufträder** waren durch den Brand vollkommen zerstört – es blieben von den Felgen nur verdrehte Reste übrig, die Speichen teilweise gerissen. Die Gewindereste ließen sich nicht aus den Naben entfernen. Alle drei Laufträder mussten also komplett neu angefertigt werden. Als Ausgangsmaterial für die Felgen wurde nahtloses Hydraulikrohr in der Abmessung 25 x 2 mm gewählt. Ein Unternehmen für Rohrbiegetechnik hat mir die Ringe in sehr hoher Genauigkeit gefertigt. Um die Räder aufbauen zu können, wurde eine präzise Lehre aus Holz gebaut. Darin wurden zunächst die Felgenrohlinge eingespannt (Abb. 3) und die Überlängen abgesägt (Abb. 4). Nach dem Verschweißen der Stoßstellen wurde das Rohr auf einer Metallbandsäge halbiert (Abb. 5). Die Bearbeitung und Verrundung der Schnittkanten mit Feile und Schleifsteinen geschah in reiner Handarbeit. (Abb. 6) Darauf erfolgte das Anzeichnen der versetzten Speichenbohrungen. Diese und die erforderlichen Ansenkungen für die Speichenköpfe ließen sich auf der Deckel FP1 Fräsmaschine problemlos realisieren.

Die **Speichenherstellung** erforderte besondere Techniken. Im Vorderrad mit Felgeninnendurchmesser 690 mm befinden sich 28 Speichen mit einem Durchmesser von 4 mm. Felgenseitig gibt es einen gestauchten Kopf und nabenseitig ein Gewinde, welches in die Nabe eingeschraubt wird. Die beiden Hinterräder mit Durchmesser 890 mm haben eine 36er Teilung und einen Speichendurchmesser von 2,5 mm. Früher wäre es sicher möglich gewesen, auf die Speichenenden ein Außengewinde zu rollen. Aber in eine Stahl-nabe 36-mal ein Zollgewinde in der vergleichbaren Größe von M 2,5 zu schneiden war den Herstellern vermut-

lich zu riskant. Ein Werkzeugbruch hätte zwangsläufig den Ausschuss der Nabe bedeutet. Die Lösung war ein robustes $\frac{1}{4}$ zölliges Gewinde in der Nabe und ein Gewindenippel mit durchgehender Bohrung. Der Nippel wurde auf die Speiche gefädelt und an dieser Seite ebenfalls ein Kopf angestaucht. Eingeschraubt in den Nabenflansch diente der Gewindenippel auf diese Weise als Zuganker. (Abb. 8) Zum Stauchen der Speichenköpfe wurden für den jeweiligen Speichendurchmesser zweiteilige, verschraubbare Backenwerkzeuge mit stirnseitigen Senkungen angefertigt.

Die **Montage** der Räder geschah in der eingangs schon erwähnten Lehre. Nabe und Felge waren genau zueinander ausgerichtet und fixiert. In dieser Position wurden alle Speichen eingesetzt und gleichmäßig gespannt. Ein Nachzentrieren nach der Entnahme aus der Vorrichtung war nicht erforderlich. (Abb. 7)

Die **Bereifung** besteht jetzt aus gewebeverstärktem Industrie-Gummischlauch, in welchen eine maßlich passende Neopren-Rundschnur eingezogen wurde. Dieser Aufbau reicht für gelegentliche Kurzfahrten vollkommen aus und ist vor allen Dingen preiswert.



Die **Farbgebung** ist bei solchen Objekten immer eine besondere Aufgabe. Nach einigen Versuchen fiel der Wahl auf einen Schmiedeeisen-Mattlack, der mit fast trockenem Pinsel in die zum Teil narbige Oberfläche eingerieben wurde. Nach guter Trocknung ließ sich mit einem Flüssigwachs ein leicht schimmernder Glanz erzeugen, welcher dem Alter des Dreirades angemessen ist.

Der Bremshebel fehlt leider immer noch. Eine originale Satteldecke wird noch gesucht, das Gestell ist vorhanden. Die Zubehörteile Klingel und Lampe wurden im KS 67 und 68 beschrieben.

(Text und Fotos: Bernhard Schmidt, Neunkirchen)



Foto 1: Drehen der Naben
Foto 2: Bohren der Speichenaufnahmen
Foto 3: Einspannen der Felgenrohlinge
Foto 4: Absägen der Überlängen
Foto 5: Halbierung des Rohres mit der Bandsäge
Foto 6: Die geglättete und verrundete Felge
Foto 7: Das eingespeichte Vorderrad
Foto 8: In den Nabenflansch eingeschraubte Gewindenippel
Foto 9: Eine nachgefertigte Tretkurbel



Digitalisiertes Radfahrerwissen

Schon vor einigen Monaten machte ich die KS-Redaktion auf zahlreich online-gestelltes Quellenmaterial für Sammler und Historiker aufmerksam. „*Da ist ja inzwischen eine unglaubliche Fülle von Primärliteratur als Digitalisat vorhanden. Toll! Da kann man sich aber auch drin verlieren und braucht Tage oder Wochen, das alles zu sichten...*“, antwortete Michael Mertins. Es ergäbe aber keinen Sinn, eine lange Linkliste in einem Printmedium zu veröffentlichen. Seine Bedenken sind durchaus berechtigt, so möchte ich an dieser Stelle die Wege zu aufschlussreichen historischen digitalisierten Quellen aufzeigen.

Auf zwei Themenseiten in der offenen Quellensammlung **Wikisource** /1/ sammle ich seit 2017 Links zu digitalisierten **Tourenbüchern für Radfahrer** /2/ sowie allgemeine Literatur fürs **Fahrrad** /3/. Diese Quellen wurden zumeist von Bibliotheken digitalisiert, d. h. die Scans werden von Landes-, Universitäts- und Nationalbibliotheken sowie von Museen oder Archiven veröffentlicht.

Einige dieser Werke sind eigene Scans, die dann in **Wikimedia Commons** gespeichert wurden; weitere sind Transkriptionen – doppelt korrigierte Abschriften von Touren- und Jahrbüchern, Artikeln und Zeitungsinseraten –, die um 1900 erschienen sind. Wikisource hat den hohen Qualitätsanspruch, Quellen für die Forschung bereitzustellen. Der Aufwand lohnt sich. Der Inhalt, bspw. des „Jahrbuchs der deutschen Radfahrervereine 1897“ ist nun im Detail suchmaschinenrelevant – also „googlebar“. Automatische Texterkennungungsverfahren (OCR) sind allerdings nicht perfekt, die Korrektur der OCR muss manuell erfolgen. Daran arbeitet die ehrenamtliche Wikisource-Gemeinschaft.

„**200 plus 1: Forschungsmethoden für offenes #Radfahrerwissen**“ nannte ich einen Blogpost /4/ zu diesem Thema im November 2018. Dazu ist Folgendes zu ergänzen: Die Gliederung der Linksammlung digitalisierter Tourenbücher, Wegweiser oder Radreise-Handbücher aus der Zeit zwischen 1880 und 1930 beruht für den deutschsprachigen Raum auf der Gaueinteilung des Deutschen Radfahrer-Bundes 1892. Die zugrundeliegende Karte wurde in der **Polnischen Nationalbibliothek** in Warschau digitalisiert /5/. Grundsätzlich gibt es neben den händisch gepflegten Listen in Wikisource bibliothekarische Sucheinstiege für digital-

isiertes und digitalisierbares Radfahrerwissen. Ich empfehle die **Deutsche Digitale Bibliothek** /6/ und die **Europeana** /7/. Das **Archives Portal Europe** bietet Zugriff auf Archivbestände in Nachbarländern /8/.

„*Europäische Bücher als eBooks erhältlich – per Mausklick und für einen angemessenen Preis*“ ist das Motto von EOD, **Ebook on Demand**, einem Verbundprojekt europäischer Bibliotheken /9/. Teile meiner digitalen Sammlung habe ich auf diesem Weg digitalisieren lassen. Ein anderer Weg ist, bei der jeweiligen Bibliothek, die ein relevantes Werk besitzt, um Digitalisierung zu bitten. Das klappt zuweilen, denn einige Bibliotheken erkennen in Nutzerwünschen hilfreiche Hinweise auf publikumsrelevante Inhalte. Die Ressourcen sind überall begrenzt und Prioritäten bestimmen die Reihenfolge der Digitalisierung. Ein Vorteil ist: Radfahrerliteratur ist oft regionalgeschichtlich relevant. Insbesondere sind Radfahrerkarten ein eigenes lohnendes Sammelgebiet. Exemplarisch kann ich hier meine Aktivitäten der **Sächsischen Landes- und Universitätsbibliothek** (SLUB) nennen, die auch eine Kollektion für Fahrradkarten eingerichtet hat /10/.



Digitalisierte Velocichés findet man in digitalisierten Radfahrerzeitungen. Solche Scans können nachbearbeitet in skalierbare Vektorgrafiken verwandelt werden (Beispiel oben rechts aus: A road book for cycling and carriage driving in Maine. Bates Torrey). Diese Grafiken findet man in Wikimedia Commons; im Wikidata-Item **Q60230755** verlinke ich die mir bekannten vektorisierten Velocichés /11/ (vgl. KS 69, S.36 u. 37).

Wieviel Radfahrerwissen machen wir 2021 wieder öffentlich zugänglich? Open Access ist mir ein besonderes Anliegen: Es bietet freien Zugang zu gemeinfreien Werken, deren Urheber längst verstorben sind. Für meine eigenen fahrradhistorischen Publikationen wähle ich die elektronische Zweitveröffentlichung mit offener Lizenz (z.B. CC BY), um auch gedruckte Texte mit Open Access digital



verfügbar zu machen. Mögen sie gelesen, genutzt und zitiert werden! Der Publikationsserver **Qucosa** ist in Sachsen dafür mein Mittel der Wahl. Es gibt andernorts vergleichbare Angebote für die Veröffentlichung von Forschungsergebnissen /12/.

Zuguterletzt: Viele Leserinnen und Leser des KS besitzen seltene Dokumente der Radfahrgeschichte: Lieder, Tourenbücher, Karten und Urkunden. Bitte helft mit, dieses Wissen zu teilen und frei für alle zugänglich und nutzbar zu machen. Wikisource und Wiki Commons sind dafür gut geeignet. Bei Bedarf berate und unterstütze ich gern /13/.

(Jens Bemme, Dresden)

Abbildung aus Wikimedia Commons: A frog on a penny-farthing (Portland 1891/95) und Zwei Radfahrer, Illustration aus dem Reiseführer „Auf dem Rade - Eindrücke und Erfahrungen gesammelt auf Wanderfahrten durch den Schwarzwald, Ober-Bayern, Schweiz, Tirol, Ober-Italien“ von Siegfried Placzek, Berlin 1897

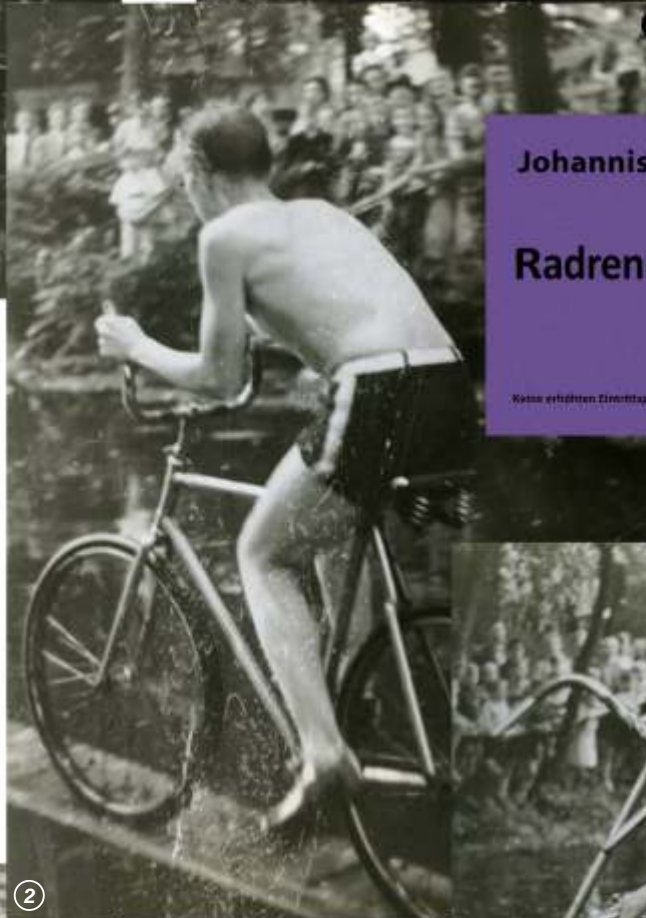
Anmerkungen

- /1/ <https://de.wikisource.org/>
- /2/ https://de.wikisource.org/wiki/Touren_b%C3%BCcher_f%C3%BCr_Radfahrer
- /3/ <https://de.wikisource.org/wiki/Fahrrad>
- /4/ <https://saxorum.hypotheses.org/417>
- /5/ <https://polona.pl/item/35304133/0/>
- /6/ <https://www.deutsche-digitale-bibliothek.de/>
- /7/ <https://www.europeana.eu/>
- /8/ <https://www.archivesportaleurope.net/>
- /9/ <https://books2ebook.eu>
- /10/ <https://blog.slub-dresden.de/beitrag/2015/12/22/nicht-nur-fuer-radfahrer-digitale-ideen-mit-geschichte-im-kartenforum/> bzw. <http://slubdd.de/fahrradkarten/>
- /11/ <https://www.wikidata.org/wiki/Q60230755>
- /12/ <https://slub.qucosa.de/> sowie <https://zenodo.org/>
- /13/ jensbemme.de

Wasserspaß der Arbeiterjugend



ARB-Fahrer Imkamp



Nachbildung eines Plakats aus dem Bestand des Stadtarchivs Bielefeld

Die traditionellen Radsportarten der ARB „Solidarität“, ab 1928 ARKB, bestanden aus Reigen- und Kunstfahren, Radball und seltener Radpolo. Dass die Radballräder, zu erkennen am hochgezogenen Lenker, gelegentlich zweckentfremdet wurden, zeigt diese einzigartige Fotoserie. Sie entstand anlässlich eines „Radrennens über Wasser“ am Schloßhofteich um 1930 in Bielefeld. Dazu hatte die ARB-Ortsgruppe Sudbrack eingeladen. Wer auf den im Wasser liegenden Planken am weitesten fahren konnte, war der Gewinner. Weitere Spaßrennen, auch anderer Vereine, fanden im Johannisbad, einem öffentlichen Freibad, statt wie das klein abgebildete Plakat zeigt.

(mm)



Aufnäher des Solidaritäts-Abzeichens aus Stoff für Mützen und Hemden

Foto: M. Mertins



Fotos aus der Sammlung von Joachim Wibbing, Bielefeld

BAMBI & Co

Die kleinen Pistenflitzer waren schon öfter Thema im KS (siehe KS 37, S. 18 - 22, KS 52, S. 4 - 10 und KS 57, S. 11 - 15). Seit dem letzten Artikel im KS 66 „Auf kleinen Rädern schnell unterwegs“ erhielt die



①

Redaktion immer mal wieder Meldungen, Fotos und Zeitungsausschnitte im Zusammenhang mit den Rennrädern en miniature. In chronologischer Reihenfolge stelle ich die verschiedenen Einsendungen vor.

Dass die kleinen Renner schon vor dem Zweiten Weltkrieg auftauchten, war schon im KS 66 belegt worden. Dazu sandte Peter ein Foto ein (Abb. 1), das durch den Stempel auf der Rückseite einer Fuchsjagd in Grünau dem Jahr 1934 zugeordnet werden kann. Veranstalter war der Berliner Radfahrer-Verein „1910“. Ich



②

gehe davon aus, dass der kleine Rennfahrer nicht den Fuchs spielen musste.

Eine Überraschung stellt die Werbepostkarte von zwei Rennfahrern dar, die Rainer übermittelte. (Abb. 2) Lischke und Symannek, die 1935 in 8 Stunden die Strecke von Berlin nach Dresden zurücklegten, sind den aufmerksamen Leser*innen noch aus dem

berichtete. (Abb. 4) Der zugehörige Text nennt 300 teilnehmende Jungen und mehr als 5 000 Zuschauer. Hier wurde ernsthaft gekämpft und taktiert, was die Muskeln und das Material hergaben. In der vorderen Fahrerlinie der Zweite von links strampelt übrigens der spätere Lokalmatador „Pudding“. Ob dieser seinen Spitznamen wegen der Körperfülle oder wegen seiner Leibspeise erhielt, ist nicht bekannt.



③

Das seltsamste Radrennen Berlins

KS 66 bekannt, aber hier haben sie für den Fotografen ihr schon bekanntes Naumann-Trikot gegen das Centrix-Trikot getauscht. Offensichtlich hatten ihre kleinen Naumann-Räder Centrix-Naben, vielleicht konnte so zweimal ein Sponsorengeld kassiert werden. Für die Langstrecken-Quälerei auf den 20-Zoll-Rädern hätten sie es verdient!

Dass sich auch Spaßvögel der kleinen Rennräder annahmen, zeigt die Pressemeldung aus dem RADMARKT von 1949 (Nr. 3 Seite 27). Bei dieser Aktion stand eindeutig der Spaß am Wettbewerb im Vordergrund! (Abb. 3) Anders beim Foto vom Eröffnungsrennen der Berliner BAMBI-Bahn, über die der RADMARKT in seiner Nummer 13 von 1953

Wulf Mönnich konnte mit seiner Einsendung ein kleines Geheimnis lüften, denn das Foto (Abb. 5) zeigt die Mädchenvariante des BAMBI, das von Gustav Sundermann in Bielefeld, später Löhne gebaut wurde. Bisher existierte der schöne Markenname BABINETTE nur auf Briefköpfen und in Werbeanzeigen, nun wissen wir, dass das Mädchenrad ein tiefes, gebogenes Oberrohr besaß und keinen Rennlenker hatte. Das Foto gehört zu einem RADMARKT-Bericht über die IFMA 1953 (Nr. 21, S. 20ff), die damals noch in Frankfurt stattfand.

Das erste BAMBI-Rennen in Bielefeld fand überraschender Weise auf der



④



Aschenbahn des Sportplatzes Königsbrücke am 25. Juli 1954 statt. (Abb. 6) Dieses Erkenntnis gewann ich aus der WESTFÄLISCHEN ZEITUNG, die im Stadt-



archiv aufbewahrt wird. Anlass des Berichtes war ein Polizeisportfest mit 8 000 Zuschauern, schon ein großer Rahmen für die kleinen Rennfahrer. Sieger wurde Erich Dargel, ziemlich sicher ein Spross der Dargels, die in Bielefeld sowohl eine Fahrrad- und Sattelfabrik als auch ein Fahrradgeschäft betrieben. Bisher galt das Rennen am 14. August im Amt Brackwede (Landkreis Bielefeld) als erstes BAMBI-Rennen auf Bielefelder Boden.

Die Redaktion dankt den Einsendern Rainer Gilles, Wulf Mönnich und Peter Zielasko.

(mm)

„Märklin“-Sondermodelle mit Fahrradmotiven

Wer sich mit Fahrrädern beschäftigt, stößt früher oder später auf das Metier ‚Eisenbahn‘, zumal unsere historischen Fahrräder nach deren Fabrikation seinerzeit noch per Eisenbahnwagen an Händler ausgeliefert wurden. Im Bereich der Modell-Eisenbahnen gibt es auch eine Verbindung zur Fahrradbranche, die ich hier kurz darstellen möchte.

Bei den ‚Märklin-Sammlern‘ stehen neben Serienmodellen aus dem Katalog auch Sonderanfertigungen für bestimmte Zwecke im Fokus. Diese teils in sehr geringen Auflagen hergestellten Wagen wurden ab 1982 verkaufsfördernd als Werbe- oder Sammlermodelle deklariert. Sie basieren immer auf Serien-Grundmodellen, die für den jeweiligen Auftraggeber farblich geändert und / oder mit Werbung bedruckt wurden. Beliebt waren der Kühlwagen (Märklin-Nr. #4415) und der gedeckte Güterwagen mit Bremserhaus (#4680) und ohne Bremserhaus (#4410). Bekannt sind insgesamt ca. 6 000 (!) Werbe- und Sondermodelle, die ausschließlich in Ungarn gefertigt wurden und in dieser großen Anzahl für ein beachtliches Umsatzplus sorgten. Wirtschaftliche Probleme der Firma Märklin hatten zur Folge, daß in deren Stammsitz Göppingen (Baden-Württemberg) keine Werbewagen mehr produziert wurden.

Drei Wagen mit einem Fahrradbezug (siehe Foto) aus meiner Sammlung möchte ich hier näher vorstellen. Das Unternehmen **NSU** präsentierte sich stilgerecht und in feinsten Bedruckung mit seiner glorreichen Firmenhistorie. Prächtig sind die Ausmaße der Fabrikgebäude, die erworbenen Medaillen und ein Markenschild zu erkennen. Hier konnte jeder ahnen, dass sich hinter der Werbung eine besondere Fracht auf dem Weg zum Händler befand. Der Güterwagen mit angesetztem Bremserhaus wurde immer am Zugende geführt, was die Werbewirksamkeit noch erhöhte. Die Auflage, die um 1990 entstand, betrug nach meiner Schätzung ca. 300 Stück.

Das Sondermodell des Kühlwagens mit dem **Hochradfahrer** wurde nur in Frankreich von der dortigen Märklin-Tochter vertrieben. In Auftrag gegeben hatte es die französische Gruppe der ‚Rotarier‘ für ihr Jahrestreffen (26. September 1993) und bei diesem Anlass an akkreditierte Medienvertreter verschenkt. Das Motto der Bedruckung lautet: „*La Foire De Tout Ce Qui Roule*“, was sinngemäß übersetzt *„Eine Zusammenkunft von Allen, die rollen“* heißt. Es ruft zum national-französischen Schulterschluss der Rotarier auf. Das Zahnrad-Logo symbolisiert die Aktivitäten der Vereinigung: Um seinen Zweck zu erfüllen, muss sich ein Zahnrad drehen

und mit einem anderen verzahnt sein. Der Gestalter der Waggonwerbung fand wohl, dass sich dieses Wirkungsprinzip im Hochrad widerspiegelt, obwohl es ja, wie wir als Fachleute wissen, gar keine Zahnräder besitzt. Geschätzte Auflage: unter 100 Stück.

Da Weißwein bekanntlich gekühlt am besten mundet, hat die Weingärtnergenossenschaft Neckarsulm mit ihrem Kühlwagen, bedruckt mit einem **Draisinenfahrer** flankiert von Rebenblatt und Trauben, eine gute Wahl getroffen. Da Neckarsulm auch Sitz des Deutschen Zweirad- und NSU-Museums ist, war die kleine Auflage von ca. 200 Stück im Jahr 1990 schnell vergriffen. Die Sonderanfertigung war nur über den Museumsshop und bei der Weingenossenschaft erhältlich.

Nicht unerwähnt bleiben soll ein Sondermodell mit Werbung für ‚Stricker‘, die national bekannte Fahrradfirma aus Bielefeld-Brackwede (siehe KS 67, S. 44). „Auf Stricker fährt’s sich gut“ lautet die Beschriftung und stellt auf den Waggon-schiebetüren den vorderen Teil eines Herenrades mit Schutzblechsymbol dar.

Nun, liebe Fahrradsammler, die Modell-Eisenbahn wieder ausgepackt und frisch ans Werk!

(Berthold Glunz, Darmstadt)



Premier in Eger

Auf den Helical-Artikel im KS 67 kam eine Zuschrift aus Prag von unserem Mitglied Jan Kralik. Jan gibt einige Ergänzungen zur Omega Fahrrad- und Moto- rengesellschaft, die in Werbeanzeigen als Premier-Werk in Eger genannt wurde.

„Zurzeit arbeite ich an einer Fahrradgeschichte der tschechischen Länder für den Zeitraum 1817 bis 1918. Dabei fand ich einige Informationen über diese Firma. Sie wurde schon 1891 eröffnet und begann mit der Produktion verschiedener Fahrradteile. Zuerst wurden im Dezember 1892 zwei Niederräder zusammengebaut, im Folgejahr 623. Der KS-Artikel erwähnt, dass das Verhältnis zwischen Omega und Premier unklar ist. Dazu kann ich folgende Angaben machen: 1913 wurde die Fabrik in Eger verkauft an die Nürnberger Justus Christian Braun A. G., ein Hersteller von Feuerlöschern und Automobilen. Im gleichen Jahr verkaufte Braun sie wieder an die Omega-Gesellschaft, die mit Fahrrädern und Maschinen in Wien handelte. Die Inhaber waren Alexander Rotherham, S. Forsyth (London) und Goffrey Rotherham (Nürnberg). 1915 verkaufte Omega ihre Fabrik in Eger an die Premier Company in Budapest. In

Ein neuer glänzender Beweis der grossartigen Widerstandsfähigkeit des Helicalrohres



ist unstreitig durch den Unglücksfall erbracht, der dem Rennfahrer Herrn Gg. Scheler aus Neustadt bei Coburg zustieß. Derselbe verlor bei Nacht beim Herabfahren eines steilen Berges die Gewalt über seine Maschine und fuhr mit voller Kraft gegen eine Scheune, schwere Verletzungen davontragend.

Wie aus nebenstehender Abbildung der Maschine ersichtlich, welche nach dem Unfall photographiert wurde, ist, trotzdem die beiden Räder und sonstigen Teile vollständig verstaucht wurden, das Gestell aus Helicalrohren vollständig im Winkel geblieben und hat nicht den mindesten Schaden genommen. Dadurch ist von neuem die grossartige Ueberlegenheit der Premier-Fahrräder aus Helicalrohr bewiesen.

Hillman, Herbert & Cooper
Premier Cycle Co.

DOOS bei Nürnberg.
COVENTRY in England.
EGER in Böhmen.

Maschinen mit Helicalrohr werden ohne Preisaufschlag geliefert.

Die Abbildung wurde eingesandt von Peter Ullein, Radmarkt 1894 (9. Jg.), Nr. 2, S. XXV

Eger wurden immer Fahrräder produziert, einschließlich anderer Teile und Geräte. 1921 wurde Premier eine tschechische Gesellschaft, die noch immer Fahrräder, Kinderwagen und einige Jahre auch Motorräder herstellte. Diese Angaben stammen aus

einem Verzeichnis der Fabriken in Eger, zusammengestellt 1968.

Mit den besten Wünschen

Jan Kralik“

Hochradspäß in Dresden

Wir schreiben das Jahr 1973, die Friedensfahrt war wieder einmal in vollem Gang. Friedensfahrt, das war ein jahrzehntelang im großen Stil ausgetragenes internationales Radrennen, welches als Rundstrecke bei jährlich geänderter Streckenführung die Städte Berlin, Prag und Warschau verband. Im oben genannten Jahr wurde nun auch Dresden als Etappenort auserkoren und war das Ereignis für alle Radsportfreunde. Ankunft war im größten Stadion der Stadt, es war mit seinen ca. 40 000 Plätzen ausverkauft.

Wer zu dieser Zeit nun ein Hochrad besaß (ich war einer von den beiden in unserer Stadt) und damit auch noch fahren konnte, war für Spektakel jeglicher Art geradezu prädestiniert. Von einer ernsthaften Beschäftigung mit dieser besonderen Gattung des Fahrrades war ich zu dieser Zeit noch weit entfernt. Es war eine Kuriosität, nicht mehr und nicht weniger! Und vor diesem Hintergrund sollte nachfolgend beschriebene Begebenheit betrachtet werden.

Die Idee dazu kam allerdings nicht von

mir, sondern von Jaroslaw Matatko. Das war ein sehr sportlicher Herr aus der damaligen CSSR, der ohne Begleitfahrzeug und sehr spartanisch ausgerüstet auf seinem Hochrad die Friedensfahrtstrecke für sich abfuhr. Heute noch Hut ab vor dieser Leistung.

Wir lernten uns zufälligerweise während seiner Fahrt durch Dresden kennen. Und die gegenseitige Begeisterung war groß, da auch damals schon Hochräder nicht mehr zu den gebräuchlichen Verkehrsmitteln gehörten. Folgender Spaß wurde nun – in Abstimmung mit dem Stadionsprecher und einigen Ordnern – geplant und auch ausgeführt.

Am Tag der Zielankunft in Dresden stand ich in verdeckter Position mit meinem Hochrad an der Stadioneinfahrt. Temperamentvoll kommentierte der Stadionsprecher, dass sich eine Spitzengruppe – wenige Kilometer vom Ziel entfernt – gebildet hatte, deren Vorsprung immer mehr anwuchs. Um dann – nach kurzer Pause – mit immer lauter werdender Stimme zu verkünden, dass sich aus dieser

Gruppe ein einzelner Fahrer gelöst hätte und in Kürze hier einträte. Und genau das war für mich der Moment, wo ich mich auf mein mehr oder weniger originales englisches 52“ Hochrad schwang und in das Stadion einfuhr. Nach einem kurzen Augenblick der Stille ob des ungewöhnlichen Anblickes brandete tosender Jubel und Beifall auf. Alles hatte man erwartet, aber nicht das. Auf noch originalen Reifen und mit mäßiger Wadenkraft strampelte ich so schnell ich konnte eine ¼ Stadionrunde bis zum Zielstreifen und bot dem Publikum ein nicht alltägliches Gaudi. Der Spaß war gelungen, die Stimmung im Stadion prächtig. Selbst der Tagespresse war das Ereignis am nächsten Tag eine Meldung wert und für mich ist es eine bleibende Erinnerung.

Selbstverständlich wurden die eigentlichen Akteure – die Radrennfahrer – die ca. 15 Minuten nach mir eintrafen, enthusiastisch begrüßt und gefeiert. Dresden war ja nicht jedes Jahr Etappenziel.

(Manfred Müller, Dresden)

Stallhoftreffen 2020

„Auf großer Fahrt - Mit dem Fahrrad auf Reisen“ war das ausgerufene Motto unserer 29. Herbst-Ausstellung in Dresden. Noch im August war es unsicher, ob diese öffentliche Veranstaltung im historischen Stadtzentrum überhaupt genehmigt werden kann. Nach positiver Beurteilung unseres Hygienekonzeptes durch das Dresdner Gesundheitsamt erfolgte letztendlich die Erlaubnis der Stadtverwaltung. Einige Auflagen waren zu erfüllen und wurden gewissenhaft umgesetzt. Für Heiterkeit sorgte unsere Maßnahme zur Begrenzung der Besuchermenge auf maximal 300 Personen gleichzeitig: Jeder Gast des Stallhofes musste am Eingang eine Speiche ziehen und am Ende wieder abgeben! Kamen die Gäste in Schwärmen, lief alles wie am Schnürchen; nur einzelne Besucher verweigerten sich dieser „Zwangsmaßnahme“ und mussten damit Zaungäste bleiben. Nicht nur unser Corona-Beauftragter Robert hatte alle Hände voll zu tun.

Passend zum Thema waren viele Fahrräder mit Reisegepäck ausgestattet. Zu sehen waren u.a. eine zünftige Campingszene um 1980, zahlreiche Fahrradanhänger, Gepäcktaschen, Rucksäcke und Reisekoffer. Einen ganz anderen Reisegrund hatten hingegen Millionen Menschen, die in den Kriegs- und Nachkriegsjahren des Zweiten Weltkrieges in Europa unfreiwillig unterwegs waren. Glücklicherweise war, wer damals ein Fahrrad besaß. Die Flucht vor Krieg und Elend ist leider noch heute erschreckender Alltag in vielen Teilen der Welt.

Wie bekomme ich eine neue Felge für mein Hochrad? Wer stellt Doppeldick-



endspeichen, Naben oder Pedalkurbeln für Safetys her? Wie befestige ich Vollgummireifen auf der Felge? Auf all diese Fragen konnte Frank Albert aus

dem Vogtland Auskunft geben. In einer großen Glasvitrine stellte er seine Nachfertigungen für Fahrräder der Vollgummizeit aus. (Kontakt: frank-albert@gmx.de)

An den beiden sommerlichen Tagen sorgte wieder die Boogie-Band „2hot“ für fröhliche Stimmung, Gerd Barwinski war wieder mit einem eigenen großen Stand dabei (wie bekomme ich fünf Fahrräder in einen PKW?) und wir freuten uns über zahlreiche Fachbesucher, darunter ein junges Trio aus dem Raum Zittau und ein lieber Gast aus Polen.

Neben der Ausfahrt durch die historische Altstadt ging es am Sonntag für die Gäste zu einer größeren Ausfahrt zum „Blauen Wunder“ nach Loschwitz mit Fahrt in der ältesten Schwebelbahn der Welt. Einen Teil der Strecke fuhren wir zusammen mit den „Tweed Runnern“, was eine imposante Gruppe ergab. Das machen wir mal wieder!

Unser Dank gilt neben den Besuchern und Teilnehmern aus dem In- und Ausland auch wieder dem Verkehrsmuseum für seine unkomplizierte Unterstützung mit Vitrinen und Tischen sowie dem Hausherrn, der Schlösserverwaltung Sachsen für die freundliche Unterstützung.

Für 2021 haben wir den 25. und 26. September für das Stallhoftreffen im Blick.

(Frank Papperitz, Pirna)

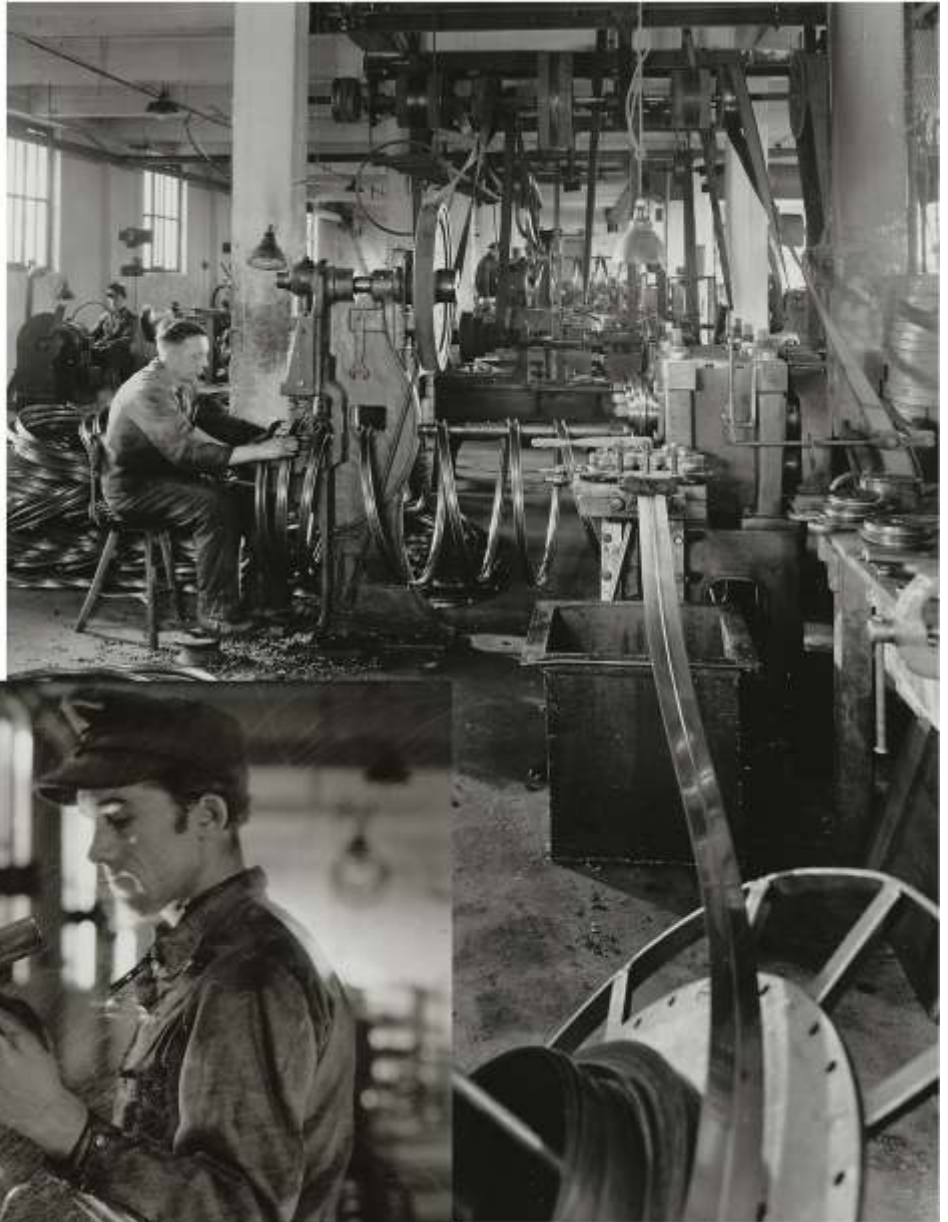


Foto: Corina Bode

Göricke Industriefotos

Durch meine Tätigkeit im Förderverein der Bielefelder Radrennbahn lernte ich Erich Walter Nippel, den Sohn des letzten Geschäftsführers der Göricke-Werke, kennen. Bei einem gemeinsamen Treffen bekam ich von ihm vor zwei Jahren ein großformatiges Fotoalbum geschenkt. Die professionellen Bilder darin stammen von dem Bielefelder Fotografen Ernst Lohöfener, sie zeigen einige Arbeitsschritte der Fahrradproduktion Anfang der 1950er Jahre. Lohöfener hatte sich auf Industriemotive spezialisiert und war in diesem Metier bis ins hohe Alter aktiv.

Göricke hatte bereits Ende der 1920er Jahre die Fahrradproduktion am laufenden Bande eingeführt, aber nicht nur in der Montage, sondern bezog auch andere



Göricke legte großen Wert darauf, viele Fahrradteile selbst rationell herzustellen. Die Fotos dieser Seite zeigen die Herstellung der Felgen. Auf dem oberen Foto sieht man im Vordergrund die Abwicklung des Bandstahls, bevor er in die Form des endgültigen Felgenprofils gebracht wird. Von der nach links zum Arbeiter wandernden Wendel werden die passenden Stücke abgelängt. Rechts auf der Werkbank liegen Werkzeuge für die Formung anderer Profile.

Auf dem unteren Foto werden die Enden des ringförmigen Bandstahls am Stoß elektrisch stumpf zusammengeschweißt, so entsteht aus einem ringförmigen Stahlstreifen die Felge.



Das Foto oben zeigt die Herstellung der Schutzbleche. Von einer bereits profilierten Blechstreifenwendel werden mit Hilfe eines Schneidwerkzeugs die abgerundeten Enden des Schutzblechs erzeugt und gleichzeitig auf die passende Länge gebracht. Das Absenken der Schneide - sehr gut ist im Foto ihre Krümmung zu erkennen - wird über eine Fußsteuerung ausgelöst.

Das untere Foto zeigt die Qualitätskontrolle der lackierten Bleche, die schon mit dem Göricke-Markenzeichen in Form eines Wasserschiebe- oder selbstklebenden Abreibebildes versehen sind. Es zeigt neben einem Laufrad den Markennamen und das Bielefelder Stadtwappen.

Fotos: Fotostudio Lohöfener, Bielefeld

Produktionsschritte mit ein. Der RAD-MARKT nennt seinerzeit die mögliche Produktionszahl von 900 000 Rahmen pro Jahr.

Die Lackierung bildet ein Spezialgebiet der Göricke-Werke. In der Händler-Zeitschrift DAS RAD wird darüber 1952 berichtet: „Alle Teile, die auf einer Haspel in den Ofen wandern, sind einer dauernden Rotation unterworfen, die ein gleichmäßiges Auftragen des Grund- und Emaillelacks gewährleistet und die Fahrradteile tropffrei macht. Interessant dabei ist, daß der Ofen sowohl Felgen und Bleche als auch Rahmen und Gabeln aufnimmt. Grund- und Überzugslack folgen, nur durch die Trocknung unterbrochen, hintereinander. Wenn am Ende die Haspel herausgenommen wird, zeigt sich eine Lackierung unübertrefflicher Güte. Die vollautomatisch arbeitende Anlage stößt alle 3 Minuten eine Haspel aus. Das Endprodukt sind spiegelblanke Rahmen, Gabeln, Felgen oder Bleche, von einer Glätte, die durch nichts unterbrochen wird.“ (Das Rad Nr. 22, 1952, S. 21 und 22)

(Michael Mertins, Bielefeld)



Als man im Harz noch „legs over“ fuhr!

Meine Heimatstadt Egelnd liegt fast mitig zwischen Magdeburg und Halberstadt. Bei schönem Wetter grüßt der Brocken herüber. Für uns Jungens war es ab dem 14. Lebensjahr fast eine Pflichtnummer, in Richtung Harz zu radeln - das natürlich mit Tourenrädern und Verpflegung im Rucksack oder Campingbeutel. Nach 30 km kamen die ersten Steigungen und schon sonderte sich die Spreu vom Weizen, wie man so schön sagte. Schöne Erinnerungen, obwohl es immer Streitereien gab, weil einer zu schnell fuhr oder die Steigungen zu heftig wurden und keiner wartete. Alles lange her und trotzdem unvergessen.

Der Harz ist das höchste Mittelgebirge im Norden Deutschlands und war von 1949 - 1990 durch eine innerdeutsche Grenze regelrecht zerschnitten. Der sagenrührige Brocken (1141 m) lag im DDR-Grenz- bzw. Sperrgebiet. 1945 - 47 von den Amerikanern erobert und dann zunehmend von sowjetischen Truppen (bis 1994), Grenzsoldaten und Staatssicherheit vereinnahmt. Damit man das rege Treiben am Abhörposten nicht einsehen sollte, wurde die Kuppe sogar, ähnlich wie in Berlin, mit einer Mauer verbaut. Dieser ganze Unfug hatte am 3. Dezember 1989 sein Ende und der Berg wurde von Wanderern, Naturfreunden und auch Radfahrern wieder zurückerobert. Auch Hexen und Teufel, denen Goethe und Heine in ihren Werken „Faust“ oder „Harzreise“ ein Denkmal gesetzt haben, können seitdem zu Walpurgis (30. April) wieder ungehindert auf Besen sitzend zum Gipfel fliegen und den letzten Schnee wegfegen bzw. feiern.

Als ich nach 1990 erstmals den Berg mit meiner „Diamant“ eroberte, kam mir die Idee, die Radgeschichte des Harzes mal näher unter die Lupe zu nehmen. Dabei stieß ich auf eine Meldung in der WERNIGERÖDER ZEITUNG von 1889, in der zu lesen war: „... Gestern, Mittwoch, den 21. August, ist unser alter Brocken zum ersten Male mit einem Zweirad genommen. Der die Tat vollbracht, ist ein frisch-fröhlicher junger Engländer namens Lenor Russel.“ /1/ So gut, so schön, aber war er wirklich der erste, der den Harz und seinen höchsten Gipfel mit Pioniergeist erradelt hatte? Bei meinen Recherchen fand ich bald die Schilderung über einen Pfingstausflug im gleichen Jahr - also ein paar Monate früher. Ein gewisser Perret schilderte, wie er mit seinem Freund Hölbe von Ilsenburg aus kommend das Abenteuer Brocken be-



Abb. 1 Beliebt und gefährlich zugleich – das Fahren mit „legs over“

wältigte: „Wir kamen nur schrittweise vorwärts und mussten alle Energie zusammennehmen, um uns auf den Maschinen zu halten, die durchaus in entgegengesetzte Richtung wollten. Jede Umdrehung erforderte einen colossalen Kraftaufwand. Zuletzt genügte die Reibung nicht mehr. Das Rad drehte sich ohne vorwärts zu gehen und zwang uns endlich dadurch zum Absitzen, was wir mehr fallend wie springend bewerkstelligten.“ /2/ Nach einem kurzen Aufenthalt, weil das Hotel ausgebucht war, starteten sie runter in Richtung Wernigerode – heute würde man sagen, es war eine Brockenüberquerung. In sausender Fahrt ging es hinab. Glücklicherweise ist die Straße bedeutend besser. „Der Vorsicht halber wurde meist „Beine über“ gefahren, da die Maschinen so doch nicht zu halten waren.“ /3/ (Abb. 1) Also ein waghalsiges Unternehmen und noch heute nehmen die Radfahrer in der Unfallstatistik im Harz einen nicht unerheblichen Anteil ein.

Eine englische Journalistin, Elizabeth Robins-Pennell, versuchte sich 1892 an der Fernfahrt Köln - Berlin - Budapest. (Abb. 2) Das natürlich mit vollem Gepäck. Ihr Unternehmen finanzierte sie mit Reiseberichten, welche in der Presse erschienen. Von Köln kommend wählte sie nicht den kürzesten Weg, sondern machte einen Abstecher über den Harz. Von Göttingen fuhr sie zunächst nach St. Andreasberg. Sie vermerkt: „...für Radfahrer ist der Ort seiner hohen Lage und steilen Straßen wegen nicht geeignet.“ /4/ Groß war die Ernüchterung als sie sich den Brocken hoch quälte und der Berg in totem Nebel bzw. den Wolken lag. Enttäuscht schob sie ihr Rad wegen des vielen Gepäcks runter nach Ilsenburg und setzte die Fahrt fort, wo noch viele Abenteuer auf sie warteten.



Abb. 2 Elizabeth Robins unternahm mehrere Radreisen in Europa mit ihrem Mann Joseph Pennell

Eigentlich war ich bisher froh über meine Quellenfunde, welche noch mit vielen weiteren Pioniertaten vertieft werden könnten. Doch dann kam Michael Mertins mit seinem Archiv ins Spiel und setzte zu meinen Erkenntnissen neue Ausrufezeichen, indem er mir zwei Berichte aus den Jahren 1882 und 1883 zukommen ließ. Also noch ein bzw. zwei Jahre vor Gründung des Deutschen Radfahrer-Bundes. In der Zeitschrift DAS VELO-CIPED schildert der Kassierer, Captain und spätere Vorsitzende des „Hannoverschen Bicycle Clubs“ C. S. Chamberlin, wie er im Juli 1882 eine Tour durch den Harz unternahm. Von Braunschweig kommend, wählte er den Weg über Goslar in das Okertal, um dann in Altenau Quartier

zu beziehen. Vermutlich zählt er zu den ersten Radtouristen, die sich diesem Abenteuer gestellt haben. Plastisch versetzt er uns mit seinen Aufzeichnungen in eine Zeit des Aufbruchs. Ihm scheint auch nichts erspart geblieben zu sein. So schildert er seine Tour bei eintretender Dunkelheit, dichtem Nebel und sogar Gewitter - mit anschließendem Sturz. Auch schlussfolgerte er: „... die einzige sichere Weise, die Harzberge herunterzufahren - ‚legs over‘ - zu machen, sich ganz zurück zu lehnen und dann mit aller Kraft zu bremsen.“ /5/ In St. Andreasberg gab der sportliche Hochradfahrer schließlich wegen Dauerregens entnervt auf, ohne den Brocken erobert zu haben.

Ebenfalls im Fachblatt DAS VELOCIPED schildert Georg Rothgiesser eine Tour von Bielefeld nach Berlin über den Harz von 1883 sehr detailliert. Am Sonnabend, den 2. Juni, brach er auf und erreichte am Sonntag nach einigen Umwegen und Hindernissen – mehr schiebend als radelnd – den Brockengipfel. Damit dürfte er tatsächlich der Erste gewesen sein, der mit seinem Hochrad den markanten Gipfel bezwang. Regelrecht spannend lesen sich seine Zeilen zur Abfahrt: „So gerieth ich bergabfahrend bei den Ilsefällen unversehens auf eine so abschüssige Stelle, der hier in Schlangenwindungen stets neben der Ilse herführenden Straße, dass mir trotz fest angezogener Bremse die Maschine in Eilzuggeschwindigkeit durchging. Und da auch tiefe Abzugswassergossen die Straße quer durchschnitten, konnte ich mich nicht anders vor einem Sturz in die Felsenblöcke der Ilse hinab retten, als, indem ich schleunigst die Beine über die Lenkstange legte und mich seitwärts hinabfallen liess, die Maschine ihrem Schicksale überlassend. Glücklicherweise konnte dieselbe nicht lange weiterrassen, da ich schon vorher beim Bergabschieben die Bremse festgebunden hatte und in Folge dessen der Rücken mit dem kleinen Rade vornüber ging, sobald ich aus dem Sattel war.“ /6/ Um es kurz zu machen, das Hochrad überschlug sich mehrmals und erlitt empfindlichen Schaden, Rothgiesser kam mit Prellungen und Schäden an der Kleidung davon. Er zog es vor, die Fahrt nach Berlin mit dem Zug fortzusetzen.

Um 1900 mit dem Siegeszug des Niederrads wurde der Harz zum Ausflugsmecca. (Abb. 3, 4 und 6) Große Verdienste daran hatten der „Deutsche Radfahrer-Bund“ (gegr. 1884), die „Allgemeine Radfahrer-Union“ (1885) und auch ein „Harz-Rad-Touren-Verband“ (1895), sowie viele Vereine und Clubs aus dem damaligen Gau 18. Eine statistische Erhe-



Abb. 3 „Hexe von einst – Hexe von heute“ sind die Frauen untertitelt, gelaufen 1902



Abb. 4 Eine humorvolle Ansichtskarte nimmt die Unfallgefahren aufs Korn



Abb. 5 Eine Blitzlichtaufnahme der Station Halle/Saale der „Rund um den Harz“ 1906



Abb. 6 Vor einer gemalten Brocken-Landschaft ließen sich die Fahrer des „Krampe Magdeburg“

bung mit dem Stand von 1905/06 zeigt wie das sportliche Betätigungsfeld der Deutschen organisiert war. Die touristischen Vereine und Verbände führen die Statistik mit 206 485 Mitgliedern an. Es folgen die Radler mit 115 507 (einschließlich eines unbekannten Anteils von Motorradfahrern) vor den Ruderern mit 37 038 und den Schwimmern mit 26 295. Die Ballsportarten liegen erst auf Platz 7 mit 13 644 Sportlern. /7/ Die neue Mobilität erforderte nicht nur touristische Informationen, sondern auch eine Verbesserung des Servicenetzes. Folglich erschienen Tourenbücher mit Streckenerläuterungen und Kartenmaterial, die Radfahrer-Stationen und günstige Quartiermöglichkeiten aufzeigten. /8/

So war es keine Frage der Zeit, bis der Leistungssport den Harz eroberte. Allen voran der große Klassiker im deutschem Radsport: die „Harzrundfahrt“. 1906 als

„Rund um den Harz“ mit einer Länge von 616 (!) km aus der Taufe gehoben (Abb. 5), hielt sich die Veranstaltung für Berufsfahrer (bis 1939) und Amateure immerhin bis ins Jahr 2015. Hier wurden Tour de France-Mannschaften nominiert, Meisterschaften, Olympia- und WM-Qualifikationsrennen ausgefahren. Viele große Rennfahrer zieren die Siegerliste und es ist sehr schade, dass auch dieser Wettbewerb dem allgemeinen Klassikersterben in Deutschland zum Opfer fiel. Während der deutschen Teilung richteten der BDR im West- und der DRSV im Ost-Harz Rennen aus, dies sogar als „Niedersachsen-Harz-Rundfahrt“ oder auf einzelnen Etappen in der DDR-Rundfahrt. Großen Zuspruch fand auch der „Internationale Harzer-Bergpreis“, für

den ebenfalls 2015 das Aus kam.

Radsport findet man aber mehr denn je. Vor allem die Zahl der Mountainbiker, Trailer, Downhiller, klassischen Rennradfahrer, Freizeitradler steigt kontinuierlich – überproportional die der E-Biker. (Abb. 7) Da auch der Klimawandel vor dem Harz keinen Halt macht, trifft man sie inzwischen zu allen Jahreszeiten an. Einmal im Jahr geht es sogar ganz offiziell mit einem Einzelzeitfahren auf den „Höchsten im Norden“. Mit Start in Schierke ermitteln Lizenz- und Hobbyfahrer einen „Brockenkönig“.

Gestattet mir abschließend ein kurzes Fazit. In unseren Zeiten lassen hervorragendes Radmaterial, gute Straßen und vorhandene Infrastruktur das Abenteuer, wie eingangs aus der Pionierzeit geschildert, oft vermissen. Eines ist aber geblieben – „Es lebe das Rad, und jeder, der es erkoren hat, weiß, vor dem Erfolg kommt immer der Schweiß!“ Das war früher so und wird auch so bleiben.

(Günter Grau, Sandbeindorf)

Anmerkungen

- /1/ Wernigeröder Zeitung u. Intelligenzblatt vom 22. August 1889
- /2/ Deutscher Radfahrer Bund, Fachzeitschrift für die Interessen des Radfahrers; DRB Magdeburg, 2. Jg. 1889
- /3/ ebenda
- /4/ zitiert nach: Neue Wernigeröder Zeitung Nr. 13 und 14 von 2001 (jeweils S. 23), Artikel von Klaus Schröder; es handelt sich um die amerikanische (Wahlheimat London) Journalistin Elizabeth Robins, die mit ihrem Ehemann Joseph Pennell einige ausgedehnte Radtouren in Europa unternahm, um darüber Bücher wie „An Italian Pilgrimage“ (1887), „Our sentimental journey through France“ (1888), „Over the Alps on a bicycle“ (1898) und Artikelserien zu veröffentlichen wie zum Beispiel 1892 in den „Illustrated London News“. Diese Serie war Grundlage für Schröders Artikel.
- /5/ Das Velociped, 1882 (2. Jg.), Nr. 3 vom 1. September, S. 33
- /6/ Das Velociped, 1883 (3. Jg.), Nr. 1 vom 1. Juli, S. 12 und 13
- /7/ veröffentlicht im Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich, Jahrgang 1908, Kapitel XXI Sport, S. 354 - 358
- /8/ Tourenbuch des Gaus 18 - Magdeburg, sowie der angrenzenden Gebiete, Selbstverlag DRB Cöthen 1900

Abbildungen 1, 3 bis 6: Radsportarchiv G. Grau; Abb. 2: Porträt Robins' entnommen der Homepage von www.sheilahanlon.com „Imperial bicyclists“; Abb. 4: Reprint einer historischen Ansichtskarte, hrsg. durch das Brockenmuseum (heute Brockenhaus); Abb. 5 Sportalbum der Rad-Welt 1907; Abb. 7: Foto G. Grau



Abb. 7 Sportliche Fahrer am Brocken-Turm, 2015

Wechsel in der KS-Redaktion

Der Zeitpunkt für einen Wechsel in der Redaktion ist gekommen. Lange angekündigt ist das vorliegende Heft nun Michaels Abschiedsnummer. Seit dem KS 30 war der umtriebige Bielefeld-Spezialist in irgendeiner Form an der Produktion unseres Mitgliederjournals beteiligt. Seine Entscheidung, die Redaktionsarbeit in andere Hände geben zu wollen, ist daher gut nachvollziehbar. Mit ihm nimmt auch Co-Redakteur Jürgen Kronenberg seinen Hut und zieht sich aufs Altenteil zurück.

Aber alle Spartenredakteure machen weiter. So kann die neue Redaktionsleitung auf bewährte Mitarbeiter bauen, das sind in alphabetischer Reihenfolge: Sven Dewitz (Mein Rad und Die Feder), Walter Euhus (Berichte über Treffen, Ausstellungen, Museen), Maxi Kutschera (Termine und Anzeigen) und Toni Theilmeier (Literatur und Post aus England).

Und wer sind denn nun die Neuen? Die Redaktionsleitung schultert ab 2021 Helge Schultz, organisatorisch unterstützt durch Ralf Winterberg. Helge kennen die meisten gut, er ist mit den Themen des Knochenschüttlers bestens vertraut, hat eine Zeit lang maßgeblich den Auktionskatalog bearbeitet und sammelt intensiv. Ralf ist seit 2013 Vereinsmitglied und interessiert sich für Sporttourer jeden Alters. Er wird seine beruflichen Erfahrungen in den Bereichen Projektmanagement, Teamorganisation und Fach-

publikationen einbringen. Martin Grundmeyer stößt dazu und wird das Team als gelernter Fotograf bei der Bildbearbeitung unterstützen. Wer das Layout und die Druckvorbereitung übernehmen wird, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Das neue alte Team hat sich beim Wintertreffen 2020 formiert und erste Abstimmungen vorgenommen. Fest steht, dass der Knochenschüttler in seiner bewährten Form weitergeführt werden soll. Dennoch gibt es neue Ideen, an deren Umsetzung bereits gearbeitet wird. Als oberster Grundsatz bleibt aber bestehen: Der Knochenschüttler als Mitgliederjournal soll die Interessen der Vereinsmitglieder spiegeln und offen für Themenvorschläge und eingereichte Artikel sein. Wissen soll ausgetauscht werden. Je intensiver, desto besser. Zudem ist die Redaktion kein geschlossener Zirkel - interessierte neue Mitstreiter sind jederzeit herzlich willkommen.

Ab sofort können Manuskripte, Bildmaterial etc. der neuen Redaktionsleitung angeboten werden, bitte macht davon regen Gebrauch! Benutzt vorerst die Emailadressen **radsonne@arcor.de** und **winterberg.ralf@gmail.com**, um die Redakteure zu kontaktieren.

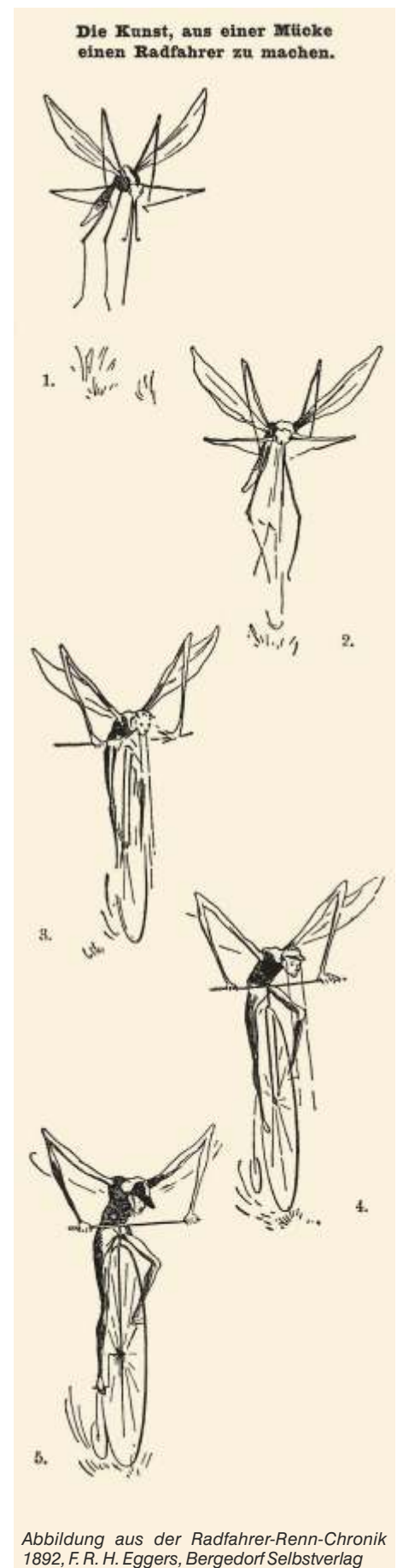
(Text: Vorstand Historische Fahrräder e.V.)

Velocipediade 2021

Dieses Jahr musste die Velocipediade in Sinsheim leider aus bekannten Gründen abgesagt werden. Im nächsten Jahr soll unser Jahrestreffen wieder stattfinden, wenn es die Corona-Regelungen zulassen. Das Organisationsteam um Florian Heizereder und Ricardo Höse in der Lutherstadt Wittenberg an der Elbe ist bereits in die Vorbereitungen eingestiegen und hat die Räumlichkeiten für den 13. bis 15. August festgemacht. In zentraler Lage nahe der Altstadt wird die Velo in und vor einer historischen Exerzierhalle abgehalten. Sie ist 2014 als Veranstaltungshalle hergerichtet worden und eignet sich sehr gut für unser Treffen. Nähere Informationen wird es erst im neuen Jahr geben.

Wintertreffen abgesagt

Leider musste das beliebte Wintertreffen in Bad Hersfeld abgesagt werden. Die Organisatoren Helge und Ivo sahen keine Möglichkeit, in den Räumlichkeiten der Jugendherberge ein Treffen nach den geltenden Corona-Vorschriften abzuhalten. Das ausgelobte Thema „Hochrad“, das schon im Februar festgelegt wurde, wird wohl auch für 2022 Bestand haben. Dass dabei gezeigt wird, wie man aus einer Mücke einen Hochradfahrer macht (siehe nebenstehende Bildgeschichte!), ist so gut wie ausgeschlossen - dafür aber ganz sicher viele andere spannende Dinge. Vorträge, auch zu anderen fahrradhistorischen Themen, können schon jetzt bei Helge Schultz (radsonne@arcor.de) oder Ivo Böttcher (kayser-fahrrad@gmx.de) angemeldet werden.



Mein Rad

von Helge Schultz aus Ludwigsburg

Das vorgestellte Rad ist ein Coventry Rotary Tricycle aus dem Zeitraum 1885 - 1886

Das ursprünglich mit einem Hebelantrieb ausgestattete Modell wurde 1876 von James Starley patentiert und 1878 auf den Kettenantrieb umgestellt.

Hersteller meines Exemplares war die Rudge Cycle Co. Ltd. Die Bauart wird daher oft fälschlich als Rudge Rotary bezeichnet, obwohl es auch von anderen Firmen in Lizenz gebaut wurde. Die Nummer auf der Pedale nimmt Bezug auf das Patent von Daniel Rudge für ein justierbares kugellagertes Pedal von 1878.



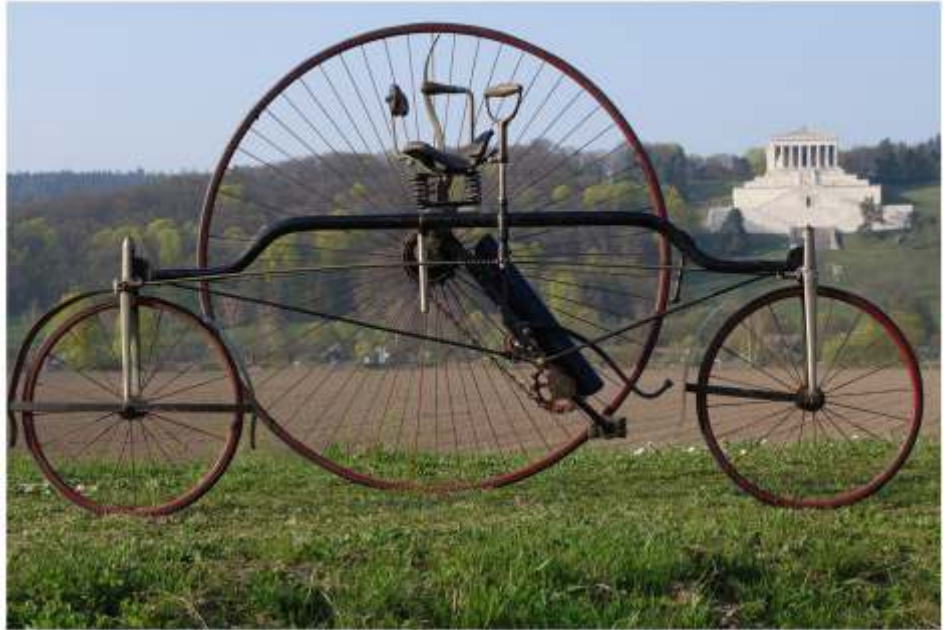
Wie bist Du zu dem Rad gekommen?

Ich habe es vor mehr als 20 Jahren beim Auktionshaus Sotheby's ersteigert. Die erste Adresse für Millionäre wie mich. :o) Ursprünglich gehörte es einem englischen Sammler, der samstags damit zum Supermarkt fuhr, ein Auto besaß er nicht. Der zu diesem Zweck montierte Plastikrückspiegel befand sich noch am Dreirad.

Das Rotary war komplett original, inklusive der nummerierten Schutzbleche. Vor Jahrzehnten wurde es wohl teilrestauriert. Ich habe nur den Rückspiegel entfernt, den Damensattel ausgetauscht, sowie eine längere Sattelstütze montiert.

Was magst Du an dem Rad besonders?

In erster Linie das Fahrverhalten. Mit seinem kleinen Wendekreis und der sensiblen Lenkung ist es ein richtiger Kurvenfeger. Bei moderatem Tempo! Und natürlich dass ich es, dank einer verlängerten Sattelstütze, mit meinen langen Beinen überhaupt fahren kann. Gut finde ich auch die Idee, sich auf einfache Art ein „Differential“ zu sparen. (Dieses wurde erst ein Jahr später erfunden). Und wie immer, nicht zuletzt, die besondere Optik.



Was magst Du gar nicht an ihm?

Das Fahrverhalten. Zu schnell gefahrene Rechtskurven werden mit einer Panikattacke belohnt. Die Steuerräder heben ab und das Rotary dreht sich unkontrollierbar um das große Rad. Zum Glück ist mir das bisher nur einmal passiert.

Dann die sensible Lenkung, damit man sie bei zügiger Fahrt nicht verreißt, ist andauernde Konzentration nötig. Und, das ist dem Damenmodell geschuldet, das Tretlager ist an einem Flachstahl befestigt, der sich bei Menschen mit etwas kräftigerer Fußmuskulatur schon mal verwindet. Was dafür sorgt, dass die Kette abspringen kann.



Hattest Du ein besonders schönes Erlebnis mit dem Rad?

Unsere Luftlos-Touren (www.luftlos.com). Im Bericht des Bayrischen Rundfunks über unsere Tour wurde ich zu den Schwierigkeiten einer solchen Fahrt gefragt. Nach meiner Antwort, dass man eben nicht so einfach im nächsten Laden Zoll-Schrauben kaufen könne, erschien abends ein edel gekleideter Herr. Er hielt mir eine Hand voll Schrauben unter die Nase mit dem Kommentar: „Ich bin Rolls Royce-Sammler“. Es war der Hotelbesitzer und einen Kuchen mit Luftlos-Schriftzug gab es dann für alle.

(Fotos: Helge Schultz / Foto S. 65: Günther Iby)

Die Feder

von Johannes Rilk, Jena

Als ich im Mai dieses Jahres die Feder von Jan-Peter übernahm, zeichnete sich ja bereits ab, dass 2020 ein „besonderes“ Jahr werden würde, doch wie weitreichend die Maßnahmen zur Verlangsamung der Covid-19-Pandemie viele Pläne durchkreuzen würden, konnte man sich seinerzeit nur schwerlich ausmalen. Ausgebremst von Reiseeinschränkungen und der zwischenzeitlich kaum planbaren Lage, blieb so auch der Dokumentenscanner den Sommer über in Bremen, sodass ich mich meiner neuen Rolle – Scanbearbeiter für unsere VELOPEDIA – noch gar nicht widmen konnte. Jetzt im Herbst soll es dann aber soweit sein und der Scanner nach Jena umziehen.

Auch sonst blieb das Jahr bei mir mit Blick auf Treffen und Veranstaltungen eher ereignislos, lediglich einsame Ausfahrten auf zeitweise gespenstisch leeren Straßen oder Touren in (ganz) kleiner Runde gerieten zu bescheidenen Highlights. Dafür hatte ich mehr Zeit, um online nach Informationen oder Teilen für meine historischen Fahrräder zu stöbern, sodass auch manches Langzeitprojekt endlich Vollendung fand und nun auf seine Ausstellung oder Ausfahrt wartet.

Bis zuletzt hatten wir im Vorstand gehofft, dass mit der Velocipediade in Sinsheim eine solche Gelegenheit stattfinden könnte, aber letztlich schien die rechtzeitige Absage der vernünftiger Weg zu sein. Da meine Mitarbeit im Vorstand ohne die Mitgliederversammlung Mitte August eher im Stillen endete, möchte ich nun diesen Beitrag nutzen, um auf die vier Jahre Vorstandsarbeit zurückzuschauen.

Angetreten zur Wahl war ich 2016 mit dem Versprechen, meine Erfahrungen aus dem Projekt „DDR-FahrradWiki“ für die Umsetzung der seinerzeit beantragten Dokumentendatenbank beizutragen. Inzwischen hat die Datenbank seit ihrer Freischaltung unter dem Namen VELOPEDIA

schon mehrere Sammler zum Vereins-eintritt bewogen und unseren Verein allgemein bekannter gemacht. Ohne Jan-Peter und seinen Einsatz wäre das nicht möglich gewesen und ich möchte mich bei ihm bedanken, dass ich mir nach unserem Gespräch im Anschluss an die Mitgliederversammlung und ein paar Telefonaten danach vollkommen sicher sein konnte, dass die technische Umsetzung bei ihm in den richtigen Händen ist. Ebenso gilt mein Dank jenen Unterstützern, die mit ihren alten Originaldokumenten den bisherigen Inhalt bereitgestellt haben und natürlich Gerd und Heiner, die einst den Stein ins Rollen brachten und als erstes Team am Scanner fleißig kistenweise Papier digitalisiert haben. Nun freue ich mich darauf, endlich einen aktiven Beitrag zum Wachstum der VELOPEDIA beitragen zu können und hoffe, dass sich viele Sammler in meinem Umfeld finden, die ihre Kataloge und Werbeblätter zum Scannen zur Verfügung stellen, damit zum Beispiel meine thüringischen und sächsischen Lieblingsmarken stärker repräsentiert werden.

Neben der Freude, die Entstehung unserer großartigen Datenbank zu betreuen, konnte ich durch die Arbeit im Vorstand auch miterleben, wie viel sich bei der Verwaltung und der Entwicklung unseres Vereins im Hintergrund abspielt und welchen organisatorischen Aufwand jede einzelne unserer schönen Veranstaltungen bedeutet. Dafür und für die interessanten Vorstandssitzungen, die mir trotz stets vieler Tagungsordnungspunkte immer als ereignisreiche und spannende Wochenenden im Gedächtnis bleiben werden, möchte ich mich bei Mona, Gerhard, Georg und Heinz, sowie allen, die uns jeweils empfangen haben, ganz herzlich bedanken.

Weiterreichen möchte ich die Feder nach Chemnitz an meinen Sammlerfreund Ludwig Karsch, der unter anderem wie ich ein „kleines“ Faible für Diamant-Fahrräder aller Epochen hat.

TERMINE 2021 (unter Vorbehalt)

19. - 21. Februar 2021: Wintertreffen abgesagt
13. - 15. August: Velocipediade in der Lutherstadt Wittenberg, Exerzierhalle
25. - 26. September: Stallhottreffen in Dresden

VERKAUFE

Werkzeugtaschenriemenchen, neu angefertigt, auch nach speziellen Wünschen und mit alten Originalschnallen; Peter Zielasko 04451-2625 oder peter.zielasko@ewetel.net

Sportalbum der Radwelt (1902 - 1929 = kriegsbedingt 24 Alben) komplett abzugeben zum fairen Preis, keine Abgabe von einzelnen Alben; Walter Euhus, Tel. 0511-73 14 74 oder w.euhus@t-online.de

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

Der Lampendoktor

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



SUCHE

Suche Informationen, Fotos und Dokumente (20er und 30er Jahre) zu **Einrad-Artist** Fritzens und **Kunstradfahrer** Fritz Höppner, Karl Köhler, Herbert Kos; Ilona Thieme Tel.0173-3630898

Alles über die **Urania-Fahrradwerke** Cottbus; **Fahrradgabel** 26" stabil und breit; **Gazelle Klingel** und **Pedale** um 1950; Prospekt und **Elastiksattel** für Brennabor Schnellgang 1937; **Fotos von Fahrradgeschäften** Innen- und Außenansicht; Peter Zielasko Tel. 04451-2625 oder peter.zielasko@ewetel.net

Suche Information zu diesem Werkzeug. Wer verbirgt sich hinter der **Abkürzung N & S?** Hinweise bitte an Lothar Beckmann unter lottelapin@gmx.de



Auf einem **GÖRICKE-Rad** von 1935 befindet sich zusätzlich zur gestempelten Rahmennummer ein B. Wer kann einen Hinweis auf die Bedeutung des Buchstabens geben? Sachdienliche Hinweise bitte an Dirk Rabenort unter dirk-rabenort@t-online.de



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

Zu guter Letzt...

In letzter Sekunde vor dem Redaktionsschluss kam noch ein Beitrag von Wulf Mönnich, einmal mehr die **BAMBI-Bewegung** betreffend. Das Foto aus dem Jahr 1956 wurde im **RADMARKT** als **PR-Meldung** veröffentlicht. Es ist wie folgt erläutert: „Otto Ziege, Berlins populärster Berufsrennfahrer im Radsport, eröffnete kürzlich in der früheren Reichshauptstadt eine Tankstelle. Daß er in Zukunft nicht nur mit den Motorisierten zu tun haben will, zeigt schon unser Bild: dem siebenjährigen Günter seines Managers Laufer pumpt er gerade Luft in den Vorderradschlauch seines Bambi-Rades. Ob es beim Ablesen des Luftdrucks doch nicht stört, daß dieser Schlauch wohl nur das normale Fahrradventil haben dürfte?“ Werbung rechtfertigt offenbar jedes Mittel, kann die **KS-Redaktion** da nur hinzufügen.

Radmarkt, Nr. 6 im Jg. 1956, S. 16

Impressum

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

Herausgeber

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

Redaktion

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

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

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

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

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

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

Layout

text-tigger, 32051 Herford
 Fon 05221-3469769

Druck

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

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

Urheberrechtlicher Hinweis

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

deutsches fahrrad museum



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

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

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



Tel: 0341 - 4011884

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



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

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



FahrradBuch.de

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



Eine Führerin des Reichsarbeitsdienstes in Tuchjacke mit ihren Arbeitsmaidens auf Wanderer-Rädern beim Sonntagsausflug - die Arbeitsmaidens tragen das blaue Arbeitskleid mit Zierschürze und ihr rotes Kopftuch; Foto aus der Sammlung von Daisy Vermeiren