71
Heft 71
1/2021

DER KNOCHEN SCHÜTTLER

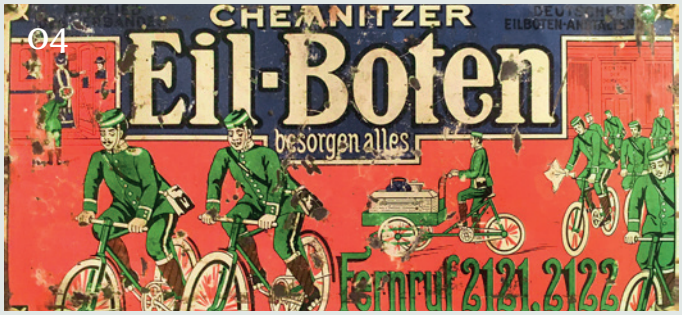
Zeitschrift für historische Fahrräder



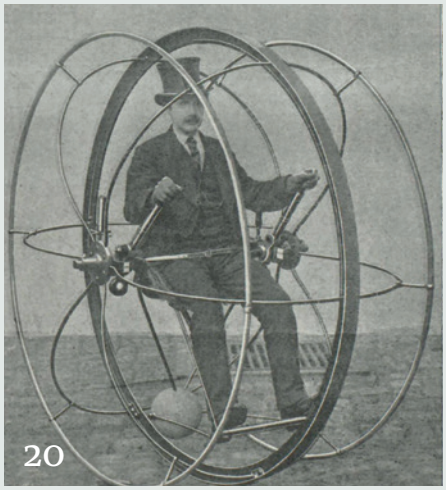
Frühe F&S Rücktrittnaben • Fahrradkuriere um 1900
Monocycle • Automatische Luftpumpe • 100 Jahre J-Rad

Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543

In dieser Ausgabe



04


20


35



12


40

04 Fahrradkuriere um 1900

12 Die automatische Luftpumpe: Aufpumpen während der Fahrt?

16 Die Entwicklung der frühen F&S-Rücktrittnaben

20 Monocycle - Teil 1 Das einrädrige Velociped

25 100 Jahre J-Rad: Das Fahrrad ohne Kette

30 Das Hochrad mit Einschuss

34 Fahrrad und Radfahrer im Spiegel der Soldatensprache

35 Fahrradmuseum VELOCIUM: Die sächsische Fahrraderlebniswelt

40 Das historische Dokument: „Der gestohlene Weltmeistertitel von Budapest“

03 Editorial

11 Die Feder

28 Literatur und Lesetipps

37 Vereinsinformationen

39 Ich und mein Rad

48 Post aus England

50 Termine und Kleinanzeigen

Editorial

In große Fußstapfen treten ist nicht einfach.

Auch nicht mit Schuhgrösse 48. Dank Michaels fast 2 Jahrzehnte andauerndem Einsatz wird der Kochenschüttler geschätzt, geliebt und in der Fachwelt respektiert. Einige seiner regelrecht kriminalistisch recherchierten Artikel werden unerreicht bleiben. Ich sage da nur Tolopedale. Oder wer hätte je diesen Zusammenhang zwischen Reflektor-Pflicht und SS-Finanzierung vermutet?
Stellvertretend für das neue Team sage ich Danke!!



Mit Michael hat auch der Layouter seinen Abschied genommen. So haben wir versucht, aus der Not eine Tugend zu machen. Nach 20 Jahren war mal eine grundlegende Überarbeitung fällig. Und, getreu dem Motto „Das Auge isst mit“, stellt uns Max unser neues, modernes und großzügiges Layout vor. Das Themenspektrum soll nicht revolutioniert, aber erweitert werden. Uns schwebt eine bunte Mischung aus Artikeln mit wissenschaftlichem Anspruch, News und Sammlerlektüre vor. So sollen auch Beiträge zu jüngeren Rädern das Portfolio ergänzen. Für das nächste Heft kündigen wir schon mal eine Serie zu deutschen Rahmenbauern an. In lockerer Reihung sollen Artikel zu den Themen „Was der Sammler nicht kennt“ und „Das exemplarische Rad in Bildern“ folgen. Die Verantwortung für den Inhalt liegt bei mir; mit der Unterstützung durch Ralf, der auch die Organisation und Kommunikation mit der Druckerei übernommen hat. Glücklicherweise sind uns Toni (Post aus England) und Sven (Die Feder, Mein Rad) treu geblieben und führen ihre Arbeit weiter. Uwe und Ralf sei für ihre unerlässlichen Korrekturen gedankt. Neu dazugekommen ist auch Martin, der uns bei der Bildbearbeitung unterstützt. Maxi koordiniert Termine und Anzeigen.
Aber grau ist alle Theorie. Der Knochenschüttler entsteht nicht im dunklen Kämmerlein, sondern im Kontakt mit Mitgliedern und Autoren. Unterstützt uns mit reichlich Kritik und Ideen, Artikeln, Bildern und Fundstücken! Meine Stärken und Kontakte habe ich in der Sturm und Drang-Periode der Fahrradgeschichte. Für den Zeitraum der 30er bis 80er Jahre würde ich mich über Autoren, Ratgeber und Unterstützung freuen.
Von „Pleiten, Pech und Pannen“ bleibt gleich das erste Exemplar nicht verschont. Geplant war ein Artikel zu Monocycles aus Deutschland. Terminschwierigkeiten und ein Computercrash beim Autoren haben den ursprünglich beabsichtigten Beitrag verhindert. So etwas passiert scheinbar immer in letzter Minute. Als Ersatz erwartet Euch ein Artikel, der in ähnlicher Form bereits zur ICHC Konferenz in London erschienen ist (International Cycle History Conference).
Voilà. Das erste Heft aus der neuen Knochenschüttler-Küche ist angerichtet. Wir bitten zu Tisch.

Helge Schultz

IMPRESSUM

Herausgeber
Historische Fahrräder e. V.
Heinrich-von-Bibra Str. 24
97769 Bad Brückenau
www.historischefahrraeder.de
info@historischefahrraeder.de

Bankverbindung
Landessparkasse zu Oldenburg (LZO)
BIC: BRLADE21LZO
IBAN: DE04280501000091055335

Redaktion
Helge Schultz,
Steinkopfstrasse 9
71642 Ludwigsburg
Fon 07141/51577, helgelud@arcor.de

Toni Theilmeier (tt)
Hans-Holbein-Str. 6, 49191 Belm
Fon 05406-3826

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

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

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

Layout
Max Reder
Ludersdorf 263, A-8200 Ludersdorf,
Österreich, max@fredmansky.at

Druck
Druckhaus Köthen
Friedrichstrasse 11/12, 0366 Köthen
(Anhalt)

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.

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

Redaktionsschluss Fachartikel 1.9.21
Redaktionsschluss Kurzartikel 15.9.21
Anzeigenschluss 15.9.21



Messenger Boys und Rote Radler

Fahrradkuriere um 1900

VON LARS AMENDA

Fahrradkuriere gibt es bereits seit 125 Jahren. Um 1900 eröffneten in deutschen Städten die ersten Kurierdienste auf zwei und drei Rädern und transportierten Briefe, Dokumente, Blumen, usw. Der Artikel erzählt die Frühgeschichte der radelnden Kuriere als Zeichen einer neuen, schnelleren Zeit.

Während der Coronakrise erlebten Lieferdienste für Essen einen ungeheuren Boom. Die auffällig und bunt gekleideten Angestellten bringen die bestellten Speisen schnell und umweltfreundlich per Fahrrad. Die Zahl der „echten" Fahrradkuriere sinkt hingegen seit 2000, weil die zunehmende Digitalisierung und das Internet viele Wege erübrigt hat. Zuvor hatten Fahrradkuriere Ende des Jahrhunderts eine regelrechte Blütezeit erlebt. In den 1980er Jahren eröffneten nach dem Vorbild aus New York City[1] auch in Deutschland Fahrrad-Kurierdienste. Die Geschichte der Fahrradkuriere ist jedoch weit älter und reicht bis in die Zeit um 1900 mit ihrer grassierenden Fahrradmode zurück. Der vorliegende Artikel erzählt die Geschichte der „*Messenger Boys*" und „*Roten Radler*", wie die ersten Fahrradkuriere hießen, ohne das Thema vollständig und endgültig behandeln zu können und zu wollen.



Reklamemarke aus Zürich um 1910

Als Fahrradkurier gilt eine Person, die zum Gelderwerb und per Auftrag eines Lieferdienstes per Fahrrad Dinge von A nach B transportiert. Wenig überraschend wurden bereits auf Laufmaschinen (wie von Karl Drais höchstpersönlich) und auf Tretkurbelvelozipeden eilige Briefe transportiert, da sie zwei- bis dreimal so schnell wie ein Fußgänger sein konnten. So soll Abraham Lincoln angeblich einen eigenen Veloziped-Kurier während seiner Zeit als US-Präsident (1861-1865) gehabt haben; in Paris existierten Mitte der 1870er Jahre dutzende Kuriere auf Velozipeden.[2] Als Beginn kommerzieller Fahrradkuriere wird das Jahr 1894 angesehen. Seinerzeit streikten im Juli in San Francisco die Eisenbahner (*Pullman rail strike*), weshalb die Postzustellung auf der Strecke von Fresno nach San Francisco über 338 km (aufgeteilt in acht Streckenabschnitte) von Fahrradkurieren übernommen wurde. Doch nur wenig später entstand auch in Deutschland, in Berlin, der erste Lieferdienst auf Fahrrädern.

DAS BERLINER „FAHRRAD-DIENSTMANN-INSTITUT"

„Das Radfahren", adelte 1896 das *Polytechnische Journal*, *„ist schon längst nicht mehr bloss eine Sache des Sportes, in immer ausgedehnterem Maasse findet das Stahlross praktische Verwendung. Die Militärbehörden, die Post, private Unternehmungen (‚Berliner Fahrrad-Dienstmanninstitut') haben sich das moderne Fahrzeug dienstbar gemacht."*[3] Letzteres war im selben Jahr in der Reichshauptstadt eröffnet worden und fand in der Presse ein beträchtliches Echo. Der uniformierte *„Dienstmann"* gehörte seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zum Bild der Städte und erledigte die verschiedensten Aufträge. Was lag näher, als ihn im Laufe der 1890er Jahre angesichts der technischen Verbesserung und zunehmenden Verbreitung des Fahrrads auf ebensolches zu setzen?

Das Berliner Polizeipräsidium hatte bereits 1895 den Antrag auf Gründung des *„Fahrrad-Dienstmann-Instituts"* bewilligt; allerdings waren die *„besonders construierten Dienstmannsfahrräder"* im selben Jahr noch nicht lieferbar.[4] Leider wird der Hersteller nicht namentlich erwähnt, aber vermutlich handelte es sich um eine deutsche Marke. Die besondere Konstruktion war notwendig, da Dreiräder mit einer kleinen Ladefläche für Koffer und andere Gegenstände benötigt wurden. Die Berliner Polizei hatte 1884 das Radfahren auf vielen Straßen im Zentrum verboten, da sich Passanten von den vergleichsweise schnellen Hochrädern gestört fühlten.[5] Das im Zuge des einsetzenden Fahrradbooms 1896 gelockerte Verbot betraf jedoch nur Zwei- und nicht Dreiräder, weshalb letztere von dem Fahrrad-Dienstmann-Institut verwendet werden konnten.

Der Arzt Carl Fressel streift in seinem Buch *Das Radfahren der Damen vom technisch-praktischen und ärztlich-gesundheitlichen Standpunkte* 1898 auch die Berliner Dienstmänner. Diese seien *„uniformiert mit dunkler Joppe und mit rothen Aufschlägen, dunklen Beinkleidern in Gamaschen, roter Mütze, woran das Schild mit der betreffenden Nummer und der Bezeichnung ‚Fahrrad-Dienstmann' befestigt ist und einer Umhängetasche, keine neue Erscheinung mehr im Straßenleben Berlins."*[6] Die auffällige, rote Kleidung sollte die Dienstmänner im belebten Stadtbild leicht erkennbar machen. Dazu passten die ebenfalls rot gestrichenen Dreiräder, die trotz *„Pneumatikreifen"* dem eher gemütlichen Gefährt einen dynamischen Anstrich gaben.[7]

Es lag nahe, die Fahrrad-Dienstmänner an verschiedenen Stellen des Berliner Zentrums zu verteilen, um sie dort auf Kundschaft warten zu lassen. Die 50 eingestellten Fahrer konzentrierten sich an folgenden neun *„Hauptstandpunkten"*:

Bild Seite 22: Zeichnung von Ewald Thiel mit den neuen Berliner Fahrrad-Dienstmännern 1896

Fotos: Das Buch für alle. Illustrirte Familien-Zeitung, KK



Rote Radlerinnen unter Aufsicht in Berlin 1913

„Blücherplatz, Potsdamerplatz, Spittelmarkt, Hackescher Markt, Alexanderplatz, Bahnhof Friedrichstraße, Bahnhof Zoologischer Garten, Friedrichstraße, Ecke Jägerstraße, Kottbusserthor“.[8] Die illustrierte Zeitschrift *Buch für alle* informierte in ihrem Artikel über den neuen Kurierdienst 1896 auch über die Fahrer: *„Die Angestellten sind ausnahmslos kräftige junge Leute, die beim Militär gedient haben. Jeder besitzt ein Führungsattest, das ihm die Polizei ausgestellt hat, und muß ein polizeiliches Fahrexamen nach Art der öffentlichen Fuhrwerksführer gut bestanden und eine Kaution hinterlegt haben.“* Die Berliner Polizei legte demnach fest, dass militärische Zucht und Ordnung auch bei den neu eingeführten, ausnahmslos männlichen Fahrradkurieren zu herrschen habe – der Kontrast zu den häufig subkulturell geprägten Fahrradkurieren und -kurierinnen des späten 20. Jahrhunderts könnte kaum größer sein.

Das Fahrrad-Dienstmann-Institut arbeitete eng mit einigen Geschäften zusammen, die über einen Telefonanschluss verfügten und sich in unmittelbarer Nähe der neun Standorte befanden. Aufträge konnten so telefonisch an die Kuriere übermittelt werden, die sich dann zu der jeweiligen Adresse aufmachten. Bis in die *„Vororte“* Berlins reichte der Radius der Fahrradkuriere, deren neuartiger Dienst sofort *„eifrig“* benutzt worden sei.[9] Der Erfolg in Berlin lasse den Betreiber überlegen, so heißt es am Ende des Berichts in *Buch für alle*, den Dienst auch in weiteren Städten wie Potsdam und Magdeburg anzubieten. Ob es tatsächlich dazu kam, ist leider nicht bekannt.

Für die Arbeitsbedingungen der Fahrrad-Dienstmänner interessierte sich auch und besonders die sozialdemokratische *Volkszeitung*. Für die *„rotangestrichenen Dreiräder“* mit ihren modernen *„Pneumatikreifen“* (Luftreifen) mussten die Dienstmänner nicht nur 100 Reichsmark Kaution hinterlegen; sie hatten zudem für jeden Tag zusätzlich 1,50 Reichsmark für die Nutzung der Räder an das Institut abzugeben. *„Das ist ja ein netter Arbeitsvertrag!“*, unkte die *Volkszeitung* und bezweifelte, dass sich allzu viele Fahrer bei diesen Konditionen finden ließen.[10] Im Gegensatz zur Einschätzung des sozialdemokratischen Journalisten wirkte die Aussicht, mit Radfahren den eigenen Lebensunterhalt zu bestreiten, hingegen für manchen aber wohl ausgesprochen attraktiv.

Der für damalige Verhältnisse rasant schnelle Kurierdienst wollte nicht nur im schnöden Transportwesen tätig sein, sondern stellte sich darüber hinaus auch direkt in *„den Dienst des Kranken- und Unfalldienstes“*.[11] Alle Berliner Ärzte mit Telefonanschluss, zu jener Zeit genau 855 an der Zahl, erhielten einen Werbezettel mit

> „Blumensträuße werden von den Geschäften aus, in denen man sie kauft, ohne weitere Vergütung und zuverlässig an die Adresse, der sie zugedacht sind, abgeliefert“
>
> *Berlin und die Berliner von 1905*

„neun per Telephon erreichbare[n] und ständig durch fahrende Dienstleute besetzte Haltestellen“, um schnellstmöglich medizinische Instrumente zu befördern oder Informationen einzuholen. Der medizinische Nutzen offenbarte sich bereits kurz nach der Eröffnung im Januar 1896: *„Dieser Tage hat diese Einrichtung bei einem Unfalle sich von größtem Nutzen erwiesen. Der Zustand eines Schwerverletzten erlaubte nicht längeren Transport, ein Fahrrad-Dienstmann wurde zu mehreren Kliniken gesandt, um freien Platz zu erfragen, – in kürzester Zeit hatte er in einer Klinik einen freien Platz erkundet, kehrte zurück, und der Verwundete konnte auf dem kürzesten Wege dorthin geschafft werden.“* Auf diese Weise schrieben die Fahrradkuriere ganz nebenbei auch noch Berliner Medizingeschichte.

MESSENGER-BOYS (AND -GIRLS)

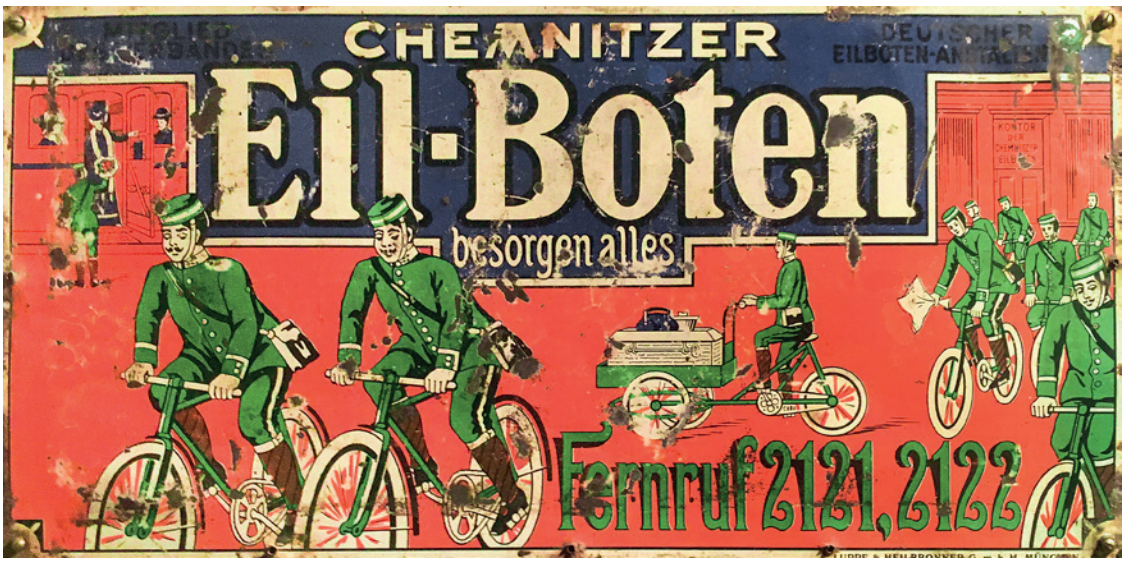
Wir bleiben noch ein wenig in Berlin. Zum großstädtischen Leben der Hauptstadt um 1900 gehörte – die Herren bitte aufgepasst – das Verschenken von Blumen. Das umfassende Werk *Berlin und die*

Fotos: ullstein-bild]/Timeline Images, Florian Grund



Berliner von 1905 führt dazu weiter aus: *„Blumensträuße werden von den Geschäften aus, in denen man sie kauft, ohne weitere Vergütung und zuverlässig an die Adresse, der sie zugedacht sind, abgeliefert; zu eiligen Botengängen lassen sich in den Häusern des Westens in der Regel auch Portiers gewinnen. In den Hotels und Restaurants stehen ‚Stifte' zur Verfügung; allgemein ist aber die Einrichtung der messenger-boys nicht, abgesehen von den flinken hübschen Burschen des Telegraphendienstes auf ihrem gelben Rad."*[12] Die erwähnten *„messenger-boys"*, der Name deutet bereits daraufhin, arbeiteten als Boten und „Laufburschen" im englischsprachigen Raum, insbesondere im London des späten 19. Jahrhunderts. In der mondänen Welt der Hotels und Grandhotels im Londoner West-End überbrachten sie anfangs zu Fuß und ohne Fahrrad Nachrichten, Liebesbriefe, Blumensträuße und was sonst noch so anfiel und leicht zu transportieren war. Die ebenfalls im Zitat oben genannten *„flinken hübschen Burschen des Telegraphendienstes"*, unterwegs in Berlin auf gelben Fahrrädern, überbrachten telegraphisch übermittelte Nachrichten an den oder die Empfänger*in.[13] Der seit Mitte des 19. Jahrhunderts etablierte Telegraphendienst setzte (vermutlich bereits seit den 1890er Jahren) ebenfalls auf die schnellen Fahrradkuriere für die letzte Meile.

In deutschen Städten entstanden um 1906/07 Fahrradkurierdienste mit dem Begriff *„Messenger Boys"* im Namen. Die *Hamburger Nachrichten* informierten im Juni 1907 über diese neueste Entwicklung. *„Aus dem bekannten und bewährten Expreßbureau Gr. Bleichen 27 hat sich eine Gesellschaft gebildet, die nach dem System der Messenger Boys in London, Paris, Berlin, Frankfurt, Christiania [Oslo] und anderen Großstädten arbeitet. Nach einem Telephonweckruf bei der Expreßbureau G. m. b. H, erscheint in wenigen Augenblicken der grünrot uniformierte Bote auf seinem Rad, bereit den Auftrag sofort auszuführen."*[14] 1908 benannte sich die Firma in *„Messenger-Boys-Express-Büro"* um und unterhielt ein Büro in der Hamburger Innenstadt (Ferdinandstraße), nahe des heutigen Ballindamms (damals Alsterdamm).[15] In weiteren, auch kleineren Städten entstanden ähnliche Unternehmen mit nahezu identischem Namen. Die Zeitschrift *Betriebswirtschaft* fasste den Transfer und die deutsche Entwicklung 1911 folgendermaßen zusammen: *„In den meisten Städten haben sich nun nach englischem Vorbilde Institute aufgetan, die expresse Boten zur Erledigung von Botengängen zur Verfügung stellen (Messenger Boys, rote, blaue Radler usw.). Zu beachten ist aber, daß man sich eines Vergehens gegen das Postgesetz schuldig macht,*



Blechschild der Fahrrad-Eilboten in Chemnitz um 1910



wenn man diesen Boten verschlossenen Briefe zur Beförderung innerhalb des Ortsbezirkes übergibt.“[16]

Ob Letzteres, beispielsweise bei Liebesbriefen, immer eingehalten worden ist, ist mehr als fraglich. So blickte die Reichspost denn auch sehr argwöhnisch auf die Fahrradkurierdienste und klagte wiederholt gegen Verstöße gegen das Postgesetz. Die Neue Hamburger Zeitung erwähnte im November 1910 die „*ständige[n] Reibungen zwischen der Reichspost [....] und den roten Radlern*“ und berichtete über einen konkreten Fall aus Heidelberg.[17] Dort hatten die Fahrradkuriere mehrfach Drucksachen befördert; bei einem Auftrag immerhin „*3000 gedruckte Empfehlungskarten*“. Das Gericht in Heidelberg, von der Oberpostdirektion Karlsruhe angerufen, verhängte im Urteil hohe Geldstrafen gegen die Betreiber der Firma; auch die drei beteiligten Kuriere mussten wegen „*Beihilfe*“ jeweils 25 Mark Strafe bezahlen.

Das gerichtliche Vorgehen der Post gegenüber den neuen Kurierdiensten auf zwei oder drei Rädern belegt, wie sehr diese als unliebsame Rivalen galten. Die Messenger-Boys setzten hauptsächlich auf eine schnelle, ja prompte Zustellung, womit die Post nicht konkurrieren konnte. Die Begriffe „*Express*“ und „*Eilboten*“ verdeutlichten dies bereits im Namen einiger Firmen. Ebenfalls im Namen wiesen sie auf das häufig jugendliche Alter der Kuriere. Die Messenger-Boys waren tatsächlich Jungen im jugendlichen Alter von schätzungsweise 12-16 Jahren. Aus heutiger Sicht handelte es sich also um „Kinderarbeit“, die angesichts der stundenlangen körperlichen Anstrengung des Radfahrens umso problematischer werden konnte. Insgesamt handelte es sich bei den Messenger-Boys um ein männliches Phänomen, auch wenn Mädchen und junge Frauen wohl ebenfalls bisweilen in der Branche tätig waren. Die „*Eilbotinnen*“, von „*Messenger-Girls*“ wurde nicht gesprochen, sind dann wohl passend zu den damals starren Geschlechterrollen beauftragt worden. Sie übergaben beispielsweise Blumen an Frauen und trugen Sorge dafür, dass die zerbrechliche Fracht auch unversehrt bei den Adressatinnen ankam.

„Der hervorragendste unter den ‚Messing Buam‘ ist der Rote Radler“

Festschrift Deutscher Radfahrer-Bund 1909

ROTE, BLAUE, GRÜNE RADLER

Im selben Jahr wie das *Messenger-Boys-Expressbureau* in Hamburg eröffnete 1907 ein „*Dienstmann-Institut Rote Radler*“ in München.[18] Das Unternehmen bezog sich unübersehbar auf das Berliner Vorbild und trug ebenfalls den „*Dienstmann*“ im Namen, ebenso wie es auf die rote Farbe setzte. Rot fällt nicht nur stark auf, sondern symbolisiert Schnelligkeit und Energie, worauf im Laufe der Geschichte auch einige Autohersteller spekulierten. Seinerzeit stieg die Sozialdemokratie zur politischen Kraft auf und verwendete ebenfalls die rote Farbe als Symbol.[19] Die ersten Arbeiterradler um 1900 wurden denn damals bereits teilweise als „*Rote Radler*“ bezeichnet, doch vor allem die Kurierdienste machten den Begriff populär.

Der in München geborene Grafiker und Illustrator Carl Moos (1878-1959) schuf für die Roten

Fotos: Offizielle Festschrift zum Jubiläumsbundestag des Deutschen Radfahrer-Bundes, Uli Feick

Radler ein eingängiges Werbeplakat und erhöhte das markante Erscheinungsbild der Fahrer künstlerisch.[20] Zu den roten Fahrrädern, den ebenso roten, uniformartigen Jacken gehörte auch eine auffällige Mütze mit einem nach vorne weisenden Zylinder. Alles zusammen ließ die Roten Radler schon von weitem erkennbar werden und machte damit beständig Werbung für den neuen Kurierdienst. Die Marketingmaßnahme mit dem Corporate Design zeitigte schnell Erfolge und ließ die Roten Radler sofort bekannt, wenn nicht gar berüchtigt werden.

Nicht nur das Erscheinungsbild fiel auf, sondern auch die rasante Fahrweise der jugendlich-dynamischen Kuriere. Als 1909 der 25. Bundestag des Deutschen Radfahrer-Bundes in München stattfand, erwähnte die begleitende Festschrift neben den vielen Vorzügen der bayrischen Metropole auch die neuen Fahrradkuriere: „*Der hervorragendste unter den ‚Messing Buam' ist der Rote Radler, ein Jüngling von einnehmendem Äußern, der imstande ist, in den Hauptstraßen der Stadt sämtliche Rekords und Rippen zu brechen*".[21] Die Münchner machten aus dem messenger-boy einen bayrischen „*Messing Buam*" und blickten, wie im Zitat ersichtlich, mit einer eigenartigen Mischung aus Respekt und Missmut auf die sportlichen Kuriere.

Die Münchener Roten Radler blieben lange im kollektiven Stadtgedächtnis präsent. Dafür sorgte einer der bekanntesten bayrischen Schriftsteller überhaupt, Ludwig Thoma (1867-1921). 1911 veröffentlichte er die humoristische Erzählung *Ein Münchner im Himmel* und setzte damit den Roten Radlern ein literarisches Denkmal.[22] Die Geschichte handelt von Alois Hingerl, dem Dienstmann Nummer 172 am Münchner Hauptbahnhof. Der urbayrische und gemütliche Dienstmann verabscheut jegliche Hektik und stirbt prompt nachdem ihn der Schlag bei einer eilig zu erledigenden Aufgabe getroffen hat. Alois Hingerl steigt in den Himmel auf und verwandelt sich in den „*Engel Aloisius*". Im Himmel angekommen, wird er jedoch herbe enttäuscht, denn es gibt lediglich „*Manna*" (göttliches Himmelbrot) anstatt des von ihm so geliebten bayrischen Bieres: „*‚Auweh!' dacht der neue Engel Loisius, ‚dös werd schö fad!' In diesem Momente sah er einen roten Radler, und der alte Zorn erwachte in ihm. ‚Du Lausbua, du du mistiga!' schrie er, ‚kemmt's ös do rauf aa?' Und versetzte ihm einige Hiebe mit dem ärarischen Himmelsinstrument.*"[23]

Ludwig Thoma spielte hier mit dem negativen Image der Roten Radler, die ebenso schnell ihre Aufträge erledigten wie sie in den Straßen Münchens mit ihrem Tempo manche Fußgängerinnen und Fußgänger nervten und erzürnten. Man muss dabei unweigerlich an heutige Diskussionen über vermeintliche Rambo-Radler denken. Doch zurück in die Geschichte und zurück nach München. Die Roten Radler erzielten einen durchschlagen Erfolg und riefen damit schnell Nachahmer auf den Plan. Allein in München eröffneten nach 1907 weitere Fahrradkurierdienste, die sich von den etablierten Roten Radlern abheben mussten. So entstanden, ganz nach der bereits etablierten Farbsymbolik, Grüne Radler, Gelbe Radler und Blaue Radler.

Von den bereits genannten ersten Städten mit Kurierdiensten wie insbesondere Berlin, München, Hamburg und Frankfurt am Main breitete sich das neue Phänomen auf weitere Großstädte und anschließend auch auf mittlere Städte aus. Um 1910 verfügte dann fast jede Stadt mit einem gewissen



Grußkarte um 1910

Metropolcharakter und einem florierenden Geschäftsleben über mindestens einen, wenn nicht mehr Fahrradkurierdienste. In Regensburg existierte beispielsweise das *„Eilboten-Institut Rote und Grüne Radler“*, das vermutlich um 1910 eröffnet worden ist.[24]

Die schnell wachsende Konkurrenz der Institute untereinander am jeweiligen Standort ließ die Wahl der Farben weiter variieren. Neue Firmen wählten deshalb bisweilen Farbkombinationen aus oder griffen auf Farben zurück, die nicht unbedingt die erste Wahl darstellten. In Hamburg existierten beispielsweise *„Braune Radler“*, die nichts mit der 1920 gegründeten NSDAP zu tun hatten. Andere als unvorteilhaft angesehene Farben wie schwarz, weiß, oder lila, wurden von den Kurierdiensten nicht gewählt, um den geschäftlichen Erfolg nicht zu gefährden.

Wie hoch die Zahl der Firmen und der angestellten Fahrerinnen und Fahrer in jenen Jahren in ganz Deutschland lag, lässt sich nicht sagen und kaum abschätzen. Die Messenger-Boys und Roten (und andersfarbigen) Radler expandierten zwar landesweit, blieben aber doch gleichzeitig ein lokales Phänomen. Vor Ort schlossen sich ein oder mehrere Betreiber und Geldgeber zusammen, um ein Institut zu eröffnen und zu unterhalten. Landesweit operierende Großkonzerne entstanden nach bisherigem Kenntnisstand nicht. So werden erst vertiefende regional- und lokalhistorische Forschungen die Geschichte der Fahrradkuriere genauer erfassen und vielleicht auch Biografien von Betreibern und Fahrern entdecken können.

Die Fahrradkuriere um die Jahrhundertwende zeugen letztlich vom *„Tempo-Virus“* jener Jahre.[25] Die Gesellschaft erlebte mannigfaltige Aufbrüche, wobei das Radfahren nur ein, wenn auch nicht ganz randständiges Phänomen darstellte. Mit Beginn des Ersten Weltkrieges nahm die Zahl der Kurierdienste infolge der Kriegswirtschaft spürbar ab. In den 1920er Jahren färbte sie auch auf die Roten Radler ab, die sich nun mithilfe von Lastkraftwagen zu Logistik- und Umzugsunternehmen wandelten. In den 1950er und vor allem 1960er Jahren erfolgte die schon von den Nationalsozialisten vollmundig versprochene Massenmotorisierung und ließ Fahrradkuriere als hoffnungslos veraltet erscheinen. Erst mit den zunehmend von Autos verstopften Straßen in den Innenstädten der Großstädte schlug, wie eingangs erwähnt, wieder die Stunde von *bike messengers* und um die Mitte der 1980er Jahre gründeten sich neue Fahrradkurierdienste. Aber das ist, wenn auch nicht vollständig, eine andere Geschichte, über die einmal bei anderer Gelegenheit berichtet werden muss.

* Ich bedanke mich für die Unterstützung bei Uli Feick und Sven Dewitz (für Abbildungen aus Ulis Sammlung und Scans) und Gert Nissen (Handewitt) für die die Bearbeitung von Abbildungen.



Auch Neujahrsgrüße konnten per Fahrradkurier überbracht werden – Ansichtskarte um 1910

1 Roger Paloma, City Biker, hrsg. von Christian Person, New York, Kiel 1989.
2 David Herlihy, Bicycle. The History, New Haven/London 2004, S. 177f.
3 Fahrräder, in: Polytechnisches Journal 301 (1896), S. 175-182, hier S. 175.
4 Berliner Börsenzeitung vom 11.1.1896; siehe auch Matthias Kielwein, Zu Diensten! Das „Berliner Fahrrad-Dienstmanninstitut“, in: Der Knochenschüttler 1998, Heft 12, S. 3-5.
5 Boris von Brauchitsch, Ohne Motor. Das Fahrrad im alten Berlin, Berlin 2017; Benjamin Huth, Eine kurze Geschichte des Fahrrades in Berlin [..] in: Berliner Archivrundschau 2017, S. 13-17.
6 Carl Fressel, Das Radfahren der Damen vom technisch-praktischen und ärztlich-gesundheitlichen Standpunkte, 2. Aufl., Neuwied/Leipzig 1898, S. 84.
7 Das neue Fahrrad-Dienstmann-Institut, in: Volkszeitung vom 9.1.1896.
8 Das Berliner Fahrrad-Dienstmanninstitut, in: Buch für alle (1896), S. 455-456, hier S. 456.
9 Ebenda.
10 Das neue Fahrrad-Dienstmann-Institut, in: Volkszeitung vom 9.1.1896.
11 Das neue Dienstmann-Fahrrad-Institut, in: Berliner Börsenzeitung vom 28.1.1896. Dort auch die folgenden Zitate.
12 Berlin und die Berliner. Leute, Dinge, Sitten, Winke, Karlsruhe/Bielefeld 1905, S. 426.
13 Für die USA siehe Gregory J. Downey, Telegraph Messenger Boys. Labor, Technology, and Geography, 1850-1950, New York u. a. 2002.
14 Messenger Boys, in: Hamburger Nachrichten vom 1.6.1907. Hervorhebungen im Original.
15 Siehe die Unterlagen im Staatsarchiv Hamburg, 313-3_C c 1876, Messenger-Boys-Express-Büro GmbH (1908-1919).
16 Die Betriebswirtschaft. Zeitschrift für Handelswissenschaft und Handelspraxis 4 (1911), S. 248.
17 Rote Radler, in: Neue Hamburger Zeitung vom 15.11.1910.
18 Siehe www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Direktorium/Stadtarchiv/Chronik/1907.html
19 Ralf Beduhn, Die roten Radler. Illustrierte Geschichte des Arbeiterradfahrerbundes „Solidarität“, Münster 1982.
20 Zur Biografie und zum Werk siehe: Plakate von Carl Moos 1926-1944, o. O. o. J., bes. S. 5.
21 Offizielle Festschrift zum Jubiläumsbundestag des Deutschen Radfahrer-Bundes, München 16.-20. Juli 1909, o. O. o. J. [1909], S. 69.
22 Ludwig Thoma, Der Münchner im Himmel. Satiren und Humoresken, München 1965, S. 18-20.
23 Ebenda, S. 19.
24 Norbert Stellner, Von Kunstfahrern, Radfahrer-Consuln und Roten Radlern Regensburger Fahrradgeschichte bis zum Ersten Weltkrieg, in: Verhandlungen des Historischen Vereins für Oberpfalz und Regensburg 157 (2017), S. 211-250, hier S. 248f.
25 Peter Borscheid, Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung, Frankfurt am Main/New York, 2004

Fotos: Uli Feick

Die Feder

Am liebsten Rennräder.

Sonst aber auch fast alles, gerne auch Modernes.

VON MARTIN STRUBREITER, HENNERSDORF BEI WIEN



Die Feder ereilte mich überraschend am Telefon, also darf auch meine Geschichte überraschend beginnen: Eigentlich wollte ich kein Fahrrad, damals, mit sechs Jahren, aber meine Eltern wollten, dass ich wollte, und der Fahrradhändler wollte auch, es war schließlich sein Geschäft. Er stellte aber mit Kennerblick fest, dass ich ein schwieriger Fall wäre – das Gleichgewicht war ein labiles Wesen, aber irgendwann nahmen Angst und Pflasterverbrauch ab.



Verbesserungswürdig aber blieben die Reparaturversuche meines Vaters, wenn mein Kinderrad einen Platten hatte, den wir in Ostösterreich liebevoll Patschen nennen. Verlässlich schlitzte er beim Demontieren des Reifens den Schlauch auf, quasi Naturgesetz. Dann stand mein Rad tagelang beim Fahrradhändler, also versuchte ich die Reparatur irgendwann selbst. Es muss ganz gut geklappt haben, denn seither bastle ich.

Anfangs an Fahrrädern vom Sperrmüll, mit selbst verdientem Geld wurde das Material besser, zum Alltagsrad kamen ein Ladenhüter-Rennrad (heute fahre ich damit bei Klassik-Veranstaltungen) und ein gebrauchtes Mountainbike (heute ebenso klassisch). Man merkt allerdings, wenn etwas WIRKLICH fehlt, und mir fehlte ein WIRKLICH altes Rennrad. Ich mochte schon damals das Grazile, Edle, Innovative der Rennräder, und es stand schon bei uns daheim am Dachboden: Das vermeintliche 50er-Jahre-Sportrad der Firma Degen (jene Firma, in deren Hof ich erstmals auf einem Fahrrad gesessen war) wäre gar kein 50er-Sportrad, korrigierte der damals schon nicht mehr junge Herr Degen junior, sondern ein Rennrad von 1944. Leider mit völlig falschen Komponenten. Also köpfelte ich in die Wiener Radsammlerszene, saugte Wissen (und Teile) auf, versetzte das Degen-Rennrad in einen originalgetreuen Zustand, ließ die Sammlung bald freudvoll ausufern, das Interesse auf Reiseräder und Mountainbikes übergreifen, lernte meine Freundin kennen, die bald genauso gerne am Renn- und Reiserad saß (an der Freude am Mountainbike arbeiten wir noch), rundete die Sammlung mit einem 1927er Oscar Egg in Diamant-Teamlackierung Richtung Frühzeit ab. Hätte ich nicht gemeinsam mit Michael Zappe vor sechs Jahren im Knochenschüttler über Alu im Fahrradbau geschrieben, dann wäre mir vielleicht nie aufgefallen, dass auch schon Sammlerstücke aus der Alu-Zeit pflückreif sind (frühe Cannondales und Kleins, Kunstwerke zum Niederknien und Losradeln!), auch die ersten Carbonrenner wollen schon konserviert sein, und Titan ist sowieso ein Wahnsinn. Schon irgendwie schön, vor jeder Ausfahrt aus fast 100 Jahren Fahrradgeschichte wählen zu können. Und die Feder reiche ich hiermit in die Schweiz, zu Urs Schuler, dessen jüngste Mails drauf hindeuten, dass er eifrig sammelt wie eh und je.

Foto: Martin Strubreiter

Die automatische Luftpumpe

Aufpumpen während der Fahrt?

VON HELGE SCHULTZ

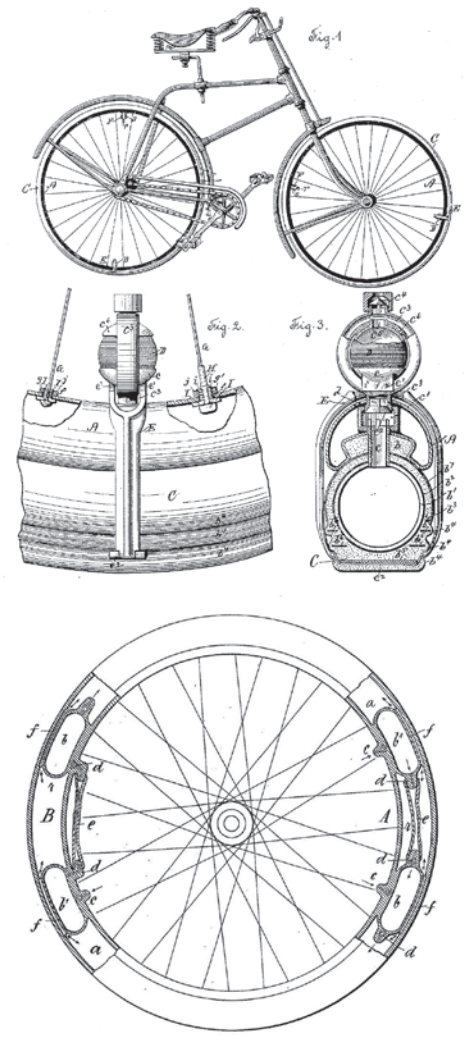
Die Furcht des Radfahrers vor dem Plattfuss ist so alt wie der Luftreifen selbst. In der entsprechenden Patentklasse „Luftpumpen, die durch das bewegte Rad betrieben werden“ finden sich 2918 Patente, davon 110 bis zum 1. WK. Mehr als 100 Jahre sind vergangen, bis sich die Automobilindustrie der automatischen Reifenfüllsysteme angenommen hat.

Im Jahr 1891, also zwei Jahre nach der Marktreife der Luftreifen - zu einer Zeit, als der Mantel noch auf der Oberseite der Felge verklebt war und nur in der Fabrik gewechselt werden konnte - patentierte in den USA ein Herr P. W. Tillinghast[1] die erste derartige Luftpumpe.

Im Prinzip handelt es sich hier um eine Luftpumpe auf der Oberseite der Felge, die über Verbindungsstangen mit der speziell konstruierten Lauffläche des Reifens verbunden ist. Durch Verformung des Reifens am Aufstandspunkt wird die Pumpe betätigt. Das Überdruckventil mit seiner regelmäßigen Geräuschkulisse dürfte nicht unerheblich zur allgemeinen Heiterkeit beigetragen haben.

Bei der Durchsicht der Patente lassen sich zwei Systeme unterscheiden. Erstens, wie im Fall von Tillinghast: Kleine Luftpumpen die sich auf oder in der Felge befinden, oder Pumpen, die auf oder in der Nabe sitzen.

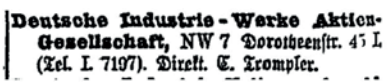
Zweitens: Luftkammern (mit verstärkten Seitenwänden) im Reifen, die durch diverse Ein- und Auslassventile den Druck am Aufstandspunkt nutzen wollen. Als Beispiel sei hier das Patent von A. Danischewski aus dem Jahr 1895 genannt.[2]



Patent Tillinghast 1891, Luftpumpen-System und Patent Danischewski 1895, Luftkammer-System

Man ist versucht anzunehmen, dass derartige, abstrus erscheinende, Patente niemals verwirklicht wurden. Wider Erwarten finden sich doch zwei Belege, die die Zeit überdauert haben.

Zuerst ein Plakat der deutschen Industriewerke AG Berlin mit dem Titel „Ich pumpe nicht mehr!“ Dank der Recherche von Benno Stöcklin (d-rad.ch) konnte geklärt werden, dass es sich nicht, wie zuerst vermutet, um ein Plakat der 1925 gegründeten und als D-Rad Hersteller bekannten DIW AG aus Berlin-Spandau handelt.

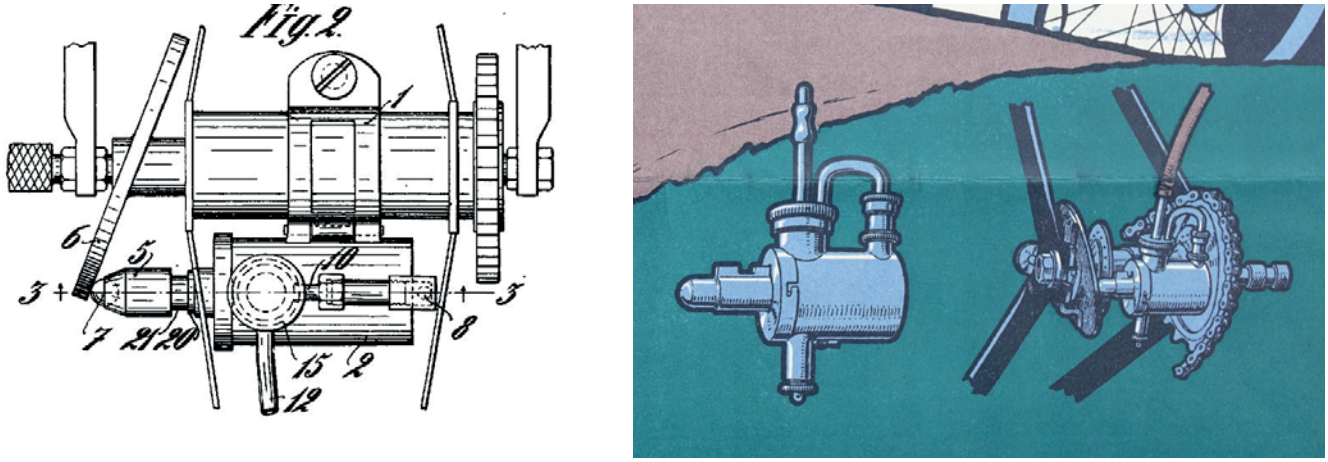


Im Berliner Adressbuch von 1904 ist ein gewisser E. Trompler als Inhaber der namensgleichen Deutschen Industriewerke AG genannt. In den benachbarten Jahrgängen fehlt jedoch der Eintrag. Es ist wohl davon auszugehen, dass die Firma nur kurze Zeit um 1904 bestand. Diese Angaben passen zu der Adresse und dem Stil der Grafik. Ein Faltblatt zur Funktionsweise ist momentan verschollen.

Die Pumpe wurde seitlich an dem Nabenkörper befestigt, und der Pumpen-

Fotos: Helge Schultz


Jch pumpe nicht mehr!
seitdem ich die
Automatische
Luftpumpe
D.R.P. besitze.
Deutsche Industrie-Werke A:G.
BERLIN-N.W.7
Dorotheenstrasse 45.
Ges. geschützt.
Akt-Ges. f. Kunstdruck, Niedersedlitz b. Dresden



Ähnlichkeit der Steuerscheibe im Patent von Max Cohn und im Plakat

stempel (links) drückte zwischen den Speichen gegen eine schräggestellte Scheibe, die fest an der Gabel montiert war. Durch die Ein- und Auswärtsbewegung des Stempels wurde die Pumpe in Funktion gesetzt. Der Reifen wurde über einen Schlauch zum Ventil aufgepumpt.

Die Angabe DRP scheint sich, nach Funktion und Datum, auf das 1905er Patent von Max Cohn[3] zu berufen. Das zweite Fundstück aus Großbritannien ist ein neuwertiger Pumpensatz mit Bedienungsanleitung in seiner Originalverpackung.

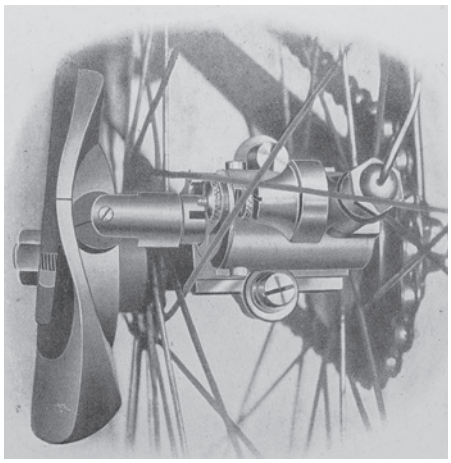
John Inshaw Rodway und James Esson aus dem Transvaal (heute Südafrika) haben dazu, 1910 beginnend, in GB, USA, Kanada und Deutschland ihren Automatic Inflator patentiert.[4]

Die gewellte Steuerscheibe mit einer Aussparung für die Gabelmontage und ein Überdruckventil unterscheidet sie vom DIW Patent. Ein Röhrchen mit angelötetem Ventil verbindet Pumpe und Ventilsitz.

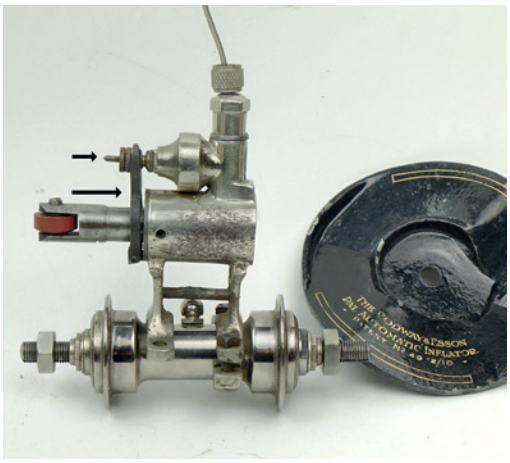
Setzt sich das Rad in Bewegung, wird der Pumpenstempel durch die feststehende wellenförmige Steuerscheibe an der Gabel ein- und auswärts bewegt. Die Pumpe ist in Funktion.

Die Rändelmutter (kurzer Pfeil) verändert die Federspannung des Überdruckventils und dient zur Einstellung des gewünschten Luftdrucks. Ist dieser erreicht, kippt der dunkle Bremshebel

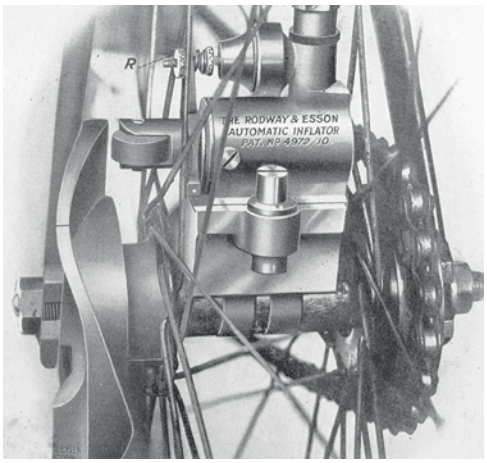




Pumpe in Funktion: Der Stempel läuft auf der Kurvenscheibe



Rändelmutter und (dunkler) Bremshebel

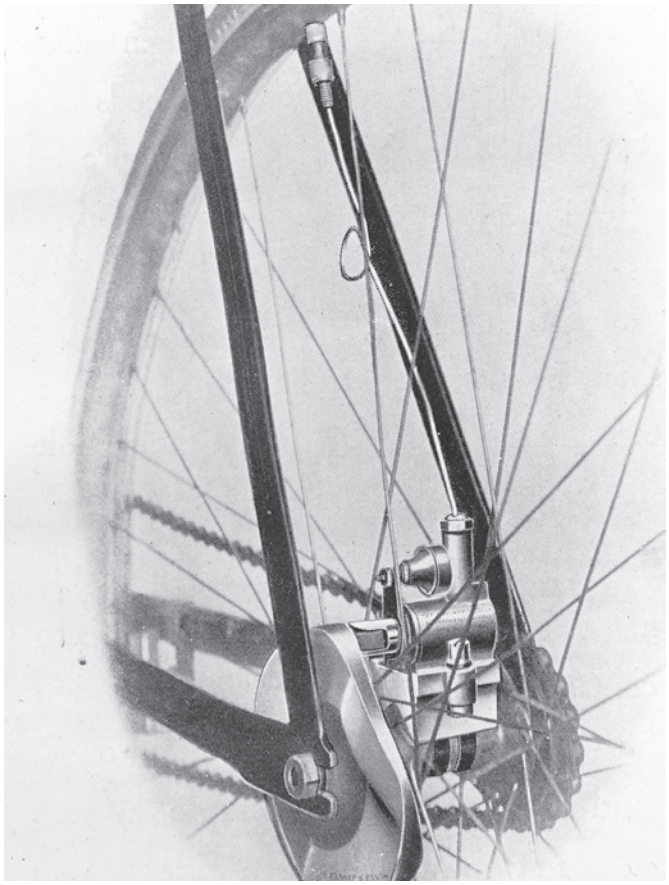


Pumpe außer Funktion: Der Pumpenstempel berührt die Kurvenscheibe nicht

(langer Pfeil) und bremst den Stempel. Dieser wird durch einen Impuls des exzentrischen Gummilaufrads in Abstand zur Scheibe gehalten. Die Pumpe ist somit außer Funktion und verbraucht keine weitere Energie.

Aus der Feder der Ingenieure Rodway und Esson stammen 23 Patente von der automatischen Grammophonbremse bis hin zum Faltlampion mit Kerzenhalter. So abwegig eine derartige Pumpe aus heutiger Sicht auch erscheinen mag, sollte man doch berücksichtigen, dass in den Anfangszeiten der Preis des Reifens ein Drittel des Fahrradpreises ausmachen konnte. Mit zunehmendem Preisverfall der Reifen standen die Kosten nicht in angemessenem Verhältnis zum Nutzen. Bis auf die Unwucht, die im Zentrum des Laufrads noch vertretbar ist, erscheint die Konstruktion doch recht überlegt. Die entkoppelte Pumpe verursacht keine Energieverluste.

1 US Pat 450 951 vom 21.4.1891
2 DRP 85831 vom 27.1.1895
3 FR Patent 357076 vom21.8.1905. Ein Patent von E. Trompler ist nicht zu finden.
4 GB Pat191004972, FR 41741, CA 133824, USA 1016364
5 Korrekt: Achsialkurvenscheibe





Verbindungsöhrchen mit angelötetem Ventil und Überwurfmutter (an der Pumpe)

Fotos: Helge Schultz

Von Fichtel bis Sachs

Die Entwicklung der frühen F&S-Rücktrittnaben

VON FLORIAN FREUND

Über die Anfänge der Rücktritt-Naben-Herstellung bei Fichtel & Sachs geben diverse Firmenchroniken und vom Unternehmen herausgegebene Artikel Auskunft. Doch solche Darstellungen haben häufig werblichen Charakter und können teilweise auf getrübten Erinnerungen basieren. Daher lohnt es sich, dieses Kapitel der Fahrradgeschichte einfach einmal anhand der bisher findbaren Fakten nachzuzeichnen. Möglich gemacht haben dies Berndt Leiter vom Arbeitskreis Industriekultur in Schweinfurt und Helge Schultz mit wichtigen Unterlagen aus seiner Sammlung.

RÜCKTRITT-NABEN AUS USA

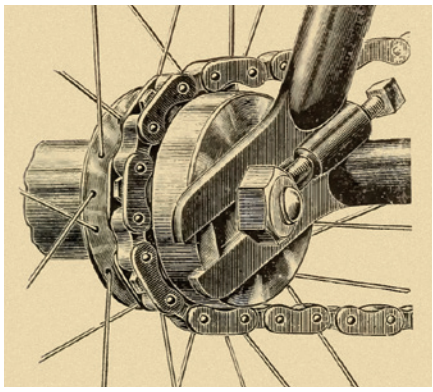
Da es bei Fahrrädern mit starrem Antrieb normal ist, durch Gegentreten zu bremsen, liegt die Idee relativ nahe, einen Freilauf und eine durch Rückwärts-Treten ausgelöste Bremse zu kombinieren. Gleich mehrere solcher Konstruktionen kommen in den USA Ende 1897 auf den Markt, wie beispielsweise die New Departure- (Abb. 1) oder die Doolittle-Bremse.[1]

DIE ERSTE RÜCKTRITTBREMSE VON FICHTEL & SACHS

Von der ersten Konstruktion der Firma Fichtel & Sachs, die eine Freilaufnabe mit einer Bremse kombiniert, ist eine Abbildung in einem unternehmensinternen Klischee-Buch erhalten, und wird darin als „Hinterradnab mit Free-Wheel und Bandbremse“ bezeichnet.[2] Sie ähnelt stark einem von Karl Ludwig Jungk am 20. Juni 1897 angemeldeten Patent[3] und wird laut Firmenchroniken angeblich bereits 1898 auf einer Londoner Ausstellung präsentiert.[4] Wesentlich wahrscheinlicher ist es jedoch, dass der Mechanismus erst im Sommer 1899 vorgestellt wird und zum Jahresende in England zu sehen ist.[5]

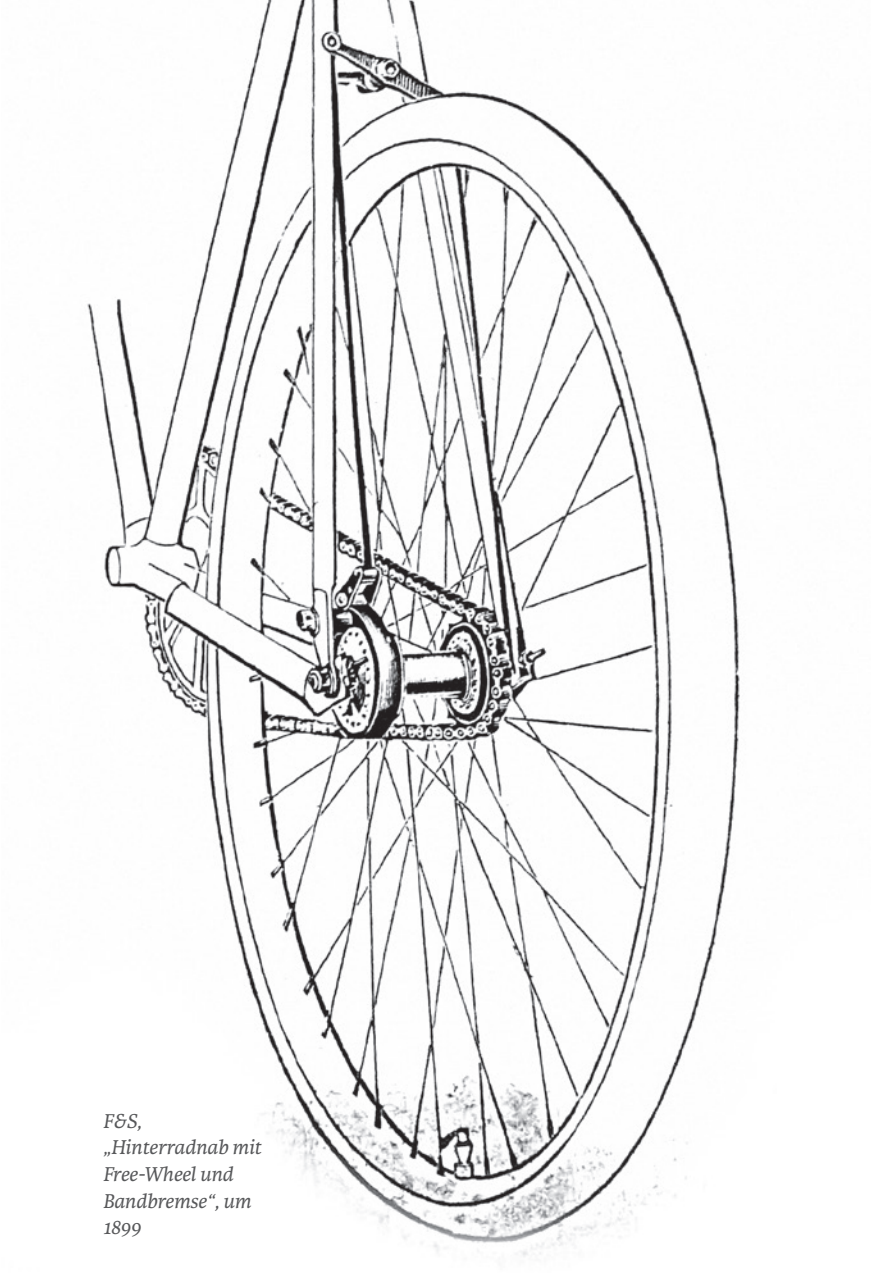
EINE UNNÜTZE ERFINDUNG?

In der deutschen Fahrradpresse gibt es über Freilauf und Rücktrittbremse anfangs geteilte Meinungen – die Zeitschrift Radfahr-Chronik schreibt 1899 beispielsweise: „Wir können die



New Departure-Bremse. 1898

Konstruktion weder praktisch noch ästhetisch nennen. Unpraktisch sind die losen Kurbelachsen, weil man bei Bergabfahrt keine sichere Herrschaft über seine Maschine hat. […] Wir überlassen diese Neuheit daher gerne unseren karrierten Sportsbrüdern jenseits des Kanals.“ In einer weiteren Ausgabe heißt es: „Das »Free wheel« ist nichts als eine englische Modethorheit […] Was haben wir also von dieser berühmten englischen Neuheit zu halten? Gar nichts! Es ist ein bei den Haaren herbeigezogenes Ding, eine thörichte Modesache […]“.[6]



F&S, „Hinterradnab mit Free-Wheel und Bandbremse“, um 1899

DIE ERSTE „NABENINNEN-BREMSE MIT FREEWHEEL“

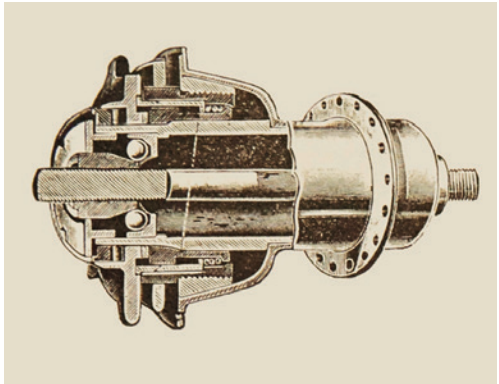
Die anfänglichen Ressentiments können den Siegeszug der Rücktrittnabe in Deutschland nicht aufhalten. Die wichtigsten Impulse dieser Entwicklung kommen allerdings anders, als in der Radfahrchronik dargestellt, nicht aus Großbritannien, sondern aus den USA. Für die dort im Sommer 1899 vorgestellte Morrow-Nabe[7] wird bereits ab dem Frühjahr 1900 auch in Deutschland geworben.[8]

Sie scheint Vorbild für die erste Schweinfurter Nabe mit integrierter Bremse zu sein – diese unterscheidet sich vor allem dadurch, dass das Schweinfurter Unternehmen für seine Konstruktion am 8. April 1900 einen zusätzlichen Mechanismus zum Patent anmeldet, mit dem sich die Bremse samt Freilauf durch das Aushängen des Bremshebels abschalten lässt.[9] Die Nabe ist bereits Ende Juni auf der Titelseite des Radmarkts abgebildet. Dabei handelt es sich um eine Anzeige der Wirkmaschinen- und Fahrrad-Fabrik, Wilhelm Barfuss aus Apolda in Thüringen, die dafür wirbt, dass ihre Räder mit dieser Neuheit geliefert werden können.[10]

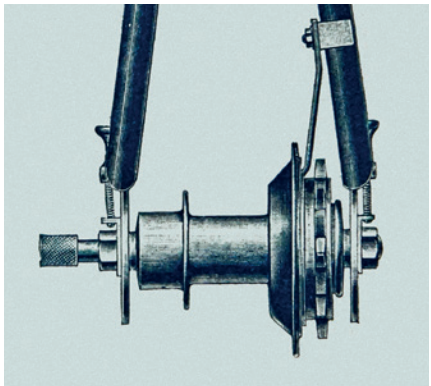
In den nächsten Monaten wird dieses Modell weiter überarbeitet – die neue, im Klischee-Buch als Schnittzeichnung aufgeführte Version wird spätestens zum Jahresende vorgestellt[11] – damit gibt es zwei Varianten der später als Modell 1900 bezeichneten Nabe.

DAS MODELL 1901

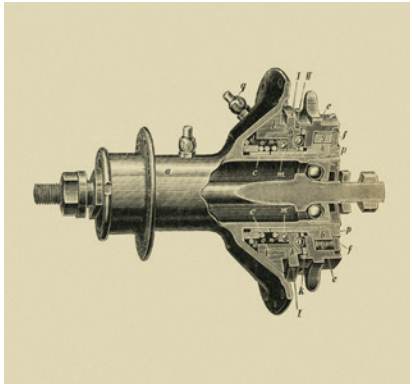
Schon im März 1901 stellt die Firma Fichtel & Sachs die nächste Ausführung in der Radfahr-Chronik vor, die als Modell 1901 bezeichnet wird.[12] Die auffälligste Veränderung ist der neue Abschaltmechanismus, an dem sich scheinbar ein Seilzug anbringen lässt, um ihn auch während der Fahrt bedienen zu können. Im Radmarkt ist darüber folgendes zu lesen:



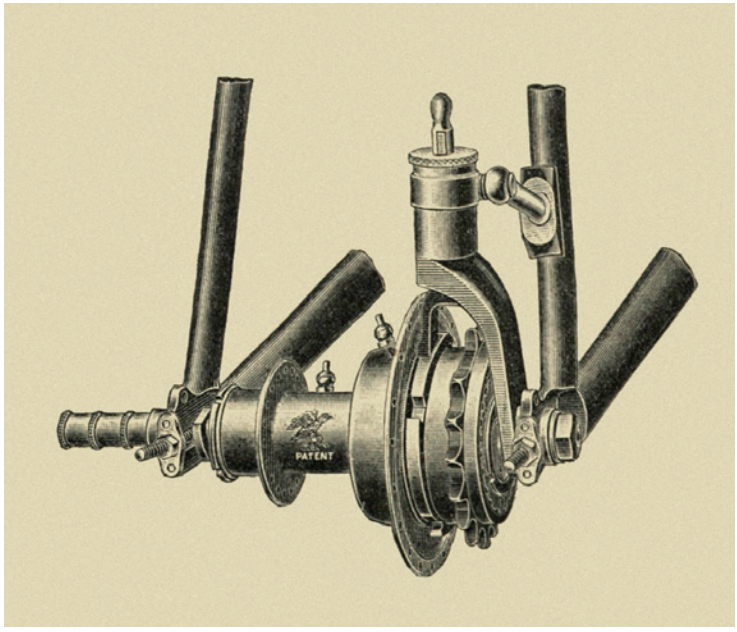
Morrow-Nabe, 1899



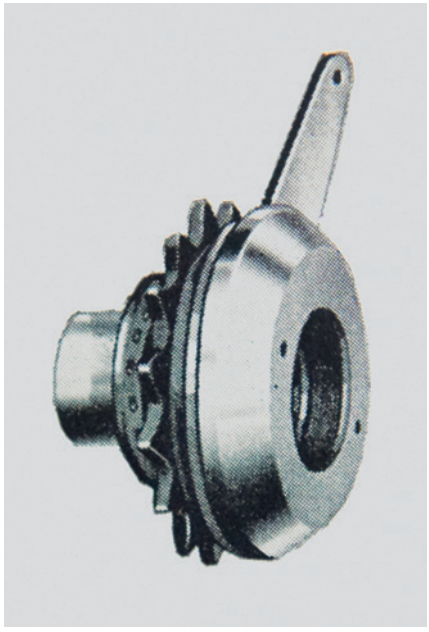
F&S erste Variante von 1900



F&S zweite Variante von 1900



F&S Modell 1901

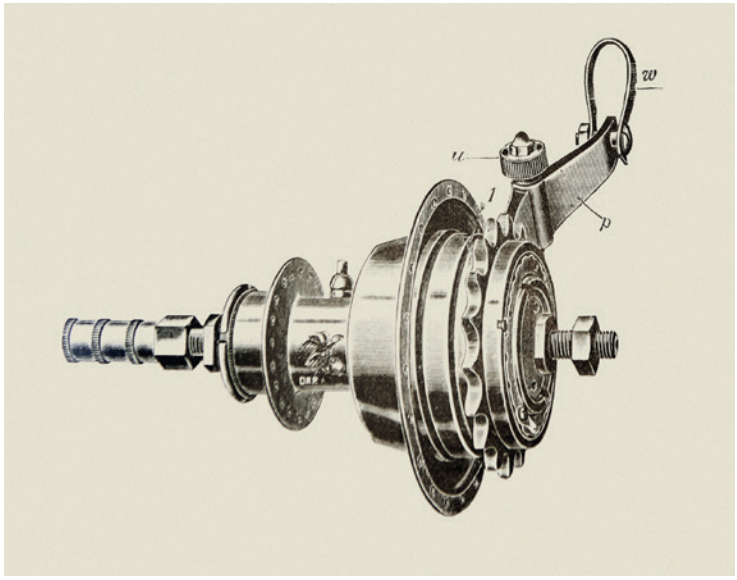


Münchner Brems´ um 1900/01

„[...] zeichnet sich besonders dadurch aus, dass eine Ein- resp. Ausschaltbarkeit der Bremse und des Freilaufs, selbst bei schnellster Fahrt möglich ist, sodass dem Fahrer zu jeder Zeit ‚Freilauf, Bremse und festes Rad' augenblicklich zur Verfügung stehen. Durch diese spezifische Eigenschaft der vorliegenden Konstruktion ist dem Fahrer ein vollständiges Beherrschen der Maschine in jeder Lage gegeben, sodass eine Gefahr für den Fahrer z. B. in belebten Strassen oder bei noch so steilen Gefällen gänzlich aufgehoben ist."[13] Doch der wichtigste Grund für diese Vorrichtung dürfte ein anderer sein: In einem Artikel von 1940 steht, dass der Bremsmantel aus Vulkanfiber besteht, dabei handelt es sich um einen frühen Kunststoff auf Zellulosebasis. Da dieses Material bei Nässe zum Aufquellen neigt, kann es passieren, dass der Freilauf blockiert.[14]

DIE MÜNCHNER BREMS´

Bald nach der Brems-Nabe Modell 1901 stellt Fichtel & Sachs auch eine nachrüstbare Rücktrittbremse her, die aussen auf herkömmliche Naben aufgeschraubt werden kann.[15] Sie wird intern als Münchner Brems´ bezeichnet, da sie laut der Sachs Biografie von 1937 in größerer Stückzahl an eine Münchner Fahrrad-Fabrik geliefert wird. Irrtümlicherweise verwechselt sie der Autor mit der „Hinterradnab mit Free-Wheel und Bandbremse" und datiert sie auf 1898. Diese Überlieferung wird 1940 in einer Firmenzeitschrift zusätzlich mit einer neu angefertigten Abbildung der Münchner Brems´ ausgeschmückt.[16] Tatsächlich wird die Bremse in Schweinfurt erst in der Saison 1900/1901 produziert und scheint keine Eigenentwicklung zu sein, sondern ein Nachbau der amerikanischen Wyoma-Nabe, die in den USA seit dem Jahreswechsel 1899/1900 auf dem Markt ist.[17]

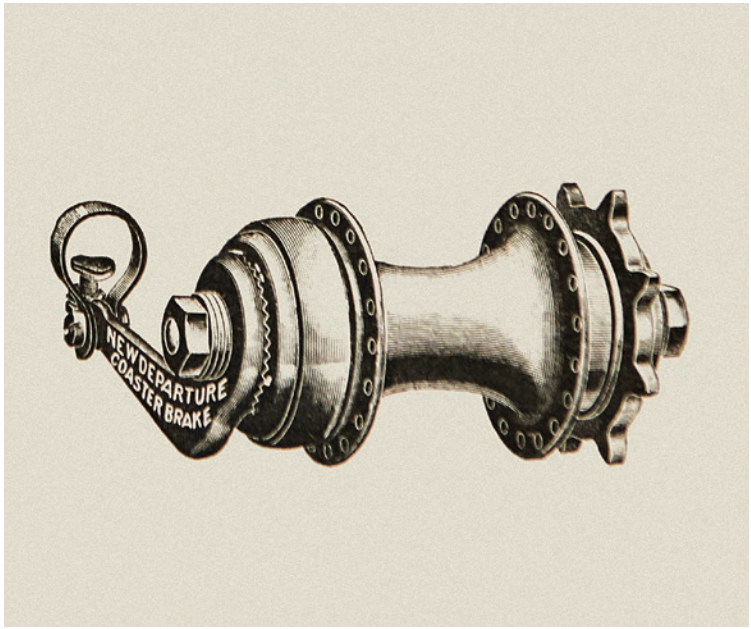


F&S Modell 1902

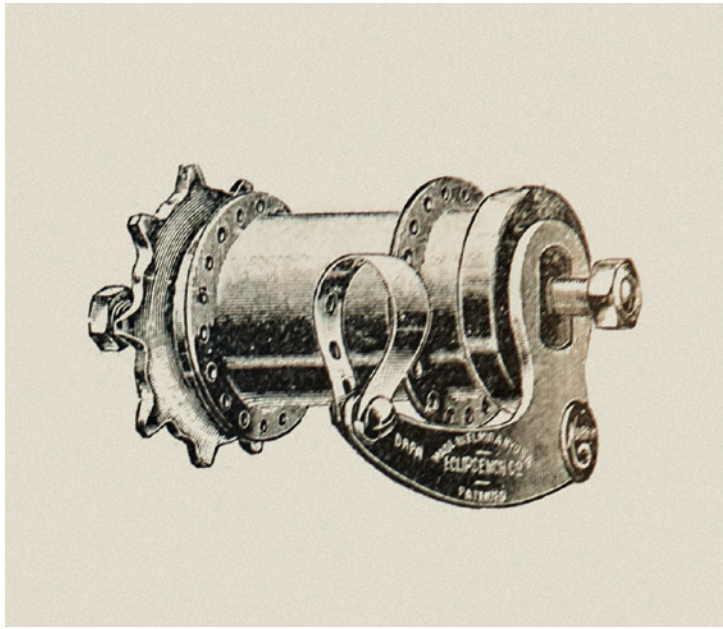
US-PRODUKTE AUF DEM VORMARSCH

Ende 1901 bringt die Schweinfurter Firma einen Prospekt für eine weitere Nabe heraus, die zu Beginn des nächsten Jahres als Modell 1902 beworben wird[18] und weiterhin über einen abschaltbaren Freilauf verfügt. Ihr verleiht der französische Touringclub das Prädikat „Gebirgsbremse"[19] – was eine große Ehre ist, denn Firmen der deutschen Fahrradindustrie erhalten zu dieser Zeit nur selten Auszeichnungen im Ausland.

Doch lange kann sich der Schweinfurter Betrieb nicht auf seinen Lorbeeren auszuruhen, da die Entwicklung in den

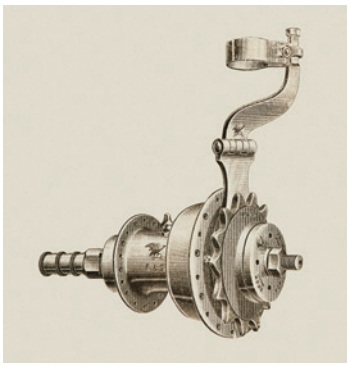


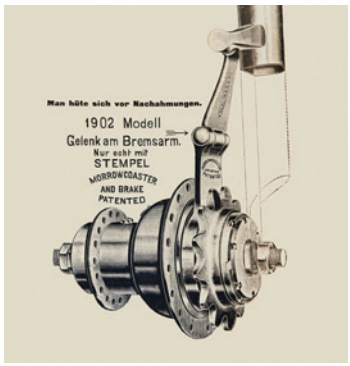
New Departure-Nabe, Modell 1903 (Saison 1902/3)



Morrow-Nabe, Modell 1903 (Saison 1902/3)

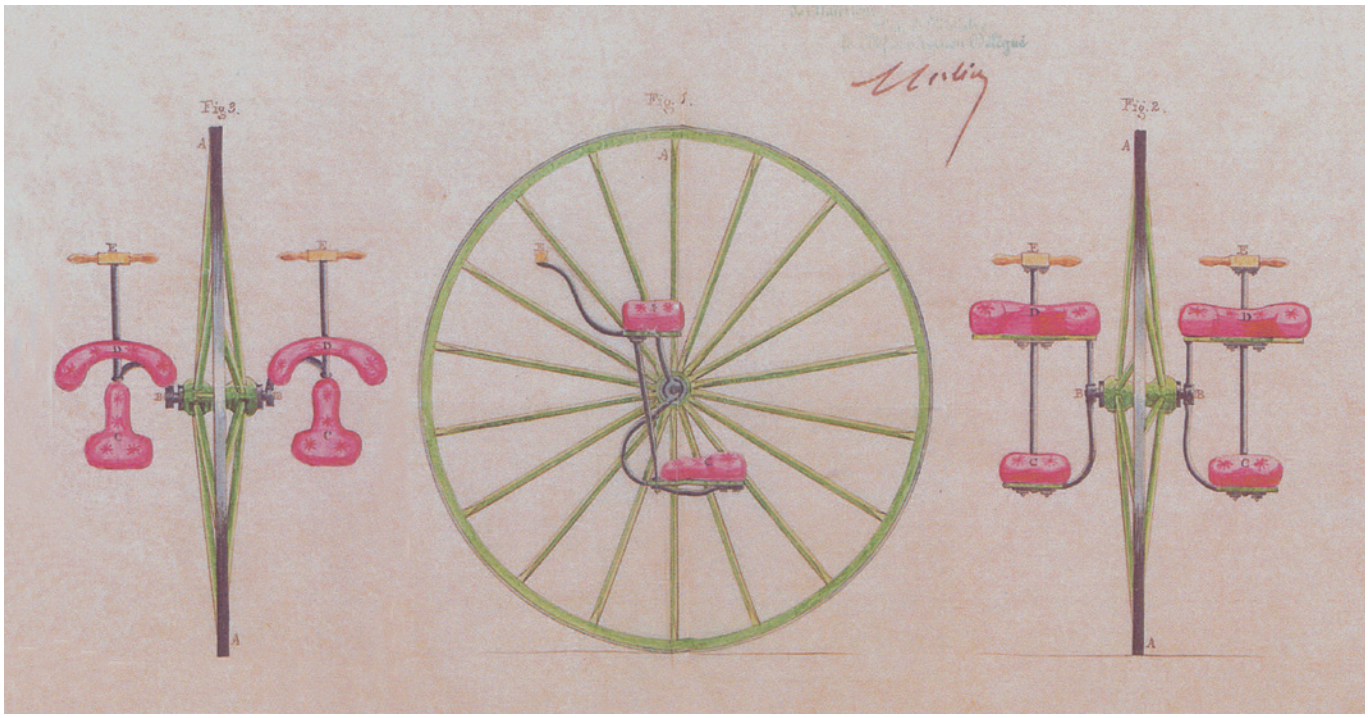
USA schnell voranschreitet – Anfang 1903 erscheinen im Radmarkt die ersten Anzeigen für das neue Modell der New Departure-Nabe und bald darauf auch für die neue Morrow-Nabe.[20]
Letztere verfügt über einen radial spreizbaren Bremsmantel mit großer Oberfläche. Damit kann die Firma Fichtel & Sachs nicht konkurrieren. Zwar präsentiert das Unternehmen Ende 1902[21] eine neue Variante ihrer Rücktrittnabe (Modell 1903) – sie basiert jedoch weitgehend auf den bisherigen Modellen.[22]
Eine wirkliche Neuerung ist nur der Bremsmantel, der nun aus Stahl besteht und auf seiner Oberfläche mit Messingstreifen versehen ist.[23] Da ein Aufquellen, wie bei dem bisher verwendeten Vulkanfiber nicht mehr möglich ist, gibt es das Modell 1903 nun sowohl mit, als auch ohne Abschaltmechanismus.[24] Um in Zukunft mit der Konkurrenz aus den USA mithalten zu können, muss in der Schweinfurter Entwicklungsabteilung allerdings noch fleißig gearbeitet werden – **Fortsetzung folgt.**





Das F&S Modell 1903 ist der Morrow-Nabe aus der Vorsaison zumindest äusserlich auffällig ähnlich.[25]

1 The Wheel and Cycle Trade Review (TWCTR), 10. Dezember 1897, S. 37 und S. 49
2 Klischee-Buch (KB), Abbildung No.52
3 Patent DE000000105465A
4 Festschrift zum 25 jährigen Jubiläum der Kugellagerwerke Fichtel & Sachs Schweinfurt am/M, Autotypie, 1920, S. 41
Deutsche Fahrrad- und Motorrad-Zeitung, 20. August 1926, S. 19
Robert Allmers: Ernst Sachs – Leben und Wirken, Berlin, 1937, S. 20
Radmarkt (RM), 19. Dezember 1953, S 34
Feldpost vom Sachs, Ausgabe Ostern 1940, unpaginiert
5 RM, 30. Juni 1900, S. 11 und RM, 27. Februar 1904, S. 9
6 Radfahr-Chronik (RC), 4. November 1899, S. 68 und 25. November 1899, S. 89
7 TWCTR, 22. Juni 1899, S. 10
8 RM, 12. Mai 1900
9 DE000000129301A
10 Vgl. KB No. 59 und 60 sowie RM, 30. Juni 1900, Titelseite
11 RC, 29. Dezember 1900, S. 201
12 Radfahr- und Automobil-Chronik, 9. März 1901, S. 349
13 Feldpost_vom_Sachs_Ausgabe_Ostern-1940_ 4 und http://www.chemie.de/lexikon/Vulkanfiber.html
14 RM, 2. März 1901
15 Feldpost_vom_Sachs_Ausgabe_Ostern-1940_ 4 und http://www.chemie.de/lexikon/Vulkanfiber.html
16 KB No. 75
17 Robert Allmers: Ernst Sachs – Leben und Wirken, Berlin, 1937, S. 20
Feldpost vom Sachs, Ausgabe Ostern 1940, unpaginiert
18 Vgl. TWCTR, 18. Januar 1900, S. 61 sowie Patent US000000670575A
Ein Schnittmodell des der Wyoma-Nabe ähnlichen Modells ist im Archiv der Firma SRAM erhalten. Es ist mit dem Schriftzug D.R.G.M. gestempelt.
19 Montageanleitung, Autotypie, Fichtel & Sachs, Schweinfurt, Drucknummer Z. 209, D. 85, 2.02 R
20 RM 15. Februar 1902, S. 28
21 RM, 24. Januar 1903, S. 15 und 9. Mai 1903, S.36
22 RM, 11. Oktober 1902, S. 17
23 RM 7. Februar 1903, S. 41
24 Feldpost vom Sachs, Ausgabe Ostern 1940, unpaginiert
25 C. Lohmann, Katalog 1903, S. 77



Monocycle / Teil 1 / 1851-1870

Das einrädrige Velociped

VON STEPHEN RANSOM

Das Jahr 1869 erlebte in mehreren Ländern einen Höhepunkt an Veröffentlichungen von Patenten zu einrädrigen Velocipeden.

Insgesamt wurden sechzehn Patente bewilligt – davon allein fünf an einem einzigen Tag. Die Ideen zu diesen Patenten wurden durch verschiedene Artikel inspiriert, die in Fachmagazinen (*Mechanics' magazine*, *The English Mechanic*, *The Engineer*, *The Mechanic*, *Scientific American* und *The New York Coach-maker's Magazine*) veröffentlicht worden waren. Diese Entwicklungen fanden in einer Periode statt, in der die zweirädrigen Fahrräder einen bestimmenden Einfluss auf die Entwicklung des Fahrrads übernahmen.

Der Autor hat die Verbreitung der Informationen zu einrädrigen Velocipeden (Monocycles[1]) untersucht, was man heute als Technologietransfer bezeichnen könnte. Die Untersuchung des Autors basiert auf einer eingehenden Recherche zeitgenössischer Patente, Magazine, Journale, Zeitungen und Bücher. In diesen Quellen fanden Leser und Erfinder Inspirationen in Großbritannien, Frankreich, Irland, Australien und den Vereinigten Staaten von Amerika. Die Recherche förderte zwei unerwartete Entdeckungen zu Tage: Die ers-

Begriffserklärung

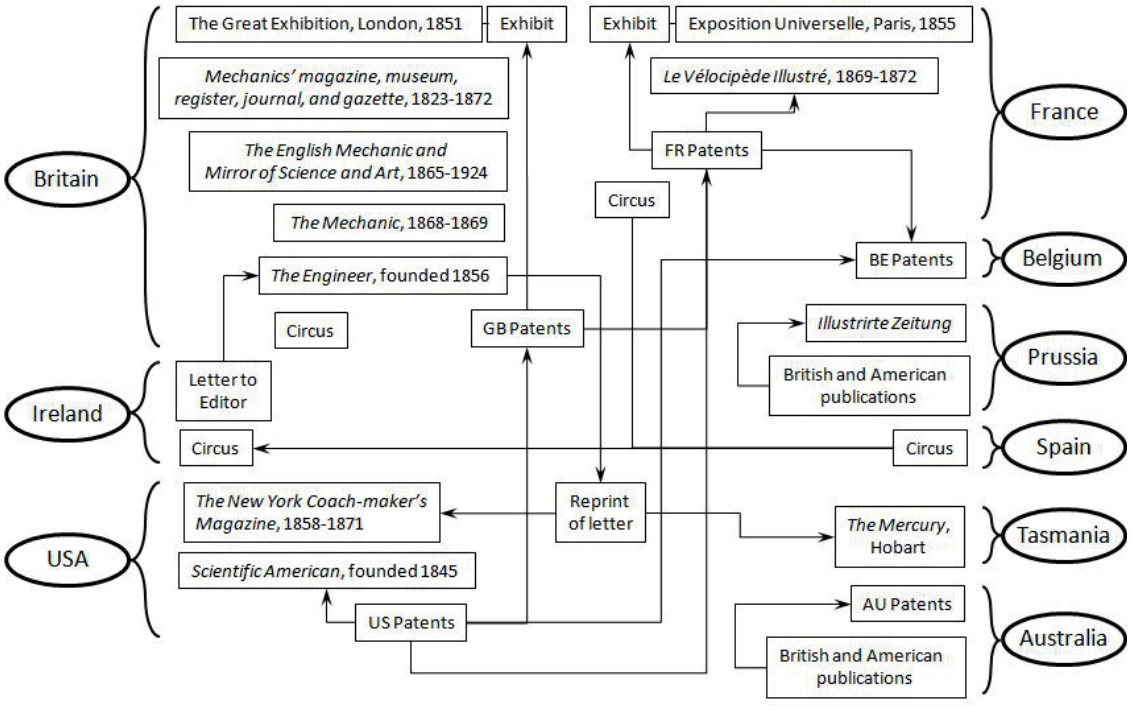
Der deutsche Begriff Einrad unterscheidet nicht zwischen Einrädern, bei welchen der Fahrer auf oder außerhalb des Laufrads sitzt (engl. unicycle) und Einrädern, bei denen der Fahrer im Radinneren /oder neben der Radnabe/ sitzt (englisch monocycle).
Stephen Ransom präsentiert uns die Erfinder und die Entwicklung der spektakulären Monocycles vom Laufmaschinenähnlichen Fußantrieb bis zum Pedalantrieb und zeigt uns die wenigen erhaltene Exemplare.

te war die Veröffentlichung eines Briefs aus Dublin, adressiert an den Herausgeber der Zeitschrift *The Engineer*, welcher später in New York und in Hobart (Tasmanien) wiederveröffentlicht wurde. Der zweite Fund war der Auftritt eines Einrads 1860 und 1861 im *Cirque Napoleon* in Irland sowie 1869 in einem britischen Zirkus. Für das dort eingesetzte Einrad wurde Richard C. Hemmings als Erfinder genannt.
Um zu verstehen, wie die Informationen verbreitet wurden, hat der Autor auch genealogische Nachforschungen zum Leben der Erfinder, zu ihren Berufen, ihren Wohnorten und den Orten, an denen sie ihre Inspiration erhalten haben könnten, angestellt. Ausgewählte Kurzbiographien werden bereitgestellt, wobei der Autor durch Informationen einiger ihrer Nachkommen großzügig unterstützt wurde. Eine Reihe der Erfinder waren Einwanderer in die USA. Diejenigen, die sich 1869 in Amerika aufhielten, waren Vertreter unterschiedlichster Gesellschaftsschichten: Kutschenbauer, Regierungsbeamte, Farmer, Maschinisten, Schmiede, Zinngießer, Büchsenmacher, Kaufleute und auch ein ehemaliger Gouverneur von Rhode Island.

FRÜHE INFORMATIONSQUELLEN: 1851-1868

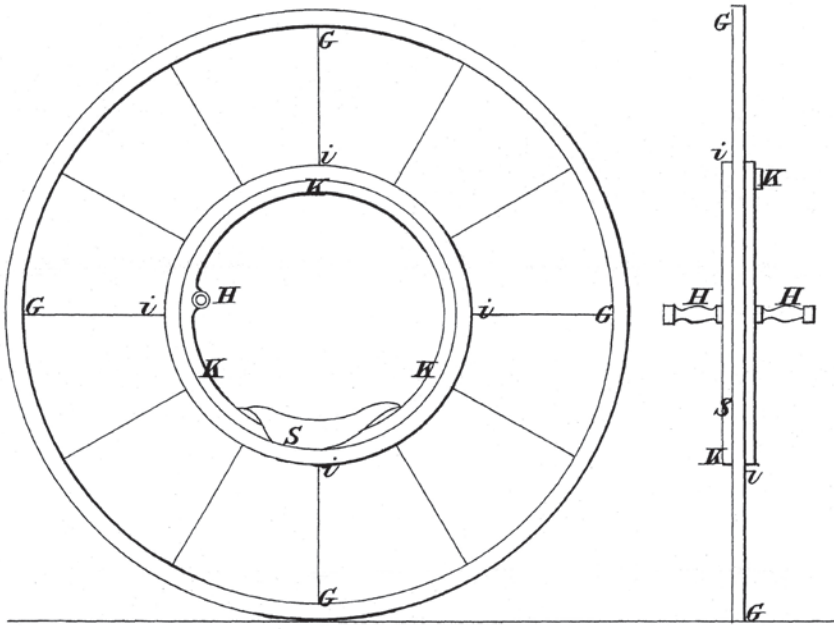
Es ist schwierig zu klären, was die Erfinder des einrädrigen Velozipeds wirklich inspiriert hat. Es scheint, dass ihre Ideen durch Veröffentlichungen zu Drais' Laufmaschine, durch ihren Beruf, ihre Phantasie oder durch Wanderzirkusse entstanden sein könnten. Von denen, die versuchten, ihre Ideen zu verwirklichen, hatten nur sehr wenige Erfolg. Sicherlich wurde keines ihrer Produkte in einem kommerziellen Maßstab hergestellt.
In einem Buch wurde vorgeschlagen, die Erfinder auf Grund ihres unerschütterlichen Enthusiasmus und der Überzeugung, dass diese Fahrzeuge ein ideales Transportmittel seien, als „Monocyclomaniac" zu bezeichnen.[1] In vielen Briefen an die Herausgeber britischer Publikationen wurden ihre Ideen verspottet (insbesondere nach dem Erscheinen von John St. Leger Partridges Vorschlag für ein Einrad), wobei die Schreiber der Briefe nur ihr eigenes, mangelndes technisches Verständnis offenbarten. Sie verkannten die Fähigkeit des Menschen, das Gleichgewicht auf einem einrädrigen Fahrzeug zu halten.

Abbildung linke Seite: Das Pédocaèdre, ein zweisitziges, einrädriges Velociped, das 1853 in Frankreich von David Davies als Patent zugelassen und 1855 auf der Exposition Universelle in Paris ausgestellt wurde. In Großbritannien wurde es nicht patentiert. Der Sitz mit Armruhe und Lenker zeigt deutlich die Verwandtschaft zur Laufmaschine. (Französisches Patent 16387, 23 Juni 1853).



Die Informationsquellen der Jahre 1851-1870. Nicht angegeben sind einige Bücher aus dem Jahr 1869, die auch das Einrad behandeln, wie zum Beispiel: "Velox" von George Maddick und J.T. Goddard und „The Velocipede" von Joseph Firth Bottomley

Fotos: Stephen Ransom Proceedings 26. ICHC Conference



David Davies' 1851 patentierte „Pedomotive" oder „Exercising Carriage", wurde noch im selben Jahr auf der Great Exhibition im Londoner Hyde Park ausgestellt. Dieses Patent verwendete das Patentamt der Vereinigten Staaten für die Beurteilung einheimischer amerikanischer Patentanmeldungen gleich mehrfach. (Englisches Patent 1851 / 13,485)

PEDOMOTORISCHE MONOCYCLES (LAUFMASCHINEN-ÄHNLICHER ANTRIEB)

Heute werden Patentanmeldungen von den Patentprüfern streng mit Anmeldungen früherer, ähnlicher Erfindungen verglichen. Das galt seinerzeit auch für das amerikanische Patentamt. Offizielle Aufzeichnungen zeigen, dass nur ein einziges ausländisches Patent im Zusammenhang mit amerikanischen Anmeldungen geprüft wurde.[2]

In den USA wurden 1869 das Einrad von Frederick Meyers und das von Joseph J. Ott erfundene, asymmetrische Monocycle zum Patent angemeldet. Nur diese beiden Modelle wurden zur Beurteilung von Folgeanmeldungen in Amerika herangezogen. Das einzige ausländische Patent war das pedomotorische Veloziped von David Davies, das 1851 in Großbritannien patentiert wurde![3]

MONOCYCLES MIT HANDANTRIEB

C.E. Thompstone kam im Dezember 1838 in Manchester zur Welt. Sein Vater war Graveur in einer Kattundruckerei. Er ging bei den Ingenieuren Dunn, Hattersley und Co. in Windsor Bridge, Salford, in die Lehre und arbeitete bei dieser Firma als Modellbauer und Zeichner. Anschließend war er 16 Jahre bei der als Kesselbauer bekannten Firma W. & J. Galloway & Sons beschäftigt.

Von Galloways wechselte Thompstone zu W.H. Bailey in der Oldfield Road, Salford, Lancashire, wo er als technischer Zeichner angestellt wurde. Zu seinen Arbeiten gehörten Zeichnungen für ein Schaufelradboot, das auf dem Bridgewater-Kanal zwischen Manchester und Liverpool verkehrte. Während seiner Arbeit für diese Firma entwarf und baute er das einrädrige Veloziped mit Handantrieb.

Einige Jahre lang war Thompstone Lehrer für technisches Zeichnen am *Mechanics Institute*, Gardner Street, Pendleton, Lancashire, und gehörte zum Organisationskomitee der Ingenieurausstellung in der John Street Hall. Im Jahr 1873 war er als Bierhändler in Lower Broughton, Salford, eingetragen. Um 1874 wurde er von der *Salford Corporation* als Rauchinspektor und für einige Zeit als Inspektor unter dem *Food and Drugs Act* eingestellt.

Im Jahr 1857 heiratete Charles Mary Jane Hibbert in der St. Mary's Church, Eccles. Sie hatten vier Söhne und zwei Töchter, von denen eine bald nach der Geburt starb. Er selbst starb am 29. Juli 1904 in Broughton, Salford.

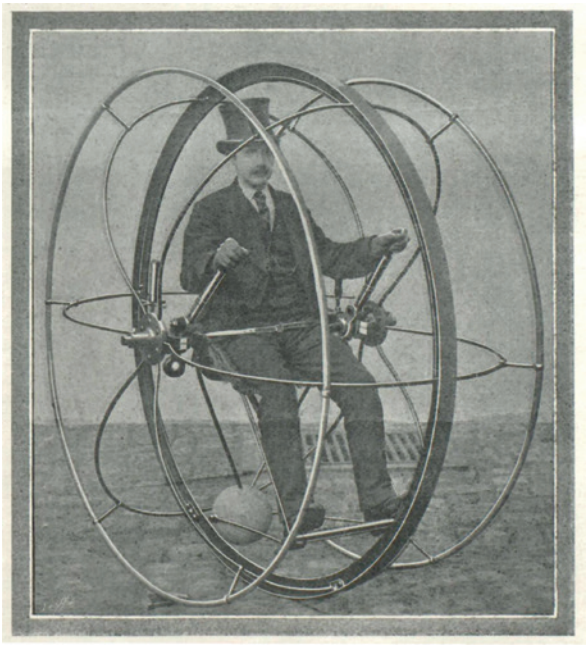
1869. DIE IDEEN FÜR DAS EINRAD ERREICHEN EINEN HÖHEPUNKT

The Engineer[4] veröffentlichte die Beschreibung eines Einrads aus einem mit R.W.W. unterzeichneten Brief, welche auch im *New York Coach-Maker's Magazine*[5] und in der in Hobart (Tasmanien)[6] erscheinenden Zeitung *The Mercury* als Reprint gedruckt wurde.

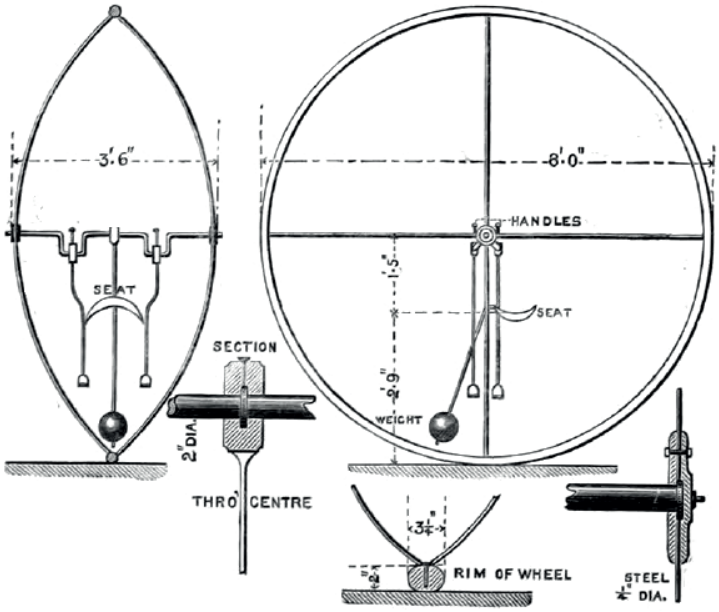
Diese Veröffentlichung inspirierte wahrscheinlich die Arbeit von **Allen Greene und Elisha Dyer** II, beide wohnhaft in Providence, Rhode Island. Sie ließen ein käfigartiges Einrad[7] patentierten, das Ähnlichkeiten zum Entwurf des Dubliner Ingenieurs «R.W.W.» zeigt.

Allen Greene, geboren am 21. September 1818 in Glocester, Providence County, Rhode Island, war ein Kutschenbauer. Wahrscheinlich erhielt er Aufträge für Kutschen von Elisha Dyer II, der möglicherweise auch den Bau des Einrads finanzierte. Dyer war Partner im Handels- und Baumwollspinnereigeschäft seines Vaters und wurde 1857 für eine Amtszeit von zwei Jahren Gouverneur von Rhode Island. Greene leistete während des Bürgerkriegs 1831 seinen Militärdienst ab, und

Fotos: Stephen Ransom Proceedings 26. ICHC Conference



Charles Edward Thompstone mit seinem einrädrigen Veloziped. Das Foto (wahrscheinlich das früheste überhaupt von einem solchen Fahrzeug) wurde laut seinem Sohn Frederick William um 1865 von John Plant, Graveur eines Kattundruckers und Fotograf, aufgenommen. ("The Cyclist" Trade Review, 27 April 1905).

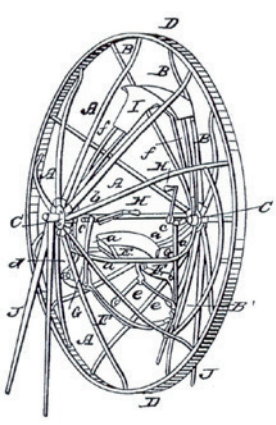


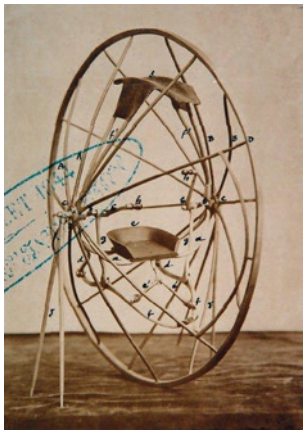
Das in R.W.W.s Brief an The Engineer, datiert auf den 1. Februar 1869, dargestellte Einrad erregte genügend Interesse, um einige Monate später in New York und Tasmanien nachgedruckt zu werden.

Dryer war Captain der Company B, 10th Ward, Rhode Island Infantry Militia.

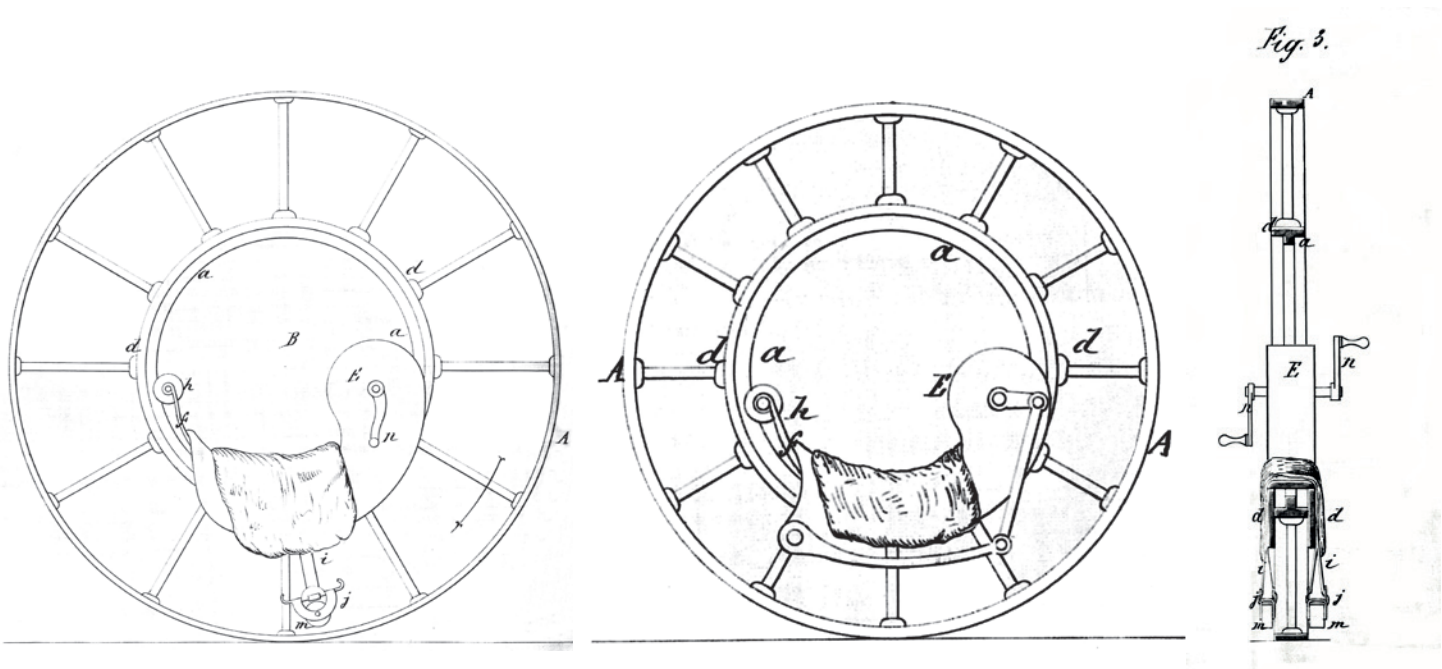
Lucien Bonaparte Flanders, Bürger von Philadelphia, entschied sich, sein Monocycle in Großbritannien patentieren zu lassen. Das britische Patent wurde bei seiner Anmeldung am 22. Februar 1869 als provisorisch eingestuft, aber nicht abgeschlossen.[8] Daraufhin meldete er in Frankreich

Mitte: Das Foto aus dem französischen Patent 86563 vom 23.7.1869 belegt die Realisierung des Monocycle mit Handkurbelantrieb von Greene und Elisha Dyer. Es widerspricht den Zweifeln des Smithonian National Museums, ob das unvollständige Exemplar aus ihrer Sammlung (rechts) je vollendet wurde. Die unten links gezeigte Zeichnung aus dem Patent könnte eine Umzeichnung der Fotografie gewesen sein.









Einrad des Lucien Bonaparte Flanders, dargestellt im belgischen Patent von 1869. Das britische und das amerikanische Patent zeigen weder den Speichenradkranz, noch den Fußtrittantriebsmechanismus.

am 26. Februar 1868[9] und in Belgien am 15. März 1869 Patente an, die er auch erhielt. In seinem Heimatland wurde ihm schließlich am 22. Juni 1869 ein vollständiges Patent erteilt. Es war das zweite von fünf Patenten für einrädrige Velozipede, die am selben Tag in den USA erteilt wurden.

L.B. Flanders wurde am 16. September 1819 in Bethel, Oxford County, Maine, geboren. Er war an Bord eines Walfängers tätig, bevor er 1837 zu einer dreijährigen Fahrt auf dem Schiff *Siam* ins Mittelmeer aufbrach.

Nach seiner Rückkehr wurde er als Maschinist und Ingenieur in der alten Schleusen- und Kanalmaschinenwerkstatt in Lowell angestellt und arbeitete an Dampfmaschinen und Lokomotiven. Danach trat er als Ingenieur in die *Eastern Railroad* ein und war später mit Schiffsarbeiten beschäftigt. Im Jahr 1847 ging er als Lokomotivführer nach Kuba. Drei Jahre später wurde er Lokführer bei der *New York & Erie Railroad*. Nach seiner Rückkehr aus Kuba heiratete er am 19. Mai 1849 in Nashua, New Hampshire, die Witwe Eliza Rebecca Blethen, geb. Davis. 1857 zog das Paar nach Cleveland, Ohio, wo er eine Maschinenwerkstatt eröffnete. Die Familie blieb dort zehn Jahre lang, bevor sie nach Philadelphia umzog. Dort konzentrierte er sich auf den Verkauf seiner zahlreichen Erfindungen. Im Jahr 1870 eröffnete er eine Maschinenwerkstatt an der Ecke Twelfth und Noble Streets in Philadelphia und gründete Zweigstellen seines Unternehmens in New York und Pittsburg. Zwei Jahre später verlegte er seine Maschinenwerkstatt in die Eleventh und Hamilton Streets, Philadelphia. L.B. Flanders starb am 12. Januar 1877 in Philadelphia und wurde in Andover, Essex County, Massachusetts, beigesetzt. ❋

ÜBERSETZT MITHILFE VON DEEPL.COM. LEKTORIERT VON RALF WINTERBERG UND UWE SCHELLHAS

1 J.F.B. [Joseph Firth Bottomley], The velocipede, its past, its present & its future (Simpkin, Marshall & Co, London, 1869, Chapter VII The Monocycle, p.62. Preface dated November 1869).
2 Die generelle Ähnlichkeit der Einradkonstruktionen wurde scheinbar nicht berücksichtigt. Nur die Hauptunterschiede zwischen ihnen, wie die Konstruktion des Rades und die Art und der Mechanismus, mit dem sie angetrieben wurden.
J.F.B. [Joseph Firth Bottomley], The velocipede, its past, its present & its future (Simpkin, Marshall & Co, London, 1869, Chapter VII The Monocycle, p.62. Preface dated November 1869).
3 Stephen Ransom, "The One-wheeled Pedomotive Carriage. British and French Inventions," Proceedings, 26th International Cycling History Conference, Entraigues-sur-la-Sorgue, France, 24-27 August 2015, pp.105-113.
4 R.W.W, C.E. [Civil Engineer], "A New Velocipede—One Wheel, " Letter to the Editor dated 1 February 1869, and published inThe Engineer, Vol.27, 19 February 1869, p.141.
5 Anon, "The One Wheel Velocipede," The New York Coach-Maker's Magazine, Vol.X, No.12, May 1869, pp.182-183.
6 Anon, "A New Velocipede-One Wheel," The Mercury, Hobart, Tasmania, 8 July 1869, p.3.
7 Allen Green and Elisha Dyer, "Velocipede," US patent 91,535, granted 22 June 1869.
8 Lucien Bonaparte Flanders, "Improvements in velocipedes," British patent 1869 / 550, filed 22 February 1869.
Nicht erteilt, provisorischer Status.
9 Lucien Bonaparte Flanders, "Vélocipède perfectionné," French patent 84580, filed 26 February 1869.

Fotos: Stephen Ransom Proceedings 26. ICHC Conference



Paul Jaray auf dem zweiten Prototypen

100 Jahre J-Rad

Das Fahrrad ohne Kette

VON ARMIN LINDEGGER

1921 revolutionierte der Ingenieur Paul Jaray die Fahrradwelt mit einem neuartigen Fahrrad, das ohne Kette fuhr. Durch die aufrechte Sitzhaltung erfüllte seine Konstruktion die Vorzüge eines idealen Familienrades und befeuerte gleichzeitig die Sessel- und Liegeradszene.

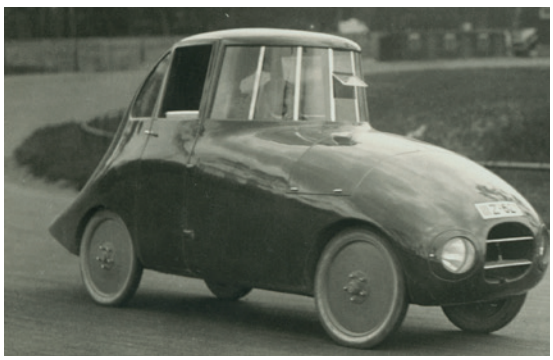
In der Friedrichshafener Zeitung „Seeblatt“ stand am 8. Januar 1921 Folgendes zu lesen: „Es ist eigentlich kein Fahrrad, sondern eher ein kleines bequemes Fahrzeug…“
Dies war die erste Veröffentlichung des Fahrrads mit dem Namen „J-Rad“, welches ohne Kette und Pedalkurbeln bequem zu fahren war. Darauf vermeldete am Samstag, 29. Januar 1921 die „Württemberger Zeitung“, dass auf der „Feuerbacher Heide“ in Stuttgart ein neuartiges Fahrrad mit dem Namen „J-Rad“ vorgestellt wurde. Der geniale Konstrukteur und Ingenieur Paul Jaray aus Friedrichshafen stellte das vom Design und von der Technik neue Fahrrad persönlich der Presse und den geladenen Gästen vor. Unter den Prominenten befand sich auch der Direktor Vetter von den „Hesperus-Werke“ in Stuttgart, welcher zu diesem Zeitpunkt bereits mit der Produktion des J-Rades begonnen hatte. Das vor 100 Jahren entwickelte Sesselrad hatte eine Besonderheit: Statt des herkömmlichen Antriebs mit Kette und Pedalkurbeln wurde die Kraft mit Hebelantrieb und Stahlseilen übertragen. Paul Jaray hatte sich beim Entwurf des neuen Rades die Aufgabe gestellt, mehrere Nachteile des etablierten, kettengetriebenen Fahrrades zu beseitigen. An erster Stelle sollte der Antrieb den störenden „Totpunkt“ überwinden. Außerdem wollte er ein Zweirad entwickeln, das unabhängig von Größe oder Geschlecht von allen gefahren werden konnte. Mit einfachem, konstruktivem Aufbau des Rades strebte er eine leichte Bedienbarkeit und niedrige

Fotos: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv

Anschaffungskosten an. Aufgrund seiner Arbeit als Chef-Aerodynamiker bei der Firma „Luftschiffbau Zeppelin“ in Friedrichshafen flossen auch aerodynamisch-konstruktive Elemente in die Neukonstruktion ein.
Den Anstoss zur Entwicklung des J-Rades im Jahre 1919 gaben wahrscheinlich die ersten Fahrversuche von Paul Jarays Kindern auf gebräuchlichen Rädern. Der Name des Fahrrades, „J-Rad“, setzt sich zusammen aus dem „J“ für Jaray und „Rad“ für Fahrrad. Im Volksmund wird auch vom „Jaray-Rad“ gesprochen. Die lange Bauform und die niedrigere Sitzposition ermöglichten eine gute Straßenlage und einen geringen Luftwiderstand. Der Sattel wurde als gepolsterter Sessel mit Rückenlehne ausgebildet. Die Rückenlehne entfaltet ihre volle Wirkung beim Bergauffahren, da sie als Widerlager zu den Tretbewegungen fungiert und ein Abrutschen vom Sitz verhindert. Somit wurde das J-Rad der Kategorie Sesselrad zugeordnet.

ANTRIEB

Die zwei Trethebel werden abwechselnd rechts und links mit den Füssen nach vorne getreten. Am unteren Ende jedes Trethebels befindet sich ein Stahlseil, das auf eine zugehörige Seilrolle am Hinterrad gewickelt ist (Prinzip Jo-Jo-Spielzeug).
Ein drittes Stahlseil stellt eine Verbindung zwischen den beiden Seilrollen her, indem seine beiden Enden jeweils zusätzlich an einer der beiden Seilrollen befestigt ist. Das dritte Seil hat die Funktion, die nach vorne getretenen Trethebel wieder in ihre Ausgangsposition zurück zu holen. Damit dieses dritte Drahtseil immer in gleichmässiger Spannung bleibt, befindet sich eine horizontale Umlenkrolle mit Zugfeder unter dem tiefsten Rahmenpunkt in einem Blechkasten. Der doppelte, unabhängige Freilauf in der Hinterrad-Nabe, der mit den zwei Seilrollen verbunden ist, bewirkt den Vortrieb des J-Rades. Die Hinterradnabe wurde von Fichtel & Sachs als Weiterentwicklung der berühmten Torpedo-Nabe in Schweinfurt gefertigt. Der Bewegungsablauf kann auf YouTube unter „J-Rad Sesselrad“ betrachtet werden.



Ley T6 auf der Berliner Avus

Auch die Gangschaltung an diesem Fahrrad war nicht alltäglich. Für Geschwindigkeitsänderungen nutzte Jaray das Hebelgesetz. Die zwei beweglichen Trethebel des Rades sind am vorderen Teil des Rahmens befestigt und mit je drei gleichmässig versetzten, horizontalen Fussrasten versehen. Die Fahrer*in überträgt ihre Körperkraft auf die drei Rasten der Trethebel. Die Abstufungen der Tritte wirken als Verkürzung oder Verlängerung der Hebel und so entsteht ganz einfach eine Schaltung mit drei Gängen. Es gab auch eine Ausführung mit zwei Fussrasten pro Trethebel, die vor allem in die Niederlande verkauft wurde.
Jaray entwickelte drei Prototypen, wovon der zweite Prototyp in überarbeiteter Form in die Produktion ging. Vom 3. Prototypen existieren heute lediglich technische Zeichnungen und ein Foto. Da zum heutigen Zeitpunkt kein Rad dieses Entwurfs bekannt ist, muss angenommen werden, dass er nie in Produktion ging. Im Gegensatz zu dem in Serie gebauten J-Rad fehlt dem 3. Prototypen das komplette System der Seilspannung unter dem Rahmen, wodurch ein niedrigeres Gewicht resultierte und das Rad weniger aufwändiger in der Konstruktion wurde.

RESONANZ

Eine solch revolutionäre Erfindung wie das J-Rad stellte die Fahrradgeschichte ein weiteres Mal auf den Kopf. Es war eine echte Herausforderung, nach dem ersten Weltkrieg in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit, ein solch spezielles Fahrrad zu verkaufen. Auch in den nachfolgenden Jahren wurden weitere, ähnliche Sesselräder mehr oder weniger erfolgreich vermarktet. So zum Beispiel die deutschen Räder „Windsbraut“ (1922) und das „Oval-Rad“ (ca. 1936), sowie das französische „Velocar“ aus den 1930er Jahren. Dem J-Rad gebührt die Ehre, mit seiner Konstruktion wegweisend für die nachfolgende Sessel- und Liegeradszene zu sein.

DAS AUS

1923 kam das Aus der Produktion bei den Hesperus-Werken in Stuttgart. Nach mündlicher Überlieferung soll „wegen tödlicher Unfälle infolge Materialfehler” sowie „ein Gerichtsverfahren“ die Produktion eingestellt worden sein. Diese Aussage konnte bis heute nicht belegt werden. Gemäss Dokumenten vom Hersteller wurden Restbestände vermutlich noch bis 1925 verkauft.
Lange Zeit nahm man an, dass ca. 2000 J-Räder gebaut wurden. Erst 2016 konnte belegt werden, dass es ca. 4000 Stück waren. Zurzeit sind weniger als hundert Exemplare bekannt. Die Rahmennummern der registrierten J-Räder können auf www.j-rad.ch eingesehen werden.



Technische Details

Name: J-Rad

Baujahr: 1921–1923

Konstrukteur: Paul Jaray

Hinterrad: 26 x 1½ Zoll Wulstreifen

Vorderrad: 20 x 1½ Zoll Wulstreifen

Hinterradnabe: Fichtel & Sachs

Vorderradnabe: unbekannt

Bremsen: „Bowden“ und/oder „IDEAL“

Gewicht: 19 kg

Preis: 220 Goldmark

Zubehör: Karbidlaterne oder elektrische Lampe, Klappständer hinten, Gepäckträger vorne/hinten, Kindersitz



Paul Jaray

Geboren in Wien als 5. Kind des jüdischen, in Ungarn gebürtigen Kaufmanns Adolf Jaray-Schönberg und dessen Frau Terese.
Nach der Realschule studierte er Maschinenbau in Wien. Assistierte dann an der technischen Hochschule Prag.
1912 Ehe mit Olga, geb. Jehle, drei Kinder: Johanna "Hansi", Peter und Werner. Umzug nach Friedrichshafen, wo er zuerst bei Kober Flugzeugbau und ab 1914 Ingenieur bei der Luftschiffbau Zeppelin war.
1917 konvertierte er zum Katholizismus. Auf Anraten von Freunden zog er 1923 in die Schweiz nach Brunnen. Die zweite und dritte Ehe blieb kinderlos. Paul Jaray starb am 22. September 1974 in St. Gallen (CH).
Paul Jaray war ein genialer Konstrukteur, Ingenieur und Aerodynamiker. Uns ist nicht wirklich bewusst, wie viele Teile seiner Erfindungen und Ideen im heutigen Alltag allgegenwärtig sind. Aufgrund seines Erfindungsreichtums entwickelte er unter anderem aerodynamische Autos, Flugzeuge, Propeller, Windkanäle, Radioempfänger und Wasserturbinen. Jaray's Tätigkeit als Architekt ist weitgehend unbekannt geblieben. Sein erfolgreichstes Projekt für die Allgemeinheit war sein „Stromlinienwagen", für den er am 13. Oktober 1920 eine erste Skizze anfertigte. Die Aerodynamik seines ersten realisierten Autos „Ley Typ 6" wurde über Jahrzehnte von keinem anderen Tourenwagen übertroffen. Der 1939 im Windkanal gemessene, geringe Luftwiederstand dieses ersten Versuchsfahrzeuges war so niedrig, dass erst im Jahr 2014 ein Serienauto die damaligen Widerstandswerte erreichte.
Die Automobilhersteller konnten sich anfänglich mit der futuristisch anmutenden, aerodynamischen Karosserieform von Jaray's Autos nicht anfreunden. Erst Jahre später interessierten sich erfolgreiche Autobauer wie Audi, Maybach, Mercedes usw. für diese Erfindung. Paul Jaray wird daher als „Vater der Stromlinie" bezeichnet.
Paul Jaray's erfinderisches Wirken begann in Deutschland unter goldenen Vorzeichen. Doch endete dies 1974 in der Schweiz, wo er als mittelloses Genie starb. Paul Jaray's Nachlass ist im Hochschularchiv an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich (ETHZ) archiviert.

Fotos: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv, Armin Lindegger

Literatur &

Lese-tipps



Peter Ullein: Die „Sirius-Fahrrad-Werke G.m.b.H." in Nürnberg-Doos - von 1896 bis 1901.
Selbstverlag Nürnberg 2020; 132 Seiten, Format DIN A4,
Preis 20,00 € + Versandkosten,
Bestelladresse: mail@nuernberger-fahrrad-geschichte.de

Die Sirius-Fahrrad-Werke G.m.b.H. in Nürnberg-Doos

VON FRANK GUTHMANN

In einer Boomphase des Fahrrads werden 1896 in Leyh bei Nürnberg die Sirius-Fahrrad-Werke gegründet. Auf die Initiative des jüdischen Unternehmers Bernhard Sahlmann, eines vermögenden Hopfengroßhändlers aus Fürth, und weiterer Familien- und Verwandtschaftsangehöriger wird das Unternehmen in Nürnberg-Doos errichtet. Peter Ullein zeigt in seiner Publikation die familiären bzw. verwandtschaftlichen Verbindungen der jüdischen Eigentümer der Sirius-Fahrrad-Werke zu weiteren, von jüdischen Unternehmern geführten Fahrradfabriken in Nürnberg auf, u. a. den Hercules-, den Victoria- und den Triumph-Werken. In der Stadt Fürth zeugen auch heute noch Wohnbauten von dem Reichtum der Familie Sahlmann. Das Fabrikgebäude der Fa. Sirius steht heute nicht mehr. Peter Ullein hat aber die entsprechenden Baupläne in der Registratur des Baureferats der Stadt Fürth ausfindig gemacht und Auszüge in seinem Buch veröffentlicht. Telefonbucheinträge, Inserate, Plakate, Patentschriften und Abbildungen aus dem Katalog von 1899 dokumentieren den Bekanntheitsgrad der Fa. Sirius vor der Jahrhundertwende. Dennoch kommt es ganz anders. Der unter Absatzschwierigkeiten leidende Fahrradmarkt zwingt auch die Sirius-Fahrrad-Werke zur Aufgabe ihrer Produktion. Fünf Jahre nach der Gründung wird die Marke „Sirius" von der Triumph-Fahrrad-Werk AG im Jahr 1901 übernommen. Die in Liquidation befindlichen Sirius-Fahrrad-Werke bieten das Werksgelände zur Miete an, die Maschinen werden zum Kauf inseriert. Welche Umstände zu der Liquidation der Sirius-Fahrrad-Werke führten, kann Peter Ullein nicht wirklich belegen.
Im Gegensatz zu den meisten in Nürnberg produzierenden Fahrradfabriken firmieren die Sirius-Fahrrad-Werke als G.m.b.H. und somit liegen auch keine Geschäftsberichte vor, aus welchen die wirtschaftliche Lage des Unternehmens hervorgegangen wäre. Mein Fazit: Ein spannendes Buch auch im Hinblick auf das Lebenswerk eines jüdischen Industriellen. Für jeden, der sich intensiv mit Fahrradgeschichte beschäftigt, durchweg interessant und lesenswert.



Bisaliev A. u. a.: The Vintage Bicycle. Steel Vintage Bicycles, Berlin, undatiert (erhältlich seit 2020), englischer Text, 112 Seiten, Hardcover, ca. 30 x 21,5 x 1 cm, 35,00 Euro

The Vintage Bicycle

VON RALF WINTERBERG

„There are no shortcuts in history: to understand how we ended up where we are today, we must go back to where it all began." Dieses Motto trifft die Motivation unseres Vereins voll und ganz. Man findet es im Vorwort des Buchs „The Vintage Bicycle", das 48 klassische Räder aus dem Zeitraum von 1927 bis 1989 vorstellt. Diese stammen nicht aus Sammlungen – sie stellen eine Auswahl der klassischen Fahrräder dar, die von „Steel Vintage Bicycles" verkauft wurden. Die Berliner betreiben eine Kombination aus Werkstatt, Shop und Restaurant – man tafelt zwischen Rennradklassikern. Das Konzept trifft offenbar den Nerv der Freunde jüngerer Klassiker, denn das Unternehmen ist bereits seit 2012 am Markt.

„The Vintage Bicycle" folgt dem Konzept der Coffee Table Books: Viele Bilder, flankiert von kurzen Texten zu den einzelnen Rädern. Es dominieren italienische Renner, „refurbished" oder im Originalzustand. Ob die Maschinen in allen Details korrekt restauriert sind, kläre der kundige Leser selbst. Die Fotos sind sehr gut gestaltet, Gesamtansichten werden durch die gut getroffenen wesentlichen Details ergänzt.
Nur das Papier hätte etwas schwerer sein dürfen – die Gegenseite schimmert allzu sehr durch. Ungewöhnlich ist, dass der Bildband nicht über den Buchhandel erhältlich ist: das Buch wird ausschließlich über „Steel Vintage Bicycles" vertrieben, es trägt keine ISBN. Beim Blättern und Lesen jedenfalls entsteht Lust auf die Klassikerausfahrten des kommenden Sommers!



Lars Amenda, Strich durch die Rechnung Hamburg, netzwerk fahrrad/geschichte, 2020 Hardcover, 110 Seiten, Vierfarbdruck, Fadenheftung, Lesebändchen, Leimpapier Warencode 9 978 3949 139000

Strich durch die Rechnung

VON TONI THEILMEIER

Amendas wissenschaftlich gehaltene, aber sehr lesbare Monografie über den im Radrennfahrermilieu der frühen Dreißiger angesiedelten Spielfilm „Strich durch die Rechnung" mit Heinz Rühmann ist eine kleine Preziose. Das Verdienst Amendas ist es, einen Teil des Vergessens, das von einem faktischen Verbot des Films nach 1933 befördert wurde, rückgängig gemacht zu haben. Amenda stellt weiterhin fest, dass in dem Film von 1932 internationalistische Tendenzen zu finden sind, und auch jüdische Mitarbeit auf allen Ebenen des Entstehungsprozesses des Films, den Amenda anschaulich darstellt, maßgebend war. Rühmann verkörpert den Steher (Bahnradfahrer hinter Motorführung) Willi Streblow, der am Anfang seiner Profi-Karriere seinen Weg zwischen den Polen Hanni Spengler (ehrliche, ernsthafte Freundin), Gina Stern (mondäne Lebedame und Radfabrikantentochter) und Gottfried Paradies (betrügerischer Manager des alternden Radchampions Banz) finden muss. Paradies bietet Streblow Geld, um Banz den Sieg bei einem Rennen zu sichern. Der Rennverlauf und weitere Zufälle lassen Streblow allerdings das gut dotierte Rennen sowohl als auch das Herz seiner ehrlichen Freundin gewinnen.
Der radsportliche Teil des Buchs ist fast perfekt. Ein einleitendes Kapitel über den Teil der Radgeschichte, der zur Popularität des Stehersports in Deutschland führte, kann als grundsätzliche, knappe und gut bebilderte Darstellung nur empfohlen werden. Die zahlreichen Illustrationen, alle zeitgenössisch und aus seltenen Quellen, sind exemplarisch ausgesucht und ließen mich in Ihrer Detailfülle mehrfach hinschauen, wenngleich ihre aufdringliche Sepiatönung dem Buch einen etwas düsteren Eindruck verleiht.
Die Kombination aus Radsport- und Filmgeschichte ergibt ein faszinierendes Zusammenspiel, das das Buch insgesamt sehr empfehlenswert macht.

Narben der Zeit

Wie das Rotschwänzchen auf der Jagd nach dem Goldfisch das Hochrad zerstörte

VON IVO BÖTTCHER

Der Sammler strebt meist nach einem perfekten Zustand seiner Objekte. Durch dieses Streben wird leider oft die Historie zerstört. Der folgende Artikel soll die spannende Geschichte rund um ein Hochrad aufzeigen und damit ein Plädoyer für die Konservierung der „Narben der Zeit“ sein.



Anfang des Jahres 2016 stand in den ebay-Kleinanzeigen ein Hochrad in Mosbach am Neckar zum Verkauf. Die Bilder waren wenig aussagekräftig, der Preis jedoch attraktiv, und da der Standort nicht allzu weit entfernt lag, gelang es mir recht schnell, eine telefonische Einigung mit dem Verkäufer zu erzielen. Es war quasi der Kauf der berühmten „Katze im Sack“, da ein Modell oder Hersteller anhand der Bilder nicht zu identifizieren war und das Hochrad laut Verkäufer eine Reparatur an der Gabel aufweisen sollte. Aber wer nicht wagt, der nicht gewinnt.

Rund einhundert Jahre vorher kaufte der junge Edmund Hofmann aus Diedesheim, einem heutigen Ortsteil von Mosbach, sein erstes motorisiertes Fahrzeug, ein gebrauchtes Motorrad.[1] Was genau er sich damals kaufte, ist leider nicht übermittelt, wohl jedoch, dass er seinerzeit als Zugabe ein gebrauchtes Hochrad erstand. Es handelte sich um ein Special Club der Coventry Machinist Company. Über diesen Edmund Hofmann ist nur bekannt, dass er Mitglied des örtlichen Radfahrer-Vereins Mosbach war und dort das Hochrad vermutlich für historische Veranstaltungen im Rahmen der seinerzeit aufkommenden Nostalgie einsetzte. Weiterhin ist bekannt, dass Edmund Hofmann ab 1939 als Lichtspielvorführer seinen Unterhalt verdiente und zumindest den zweiten Weltkrieg überlebte. Irgendwann in den 30er Jahren muss er sein Hochrad endgültig auf einem Dachboden abgestellt haben.

Springen wir in die Zeit des 2. Weltkriegs. Die NS-Führung in Berlin setzte zur Kriegsführung unter anderem auf eine starke Luftwaffe. Großen Technologiekonzernen eröffnete dies neue Chancen. So entstand beispielsweise südlich von Berlin das



RV Mosbach mit den wieder aufgetauchten Trinkhörnern des Vereins, hinten Mitte Edmund Hofmann



Edmund Hofmann auf seinem CMC Special Club während eines Mosbacher Festumzugs



Der 14-jährige Klaus Heinrich beim Festumzug in Diedesheim 1952

Fotos: Ivo Böttcher

Flugmotorenwerk Genshagen der Daimler-Benz Motorengesellschaft, in dem moderne Zwölfzylindermotoren für die Luftwaffe hergestellt wurden.[2]

Nach anfänglich schnellen Siegen der deutschen Streitkräfte gewannen ab 1944 die Alliierten die Lufthoheit über dem deutschen Reichsgebiet, womit die Bombenangriffe auf Rüstungsbetriebe zunahmen. Anfang März 1944 wurde auch die Fabrik in Genshagen erstmals getroffen. Als Konsequenz hieraus begann man mit der „bombensicheren" Verlagerung wichtiger Rüstungsbetriebe in unterirdische Räume.

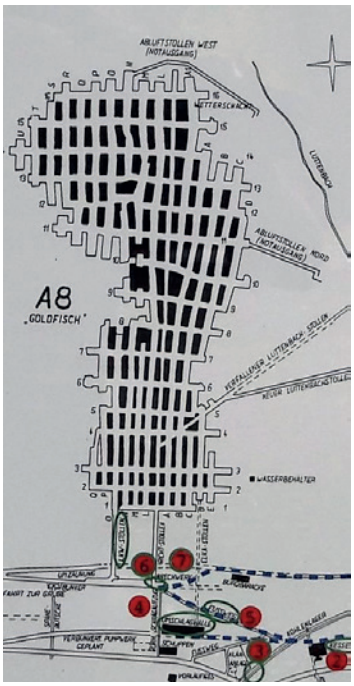
Für die Flugmotorenproduktion der Daimler-Benz-Werke aus Genshagen wurden als neue Standorte die Gipsgruben „Friede" und „Ernst" am Neckarhang bei Obrigheim bestimmt und somit just auf der Mosbach gegenüberliegenden Neckarseite. Die Projekte erhielten die Tarnnamen „Goldfisch GmbH" und „Brasse". Die Umsetzung dieses Verlagerungsprogramms sollte mit sogenannten „Schutzhäftlingen" erfolgen, also mit Zwangsarbeitern, weshalb 500 Häftlinge des KZ Dachau im Schulgebäude von Neckarelz einquartiert wurden. Hieraus entstand in der Folge das KZ Neckarelz.[2,3]

Vom Frühjahr 1944 an wurden innerhalb eines halben Jahres 3000(!) Drehbänke in die 56.000 m² Gipsstollen verbracht. Anfang Oktober 1944 war die Fertigungstechnik in „Goldfisch" so weit, dass die ersten vollständig untertage hergestellten Motoren ausgeliefert werden konnten. Versorgungsprobleme und die ungünstige Kriegslage mit dauernden Bombenangriffen brachten bereits im Februar 1945 die Produktion wieder zum Erliegen.[2]



Die im 2. Weltkrieg durch Maschinengewehr-Beschuss beschädigte. und nach dem Krieg reparierte Gabel und Speichen





Unterirdische Motorenproduktion der Daimler-Benz-Werke, Projekt „Brasse“

Im Rahmen dieser Luftangriffe kamen auf Seiten der amerikanischen Streitkräfte Jagdbomber vom Typ P-51 Mustang, im Volksmund wegen ihrer roten Seitenruder auch „Rotschwänze“ genannt, zum Einsatz. Ziel der Bombereinsätze war neben dem unterirdischen Motorenwerk auch die strategisch wichtige Eisenbahnbrücke zwischen Obrigheim und Neckarelz. Im Rahmen eines dieser Luftangriffe muss wohl einer dieser Jagdbomber auch Mosbach angeflogen und dabei das Dach eines Hauses mit seinen eingebauten Maschinengewehren zerschossen haben – eben jenes Dach, unter dem das Hochrad des Edmund Hofmann eingelagert war. Eine Kugel dieser Maschinengewehr-Salve durchtrennte die rechte Vorderrad-Gabelscheide und die dahinter platzierten Speichen.[1]

Und eben jenes Hochrad hatte ich nun von einem Nachfahren des Edmund Hofmann gekauft. Allerdings war die zerschossene Gabel, wenn auch etwas stümperhaft, inzwischen geschweißt worden. Gleiches galt für die seinerzeit zerstörten Speichen. Wer das vollbracht hatte, wusste der Verkäufer nicht. Er hatte aber ein Foto, auf dem ein 14-jähriger Junge 1952 auf einem Festumzug in Diedesheim das CMC Special Club fährt. Und er hatte den Namen des Jungen und wusste, wo er heute im Ort wohnte. Somit wurde das Hochrad eingeladen und im Anschluss an besagter Adresse geklingelt. Der Verwunderung des nun 78-Jährigen ehemaligen Fahrlehrers aus Diedesheim, auf meine Frage durch die Türsprechanlage, ob er nochmals das Hochrad sehen möchte, auf dem er vor gut 60 Jahren auf Festumzügen unterwegs war, wich sehr schnell Begeisterung über die Wiedervereinigung mit der Maschine. Er war es wohl auch, der in jungen Jahren an der elterlichen Tankstelle die Schweißarbeiten vornahm, nachdem ihm das Hochrad für die Festumzüge leihweise zur Verfügung gestellt wurde.[4]

Einige Wochen nach dem Kauf meldete sich der Verkäufer nochmals bei mir. Zwischenzeitlich war der Lichtspiel-Vorführausweis von Edmund Hofmann aufgetaucht sowie die beiden Trinkhörner, die dem Radfahrerverein gehörten. All dies ging auch in meinen Besitz über.

Soweit die Geschichte hinter dem Hochrad. Ein CMC Special Club ist sicherlich weder ein besonders rares Modell noch in irgendeiner Form technisch ausgefallen. Aber genau mein Rad erzählt eine Geschichte. Das Hochrad wartet zwar noch immer auf eine sanfte Reinigung und Konservierung meinerseits. Aber eins steht definitiv fest: Es wird die Spuren der Zeit behalten. So etwas macht das Rad einmalig und muss mit der zugehörigen Geschichte erhalten bleiben!

1 mündliche Überlieferung Lothar Staudt, Mosbach
2 www.kz-denk-neckarelz.de
3 www.morr-siedelsbrunn.de/wkii/untertageverlagerung-goldfisch-brasse
4 mündliche Überlieferung Klaus Heinrich, Diedesheim



Amerikanischer Jagdbomber P-51 Mustang, im Volksmund „Rotschwanz“ genannt

Fotos: Helge Schultz, KK

Fahrrad und Radfahrer im Spiegel der Soldatensprache

VON BARBARA MAIWALD



Unter Soldatenzeit verstehen wir im Allgemeinen die Zeit, die der Soldat zur Ableistung seines Wehrdienstes im Frieden wie im Krieg – weitgehend abgeschlossen von der übrigen Gesellschaft – leisten muss.

Während dieser Zeit bedient er sich einer Sprache, die von der gesamten Gesellschaft, von landsmannschaftlicher und beruflicher Zugehörigkeit bestimmt ist. Er entwickelt aber auch eine eigene – die Soldatensprache, in früheren Zeiten auch Feldsprache genannt. Sie wurde vor allem von Mannschaftsdienstgraden geprägt und gilt als rau, aber herzlich. „Sie findet in jedem Fall das für die besondere soldatische Auffassung Wesentliche an Personen, Sachen, Zuständen und Vorgängen heraus und schafft dafür den adäquaten Ausdruck. […] So bezeichnend die Originalität und die glückliche Bildlichkeit der Soldatensprache ist, so charakteristisch ist andererseits der humoristische oder satirische Gehalt, der einer erheblichen Anzahl soldatischer Wortbildungen, Redensarten und Sonderwortbedeutungen eigen ist.“[1]

Nach ihrer aktiven Dienstzeit trugen die Soldaten sie wieder in die Gesellschaft zurück. Damit gingen viele der Begriffe in den allgemeinen Sprachschatz über und werden zum Teil bis heute verwendet, ohne dass der Bezug zu ihrer Entstehungsgeschichte allgemein bekannt ist. Wer vermutet heute, dass sich hinter der Redensart „… das ist mir *Nullachtfünfzehn*“ das leichte Maschinengewehr, Modell 08/15 aus dem Ersten Weltkrieg verbirgt? Wir verbinden damit etwas Alltägliches, Gewöhnliches, Langweiliges. „Die *Feuertaufe*“ hat ebenfalls einen festen Platz in unserer Umgangssprache und steht für das erstmalige Bestehen einer Bewährungsprobe. Der historische Hintergrund ist wesentlich dramatischer: nur der Soldat, der den ersten feindlichen Schuss überlebt hat, konnte sich rühmen, seine Feuertaufe (auch *Soldatensakrament* genannt) bestanden zu haben.

Insofern ist eine eindeutige Bestimmung der Herkunft – militärisch oder zivil – schwer zu beweisen.

Fahrräder im militärischen Einsatz waren bereits vor dem Ersten Weltkrieges relativ weit verbreitet (zunächst v.a. für den Meldedienst) und wurden teilweise massenhaft (z.B. in Radfahrkompanien, -bataillonen, -abteilungen u.a.) verwendet. Dennoch treten sie sprachlich nur in geringem Umfang in Erscheinung. Das ist erstaunlich. Offensichtlich fanden Themen wie Frauen, Sanitätsdienste, Verpflegung, Vorgesetzte und Waffen mehr Aufmerksamkeit. Umfragen in europäischen Ländern[2] stützen diese Theorie.

Bisher konnten fast nur für den deutschen Sprachraum Begriffe gefunden werden.

In Deutschland sind für das Fahrrad die Worte *Drahtesel*, *Hämorrhoidenschaukel, Hirsch* und *Stahlross* überliefert, für den Radfahrer *Chausseefloh*, *Drahteselreiter*, *Eidgenoss*, *Gummihusar, Hämorrhoidenreiter, Pedaleselreiter, Pedalritter und Scherenschleifer*, für die Radfahrerkompanie der Begriff *Strampelbrigade*.

In der Schweiz nannte man das Ordonnanzrad 05 *Dreigänger* (drei Gänge: fahren, schieben, tragen), *Göppel*, *Naturbremse* (Rad, das aufgrund des Alters oder schlechter Wartung sogar bei der Abwärtsfahrt langsamer wird), *schwarzer Kamerad*,



Stahlross und *Straprad* (für Strapazierrad - Ersatzfahrrad, wenn das persönliche Rad in der Werkstatt war).
In Frankreich bezeichnete man ein schlecht funktionierendes Fahrrad – allerdings auch schlechte Gewehre, Werkzeuge und Autos – als *(vieux) clou* (alter) Nagel.
In Ungarn erhielten Militärfahrräder Spitznamen wie *drótszamár* (Drahtesel), *drótkecske* (Drahtziege), *csőszamár* (Rohresel), *hidegló* (kaltes Pferd) und *kenyérgőzös* (Brotdampfer); der Militärradfahrer wurde *gumihuszár* (Gummihusar) genannt.
Erstaunlicherweise ergaben die Recherchen in den Niederlanden und der Slowakei, in Dänemark, Polen und den USA bisher keine Ergebnisse.
In einer neuen Publikation des Motorbuchverlages Stuttgart habe ich das Thema „Deutsche Militärfahrräder" dargestellt. Darin findet auch das Fahrrad in der Soldatensprache Erwähnung. Zur Illustration dieses Kapitels wurden Karikaturen in Auftrag gegeben. Eine von ihnen zeigt den „Gummihusaren". Auf dieser Grundlage entwickelte der Radebeuler Zinnfiguren-Hersteller Werner Klotzsche in Handarbeit eine Kleinplastik aus Zinn (58 x 37 x 73 mm, Gewicht 55 g).
Die satirisch angelegte, mit Liebe zum Detail aufwendig bemalte Figur ist für Liebhaber mit einem Faible für Fahrräder und ihre Geschichte gedacht – und für mich eine schöne Erinnerung, das Thema „Militärsprache" nicht aus den Augen zu verlieren.

Die Figur kann unter wernerklotzsche@hotmail.com oder Tel. 0351/8301119 zum Preis von etwa 30 Euro erworben werden

1 Otto Maußer: Deutsche Soldatensprache. Ihr Aufbau und ihre Probleme, Straßburg 1917
2 Ein herzliches Dankeschön an dieser Stelle an alle, die mich unterstützt haben, ausdrücklich an Helge Schultz, die niederländischen Freunde Maarten Bokslag, Rutger Murk und Aad Streng sowie László Schmidt (Ungarn).

VELOCIUM - die sächsische Fahrraderlebniswelt

VON ILONA THIEME // FOTOS: SEBASTIAN ORTLEPP

Sachsen ist um eine Attraktion reicher! Am 31. Oktober 2020 wurde in der Nähe von Dresden das VELOCIUM eröffnet.

Dieses neue Ausflugsziel befindet sich in Weinböhla, dem Ort der Velocipediade 2017 und der Ausstellung „200 Jahre Fahrrad". Diese beiden Veranstaltungen sowie die Aktivitäten des örtlichen Radfahrervereins waren die Auslöser für die Idee, vor Ort eine moderne Fahrraderlebniswelt zu schaffen. Nach bewilligtem Fördermittelantrag begann die Gemeinde Weinböhla mit der Sanierung der denkmalgeschützten Scheune. Darin werden zukünftig nicht nur historische Fahrräder aus der Sammlung von Steffen Stiller, des örtlichen Radfahrervereins und weiteren Fahrradsammlern ausgestellt werden, sondern die Besucher*innen werden das Fahrrad auch „tatsächlich" erleben können.
Nach 14-monatiger Bauzeit durchtrennten Weinböhlas Bürgermeister Siegfried Zenker, VELOCIUM-Leiter Steffen Stiller und die Geschäftsführerin des Zentralgasthofs Antje Wiedemann eine schön geschmückte Fahrradkette an der Eingangspforte – symbolisch war damit das VELOCIUM eröffnet. Rund 100 geladene Gäste waren der Einladung gefolgt, darunter einige unserer Vereinsmitglieder. Nach den Ansprachen des Bürgermeisters und weiterer Gäste richteten unser Vorsitzender Gerhard Eggers sowie Ivan Sojc vom Deutschen Fahrradmu-



seum Bad Brückenau ebenfalls ein paar Grußworte an die Besucher. Begleitet von der Musik des Dresdner Jazz-Duo „2Hot“ erkundeten darauf die Gäste die neue Sehenswürdigkeit.

Am ersten regulären Museumstag, dem 1. November, nutzten zahlreiche Besucher die Gunst der Stunde; so konnte das VELOCIUM mit fast 200 Besuchern einen gelungenen Start erleben. Danach musste die Fahrrad-Erlebniswelt wegen Corona-Maßnahmen vorerst schließen. Zukünftig ist jährlich für das jeweils erste Mai-Wochenende ein Fahrradtreffen mit historischen Fahrrädern geplant. Weitere Veranstaltungen, Sonderausstellungen und Vorträge sollen dann ebenfalls stattfinden. Gelegenheiten für einen Besuch in Weinböhla wird es also genug geben.

Hier nun ein „kleiner Rundgang“ durchs VELOCIUM. Hell und freundlich empfängt die denkmalgerecht renovierte Scheune ihre Besucher in einer Vorhalle. Diese bietet genügend Platz für kleine Veranstaltungen, Lesungen und Vorträge. Im Erdgeschoss erfährt man u.a. vieles über die sächsische Fahrradindustrie, heimische Radfahrervereine sowie deren Dachverbände. Weiteres Augenmerk wurde auf Dresdner Firmen gelegt, präsentiert durch schöne und seltene Exponate, so zum Beispiel das Tandem der Firma Permanenz von 1897. Ergänzend sind zahlreiche historische Werbeplakate und Annoncen an den Wänden in Szene gesetzt.

In Vitrinen und Schubkästen gibt es allerlei besondere Dokumente, Medaillen, Pokale, Zubehör etc. zu entdecken. Überraschende Exponate belegen die lokale Fahrradindustrie, gab es doch einige kleinere Firmen, welche Fahrradteile und Zubehör fertigten. Ein Musterkoffer der 1920er Jahre, sogar ein Fahrradsattel - made in Weinböhla - sowie alte Fotografien zeugen davon.

In der ersten Etage, behindertengerecht auch mit einem Fahrstuhl erreichbar, geht es dann Schritt für

Informationen
www.velocium-weinboehla.de
Öffnungszeiten
Do - So von 10 - 17 Uhr (Nov. bis April)
und 10 - 18 Uhr (Mai bis Okt)











Hochrad, Safety, DKW Hilfsmotor und eine voll ausgestattete Werkstatt. Alles was das Sammlerherz erfreut.

Schritt durch die modern aufbereitete Fahrradgeschichte - unterteilt in acht Sparten, jeweils vertreten durch einen Fahrradtypus mit dazu passenden Utensilien und Informationstafeln. Im Anschluss kann an einer interaktiven Station das frisch erworbene Wissen getestet werden.

Die nächste Station, ein Fahrrad-Simulator mit zum Teil bergigen Strecken, wird den einen oder anderen Besucher ins Schwitzen bringen. Braucht man danach eine kleine Pause, kann man sich ein paar historische Fahrrad-Filmchen ansehen.

Aber das ist noch nicht alles. Die Nischen unter den Dachschrägen bieten zahlreichen Themen Platz, wie zum Beispiel Kinderräder, Fahrradproduktion in der DDR und BRD, Militär und Technik. Blickfang ist ein fahrbereites J-Rad mit Trethebelantrieb von 1921, welches bei besonderen Veranstaltungen im Einsatz sein wird. Die Rennrad-Sparte ist großzügig vertreten, denn Weinböhla hat einige erfolgreiche Sportler in diesem Bereich hervorgebracht.

Kommt man nun die Treppe herunter, fällt der Blick gleich in eine historische Fahrradwerkstatt mit kleinem Laden. Sie wurde im benachbarten Ort Coswig von Steffen Stiller ab- und hier originalgetreu wiederaufgebaut. Steht man vor der Ladentheke, spürt man den Hauch der Vergangenheit. Und auch bei der letzten Station im Innenbereich fühlt man sich in eine andere Zeit zurückversetzt. Einige KS-Leser werden das Gefühl zwar schon kennen, aber wer es noch nicht gewagt hat, ein Hochrad zu besteigen, hier ist dazu Gelegenheit – aber keine Angst, das Rad ruht auf einem festmontierten Gestell!

Im Außenbereich ist neben einer gemütlichen Sitzecke ein Pumptrack angelegt. Auf diesem Asphaltrundkurs können Radfahrer ihre Geschicklichkeit und Koordination testen. Verschiedene Ausprobierräder stehen zum Fahren auf einem Rundkurs mit unterschiedlichen Fahrbahnbelägen zur Verfügung und bereiten nicht nur Kindern Vergnügen. Ich hoffe, die KS-Leser und -Leserinnen neugierig gemacht zu haben, es gibt noch viel mehr zu entdecken!

Der Vorstand informiert

Liebe Vereinsmitglieder, wir hoffen, dass ihr gesund seid und gut durch diese schwierige Zeit kommt! Im Verein tut sich auch in Lockdown-Zeiten viel, hier die wichtigsten aktuellen Informationen für euch:

VELOCIPEDIADE

Noch sind wir zuversichtlich, dass unsere diesjährige VELOCIPEDIADE in Wittenberg stattfinden kann. Die Organisatoren Florian Heizereder und Ricardo Höse haben in der Stadt ideale Voraussetzungen, um eine gute Veranstaltung durchzuführen, auch mit Coronaauflagen. Wir finden, dass der „reale“ Austausch unter Menschen nicht gleichwertig durch virtuelle Treffen ersetzt werden kann. Bitte lest euch die beiliegende Anmeldung zur VELO gut durch und beachtet die organisatorischen Änderungen bei der Bezahlung. Sollte die VELO wider Erwarten abgesagt werden müssen, werden selbstverständlich alle bereits gezahlten Teilnahmegebühren zurückerstattet. Mitgliederversammlung/Vorstandswahlen: Im Absagefall werden wir nicht umhinkommen, die anstehende Mitgliederversammlung und die Vorstandswahlen virtuell durchzuführen. Das ist gemäß aktuellem Bundesratsbeschluss rechtskonform möglich und vergleichbar einfach durchführbar. Die Regularien dazu werden wir rechtzeitig, zusammen mit der Einladung, per Briefpost versenden und auf der Webseite bekanntgeben. Dort werden wir auch die Mitglieder vorstellen, die sich für neu zu besetzende Vorstandsämter bewerben.

VELOPEDIA

Trotz der vielen abgesagten Veranstaltungen im vergangenen Jahr haben wir neue Freunde dazu gewinnen können, so dass der Verein auf rund 800 Mitglieder angewachsen ist. Großen Anteil an dem Zuspruch hat unser Online-Archiv „Velopedia“, das für viele Fahrradinteressierte neben den Veranstaltungen und dem Knochenschüttler ein entscheidender Grund ist, Vereinsmitglied und damit Nutzer der Dokumente in hoher Auflösung zu werden. Unser Scanner ist von Bremen nach Jena zu Johannes Rilk umgezogen. Er scannt die Unterlagen fachgerecht und bereitet sie für das Archiv vor. Ergänzt werden soll dieser Datenschatz langfristig mit gut recherchierten Rahmennummernlisten (hier kann jeder mitarbeiten, der über verbindliche Daten verfügt), einem virtuellen Museum und weiterem Material, welches Sammlerherzen höherschlagen lässt. Wer dem Verein Material zum Einscannen zur Verfügung stellen möchte, möge bitte mit Johannes Kontakt aufnehmen unter johannes.rilk@gmail.com oder 0176-64210388.

UMZUG GESCHÄFTSSTELLE/ MITGLIEDERVERWALTUNG

Auf Grund der gestiegenen Mitgliederzahlen und dem damit anfallenden höheren Arbeitsaufwand haben wir uns entschieden, fortan eine Vereinssoftware für die Mitgliederverwaltung und die Schatzmeisterarbeit zu nutzen. Die neue Mitgliederverwaltung ermöglicht es Euch, eure Daten selbst auf aktuellem Stand zu halten und so, z.B. auch nach dem Umzug, den nächsten KS pünktlich im Briefkasten vorzufinden. Wir haben übrigens noch eine große Auswahl an älteren Knochenschüttler-Ausgaben, Schriftenreihen, Auktionskatalogen etc. im Archiv. Die beliebten Papierausgaben sind auf unserer Webseite gelistet. Wer sein Privatarchiv bereichern möchte, sollte jetzt zuschlagen. Es sind zum Teil nur noch wenige Exemplare im Bestand. An dieser Stelle auch der Hinweis, dass unsere Geschäftsstelle samt Archiv von Markranstädt nach Bad Brückenau umgezogen ist und in schönen Räumlichkeiten des Deutschen Fahrradmuseums eine dauerhafte Heimat findet. Mehr dazu in der nächsten KS Ausgabe.

WERKSTATTKURSE

Die Werkstattkurse, die coronabedingt 2020 ausfallen mussten, wollen wir in diesem Jahr nachholen, sofern wieder möglich. Teilnehmer, die ihre Anmeldung aufrechterhalten haben, werden dabei bevorzugt berücksichtigt. Sobald Ort und Zeitpunkt feststehen, geben wir euch Bescheid. Restplätze werden in der Reihenfolge der Anfrage vergeben.

ONLINEANGEBOTE

Einige von euch kennen ja bereits unser Forum „altesrad.net“, das von Jan Zurek mit großem Engagement gepflegt wird. Er hat auch die facebook-Gruppe „Historische Fahrräder e.V.“ ins Leben gerufen, die eine gute Möglichkeit ist, wenigstens virtuell in Kontakt zu bleiben! Wir freuen uns, wenn ihr daran Gefallen findet und euch z.B. auch an der Fotoaktion beteiligt.

Bleibt gesund und dem Verein verbunden! Herzlich grüßt euch der Vorstand!

NACHTRAG ZUR HARZTOUR IM KS70 VON WULF MÖNNICH

Der Harz war schon zu Velocipedzeiten beliebt für Radtouren. Als Beleg sende ich anliegend eine Meldung aus dem Braunschweiger Tageblatt vom 15.6.1870. Die Etappenlängen waren bemerkenswerte 45, 85 und 90 km (geschätzt auf Basis der Ortsangaben).

Liebe Vereinsmitglieder,
nicht nur der KS hat ein neues Gesicht, auch bei der Schatzmeisterarbeit ändert sich was!
Nach über 20 Jahren Vereinsgeschichte und mittlerweile fast 800 Mitgliedern haben wir uns im Vorstand entschlossen, für die Mitgliederverwaltung die Software easyVerein zu nutzen. Ab sofort könnt ihr dort eure persönlichen Daten einsehen und bei Umzügen, Bankdatenänderungen oder neuer Mailadresse etc., die Einträge unkompliziert selbst aktualisieren!
Auch die Verwaltung der Vereinsfinanzen soll für den/die Schatzmeister/in mit weniger Arbeit verbunden sein:
Wer von euch einen Dauerauftrag am Jahresanfang eingerichtet hat, ist fein raus. Es ändert sich nichts! Wer ein SEPA-Lastschriftmandat erteilt hat, schriftlich oder bei der Onlineanmeldung, braucht sich auch um nichts zu kümmern. Nur der Zeitpunkt der Abbuchung ändert sich, allerdings erst ab 2022. Dieses Jahr wurde der Jahresbeitrag wie gewohnt in der ersten Aprilwoche abgebucht, ab dem nächsten Jahr bereits Anfang Februar!
Neu ist auch, dass die Angabe der Kontodaten bei der Anmeldung bereits als Einverständniserklärung gewertet wird und somit der Beitrag auch ohne schriftliches SEPA-Mandat abgebucht werden darf.
Mitglieder, die ihre Jahresbeiträge überweisen, sollten dies bitte bis Mitte Februar erledigen. Wenn bis zum Stichtag keine Zahlung vorliegt, erfolgt eine einmalige Zahlungserinnerung. Diese versenden wir ausschließlich per Mail, daher an dieser Stelle noch einmal die Bitte, eure Mailadresse in die Vereinssoftware einzupflegen oder uns diese an info@historische-fahrraeder.de. mitzuteilen. Bei Nichtzahlung wird bereits der Frühjahrs-KS nicht mehr verschickt und die Zugänge zur velopedia und zum Mitgliederbereich auf der Homepage werden gesperrt.
Der Verein wird künftig nicht mehr in Vorleistung gehen und die Beiträge mithilfe von mehrfachen Erinnerungen im Laufe des Jahres einfordern. Wer verspätet überweist, zahlt einen Beitragsaufschlag in Höhe von 5 €, für die Nachsendung des KS werden 3 € berechnet.
Mit pünktlicher Beitragszahlung könnt Ihr diese aufwandsbedingten Mehrkosten sehr einfach vermeiden.
DANKE für Euer Verständnis.



Traurige Nachricht, liebe Fahrradfreunde...
Am 07. Februar ist unser Vereinsmitglied Günter Rohwer verstorben. Er war eine Woche zuvor im Haus gestürzt und hat sich leider nicht mehr davon erholt. Im März wäre er 83 Jahre alt geworden.

Günter hat über Jahrzehnte viele VELOs, Treffen und Teilemärkte mit seinen außergewöhnlichen Hilfsmotor-Fahrzeugen und Fahrrädern bereichert und war überall bekannt und beliebt.
In den 90er Jahren hatte er eine der größten und hochklassigsten Fahrrad-Hilfsmotorsammlungen Deutschlands, er fuhr mit dem REX „Nasenwärmer“ von Schwäbisch Gmünd bis zum Nordkap und bewältigte auch im Alltag kurze und lange Strecken am liebsten mit seinen frühen Nachkriegs-Zweitaktern.

Günther war Innenarchitekt und selbstständiger Messebauer. Bis zum Schluss hat er trotz seiner Parkinson bedingten Beeinträchtigungen geschraubt und gewerkelt. Er war ein echter Kämpfer, der sich nicht unterkriegen ließ.

Die meisten kennen ihn aus den letzten 15 Jahren mit seinem Hybrid Dreirad, einem Transportrad mit Zweitakt- und E-Motor. Hinten war ein klassischer Holzaufbau, in dem Wachhund „Rocco“ thronte und nur gute Freunde nähertreten ließ.

Du wirst uns fehlen, lieber Günter...

Ich und mein Rad

„Willem“ – Durabo Transportfiets von ca. 1940

VON LOTHAR BECKMANN, HAMBURG

Lothar, seit wann ist das Rad bei Dir?
Ich besitze das Rad seit März 2020.

Woher stammt das Rad?
Ich las von dem Rad in einer Anzeige der Stadtteilzeitung Hamburg-Eimsbüttel. Ein Rennradsammler bot das Transportrad an.

In welchem Zustand war das Rad?
Es stand seit etwa zehn Jahren im Keller und musste erst von diversen Rennradteilen befreit werden. Ich wollte das Rad ja gleich nach Hause fahren. Es war frisch aufgepumpt, aber der Sattel war schlecht eingestellt und verursachte Schmerzen beim Fahren. Zum Glück ging es längere Strecken abwärts. Ich hatte zwar Öl für die Kette, aber leider keinen passenden „Knochen“ dabei. Es war nur mit den nötigsten Anbauteilen bestückt, aber eigentlich nicht verkehrssicher.

Wie hast du deine Erwerbung behandelt?
Zuhause habe ich mir vorgenommen, das Rad zwar in seinen Ursprungszustand zu versetzen, es aber mit zeitgenössischen Anbauteilen wie Gepäckträger, Vorderbremse, zweitem Rücklicht, neuem Kettenschutz (um jederzeit an Kette und Hinterrad kommen zu können) und einer zünftigen Holzkiste zu versehen. Ich habe zum Fetten der Teile weiße Vaseline und zum Schmieren „WD-40“ verwendet. Ich hatte es komplett zerlegt und habe im Hinterrad eine baugleiche „Torpedo“-Nabe eingebaut. Es soll mir noch lange als Einkaufsrad dienen und hat alle Voraussetzungen dazu.

Was magst du an dem Rad besonders?
Das solide Aussehen (Eigengewicht 32 Kg) und die Kraft, die es ausstrahlt, das Zuladegewicht von bis zu 100 Kg, die montierte Radlaufglocke (ohne StVO-Zulassung), seine Regentauglichkeit (wichtig für Hamburg), die breiten Reifen, seinen Spitznamen „Willem“ - alle meine Räder haben Namen.

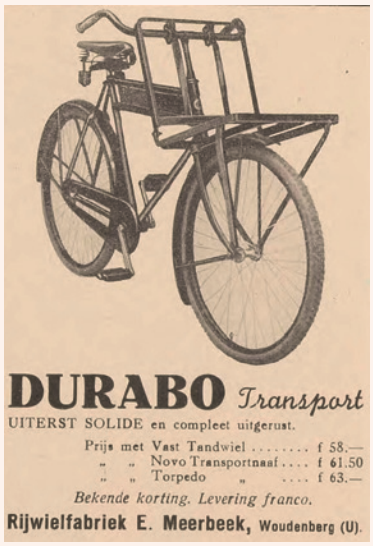
Gibt es etwas, das du gar nicht magst?
Die schwierige Handhabung durch das gleichgroße Vorderrad (26 Zoll) bei Beladung, es hat ja keine Servolenkung, der lange Bremsweg. Für ein Transportrad ungewöhnlich, verfügt es nur über eine Freilaufbremsnabe.

Hattest du bereits ein besonders schönes Erlebnis mit dem Rad?
Die Rückfahrt vom Verkäufer mit meiner Tochter vorne drauf mit den Blicken der Passanten und der Gravelbike*-Fahrer, die abwärts nicht schneller waren als wir! Und die Verzückung eines Niederländers, der extra mit dem Auto anhielt, um ein Foto zu machen.

**Gravelbike: eine Mischung aus Renn- und Tourenrad, beliebt unter Hamburger Hipstern*

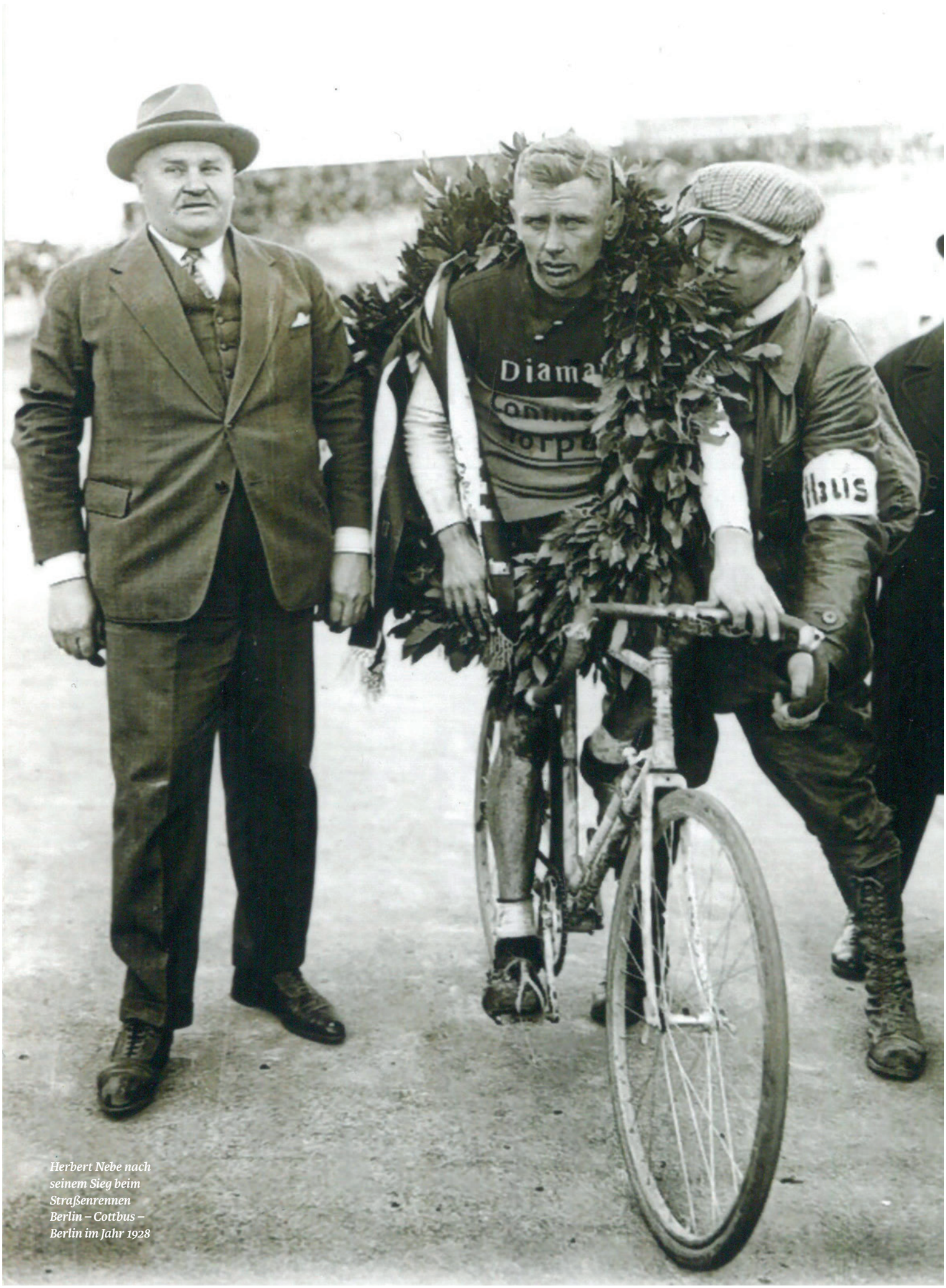


Lothar mit seinem „Durabo“-Transportfiets (Lastenfahrrad) von ca. 1940 aus Woudenberg/ Niederlande.





Fotos: Fynn Krause, Katalogausschnitt Durabo: transportfiets.net



Herbert Nebe nach seinem Sieg beim Straßenrennen Berlin – Cottbus – Berlin im Jahr 1928

Das historische Dokument

Der gestohlene Weltmeistertitel von Budapest

VON WOLFGANG SCHOPPE

Der sächsische Radsport ist stolz auf seine langjährige Tradition von Erfolgen in allen Disziplinen. Darunter allein fünf Weltmeistertitel auf der Straße bei den Amateuren. Anders dagegen sieht es bei den Profis aus, wo deutschlandweit nur Heinz Müller und Rudi Altig das bislang letzte Regenbogentrikot dieser Klasse holen konnten. In der seit 1927 beginnenden Geschichte der Titelkämpfe weiß selbst von ausgewiesenen Experten kaum noch jemand, dass der Leipziger Herbert Nebe bereits 1928 in Budapest um den wohl begehrtesten Titel des Weltradsports gebracht wurde und „nur" Silber holte.

Der Besitzer einer Steindruckerei in Leipzig-Stötteritz engagierte sich übrigens nach dem II. Weltkrieg ab 1946 als Gründungsmitglied des Berufsfahrer-Verbandes der damaligen Ostzone, fungierte eine Zeit lang als dessen Vorsitzender und verließ schließlich in den 50er Jahren seine Heimatstadt, siedelte nach Bad Segeberg/Schleswig-Holstein um und verstarb dort am 13. Oktober 1985 im Alter von 86 Jahren. Sein Freund und jahrelanger Weggefährte bei den Amateuren und Profis, Karl Seiferth (geb. 28.2.1905), mit dem er gemeinsam zahllose Rennen bestritt, unter anderem Deutscher Meister im 100 km-Mannschaftsfahren mit dem RC Tornado Leipzig wurde, und vor allem auf den Winterbahnen viele Erfolge feiern konnte, verblieb in Leipzig und konnte bis zu seinem Tode (31.12.1992) von vielen gemeinsamen Erfolgen berichten. Er bestätigte die unglaublichen Vorgänge des nachfolgenden Berichtes. Die schwer nachzuvollziehenden Ereignisse schrieb dieser 1980 in einem persönlichen Brief nieder, in dem der Altmeister nach über 50 Jahren erstmals ausführlich darüber berichtete, wie diese WM abgelaufen war. Zwischenüberschriften/Bemerkungen durch Wolfgang Schoppe WS

NOMINIERUNG DURCH DEN BDR UND VORBEREITUNG

Lieber Freund!

Nach einer guten Bilanz im Rennjahr 1928 mit Siegen bei Berlin-Cottbus-Berlin und der Sauerland-Rundfahrt sowie vielen vorderen Plätzen bekam ich ca. drei Wochen vor der WM einen eingeschriebenen Brief vom BDR mit dem Wortlaut: „Sie haben sich zehn Tage vor der WM, wozu wir Sie gemeldet haben, in Budapest zum Training einzufinden." Ich befand mich zu dieser Zeit in Hochform und steigerte diese noch, indem ich auf meiner Standardstrecke Leipzig – Oschatz – Torgau – Leipzig zehn

Fotos: Wolfgang Schoppe

Tage lang nochmals täglich 160 km absolvierte. Mein Freund und Teamkamerad bei „Diamant“, Karl Seiferth, fuhr mir entgegen und die letzten 40 km wurde Renntempo so brutal gefahren, dass Karl, der mich dort nochmal richtig fordern sollte, nicht von meinem Hinterrad wegkam und bemerkte, ich sei reif für die Irrenanstalt. Zur angegebenen Zeit begab ich mich alleine auf die Reise, fuhr ab Dresden mit dem Orient-Express nach Budapest, traf dort den ebenfalls nominierten Bruno Wolke (Berlin) und den Diamant-Manager Gustav Nagel. Gut angekommen, bezog ich mit Wolke ein Zimmer im Central-Hotel direkt am Bahnhof und erfuhr so ganz nebenbei, dass als dritter Starter noch August Brandes (Hannover) nominiert war. Am nächsten Tage erschien auch noch der Österreicher Max Bulla *(sein Teamkollege bei „Diamant“/WS)*



Start zur WM 1928.
Links Herbert Nebe
daneben Alfredo Binda

STAUBTRAINING

Als Bruno Wolke *(der für seinen erkrankten Bruder Rudolf nachnominiert worden war/WS)*, Bulla und ich erstmals die Rennstrecke abfuhren, waren wir erschüttert. Durch die baumlose Puszta ging es bei brütender Hitze. Von oben die Hölle, von unten dicker Staub, Feldwege und graue Dörfer fast ohne Menschen, nur Gänse und Hühner und Pferde. Die deutschen IBUS-Gewaltigen zeigten sich bei uns, den „Germanen“ nicht. *(1925 wurde ein Industriering für Berufsstraßensport gegründet, der alle Fahrrad - und Fahrradzubehörfirmen vereinigte, die Interesse an den deutschen Profi-Straßenrennen hatten. Erster Vorsitzender: Fritz von Opel, die Schirmherrschaft lag beim BDR/ WS).* Sie sah man abends Arm in Arm mit den Ausländern durch die Straßen ziehen, wir waren für sie überhaupt nicht da. Sie hatten wenige Tage vor dem Start die Belgier überzeugt, mit „Torpedo“-Freiläufen zu fahren, um bei einem eventuellen Erfolg den belgischen Markt zu erschließen *(einer ihrer Asse, Jules von Hevel, war sogar auf Kosten von Opel nach Ungarn gereist/WS).* Also bestand aus meiner Sicht keine Möglichkeit, für die WM gesonderte Materialverträge auszuhandeln.

Ich besorgte mir ein gutes Rotax-Hinterrad mit Leerlauf und ging damit unbekümmert zur Plombierung, die *(vor dem Renntag wurden die Räder überprüft und durften danach nicht mehr verändert werden/WS.)* in der Honved-Kaserne vorgenommen wurde.

Neben dem Plombentisch saß der Prokurist von Fichtel und Sachs, Michel Schlegelmilch. Der sah mein Hinterrad, wurde leichenblass, riss mich zur Seite und schrie mich an, was mir einfiele, ein solches Rad fahren zu wollen. Ich erklärte ihm, dass ich nicht verpflichtet wäre, sein Material zu fahren und er sich auch bisher nicht um mich gekümmert habe. Außerdem hätte mein Rad einen Leerlauf, eine wunderschöne Sache also. Er müsse sich also nicht aufregen, denn meiner Meinung nach sei ich ihm nicht irgendwie verpflichtet. Er entgegnete, dass ich ja mal zu ihm hätte kommen können, zwecks eines Vertrages.

FORDERUNGEN MIT „HÖRFEHLER“

Ich entschuldigte mich scheinheilig mit der Bemerkung, dass er doch soviel mit den Ausländern zu tun gehabt hätte. So zog er mich in den Pferdestall der Honved-Kaserne, in der die Plombierung stattfand, und wir redeten.

Da stellte ich meine Forderung: „ich fahre Torpedo und bekomme 7.000,- Mark bei Sieg und 10 % abfallend bis Platz 10.“ Das gleiche sollte für Bruno Wolke gelten, mit dem ich zusammenfahren wollte. Dies wurde mit Handschlag besiegelt und das Material übergeben. Dann sprach er mit Wolke, und ihm sagte er nur 3.000,- Mark zu. Der kam fünf Minuten später aus dem Stall, beschimpfte mich auf das Gemeinste und sagte, ich hätte ihn hintergangen. Da bin ich mit ihm zusammen noch-

Fotos: Wolfgang Schoppe





Jules van Hevel gehörte zu den Favoriten, musste aber nach viel Pech das Rennen aufgeben





Max Bulla (oben) und Bruno Wolke (unten)

mals rein und habe ihm sein Torpedorad vor die Füße geworfen. Er besaß die Frechheit, von einem „Hörfehler“ zu reden. Wir haben dann die Sache schriftlich besiegelt.

START UM 5 UHR FRÜH BEI 32 GRAD

Endlich kam der Renntag (Donnerstag, 16.08.1928). Start 5 Uhr früh, 32 Grad im Schatten, den es jedoch kaum gab. Nach 30 km Reifenschaden, Wolke wartete auf mich und wir fuhren wieder ran. Bulla sagte, dass zwei Belgier weggefahren wären und niemand Anstalten machte, nachzusteigen. Ich rief Brandes und Wolke nach vorn und gemeinsam mit Bulla verschärften wir nunmehr das Tempo. Die beiden Ausreißer waren die großen belgischen Favoriten Jules van Hevel und Georges Ronsse.
Plötzlich erschien neben uns der Opelwagen mit dem Direktor von „Fichtel und Sachs“, Konsul Willy Sachs, Prokurist Schlegelmilch, Opel- Manager Martin Schmidt und dem allgewaltigen IBUS-Chef, Herrn Fritz von Opel selbst. Letzterer stand mit hochrotem Kopf und geballten Fäusten aufrecht im Wagen und schrie mich an: Nebe, wenn sie nur noch einen Schritt nachfahren lassen oder selbst nachfahren, dann fliegen sie aus der gesamten deutschen Industrie raus.
Ich war schockiert, ein Deutscher! Ich ließ mich sofort zum Diamantwagen zurückfallen und rief meinem Chef, Prokurist Lange, zu, dass mich Herr von Opel bedroht habe, wenn ich weiterfahren sollte. Lange, jahrelang spinnefeind mit Opel, würdigte mich keines Blickes und sah aschgrau im Gesicht, stur geradeaus. Also blies ich erstmal alles ab und gemeinsam warteten wir auf das Feld.

EINE ERBITTERTE JAGD BEGINNT

An der ersten Kontrolle *(bei km 93/WS)* wurde signalisiert: 23 (!) Minuten Rückstand. Mich packte die Wut. Ich habe angetreten und eine Schlacht entfesselt, über die ich mich heute noch wundere. Ich glaube, ich war in der Form meines Lebens. Auf denkbar schlechten, sandigen Straßen und in einer enormen Staubwolke fahrend, zerriss ich das Feld in kleine Grüppchen. Nach 40 km Alleinfahrt rief

mir ein ungarischer Soldat 12 min. Rückstand zu. Irgendwann stand auf einer verdorrten Wiese der Diamantwagen mit Prokurist Lange. Der hielt sich abseits und sagte keinen Ton. Mich umsehend, entdeckte ich in der Ferne einen weißen Punkt. Es konnte nur ein Deutscher oder Österreicher sein. Also aß ich etwas und wartete. Nach ca. drei Minuten erschien Bruno Wolke, der sich über mich beschwerte, da er so lange allein hinter mir fahren musste. Gemeinsam fuhren wir weiter. Bei km 140 hatten wir nur noch 10 Minuten Rückstand.

DIE GROSSEN GEBEN AUF

Inzwischen hatten die beiden spinne feindlichen Italiener, Titelverteidiger Alfredo Binda und und Constante Giradengo, nur jeweils ihre Attacken gegenseitig gekontert und gaben, durch die Jagden zermürbt, zusammen mit Gaetano Belloni entnervt auf, was bei den Italienern für großen Ärger sorgte und zu nachträglichen Verhandlungen und Sperren führte. Es waren immerhin die ersten drei der vorjährigen WM auf dem Nürburgring. Pech hatte der vorne mit Ronsse an der Spitze fahrende Jules van Hevel. Nach einem Reifenschaden wartete Ronsse nicht auf seinen Landsmann, der mit großer Energieleistung fast wieder nach vorn fuhr, um kurz vor dem Aufschließen durch eine entgegenkommende Kuhherde zu stürzen. Noch einmal rappelte sich der Belgier auf und trotz großer Schmerzen erreichte er nochmals die Spitze, um dann entkräftet nach 140 km aufzugeben./WS

Doch weiter im Bericht des Altmeisters: Es gibt ein Foto, da erkennt man, wie ich im Vorbeifahren an Lange diesen anschrie, was für eine Schweinerei hier als Weltmeisterschaft abliefe und ob er sich nicht seines Verhaltens schäme. Kein Kommentar von ihm. Weder ich noch Wolke kannte den Stand des Rennens, er war schon weit über eine Stunde hinter mir hergefahren und ziemlich angeschlagen. Aber ich musste ihn mitnehmen, schon des Geldes wegen, denn er wollte aufgeben. In Sicht von Budapest wurde es ganz schlimm mit ihm, er war am Ende. Ich redete ihm zu, denn ich hatte ja keine Ahnung, was hinter uns lief. Nun, wir kamen dann nach 192 km zusammen an. Zweiter und Dritter mit 19 Minuten Rückstand hinter dem jungen Belgier. Am Ziel niemand, der sich um uns kümmerte. Kein Händedruck, keine Gratulation. Nichts! Wir waren zwei ganz arme Schweine aus Deutschland.

WS/ Das mörderische Rennen beendeten nur neun Fahrer von 16 Gestarteten, der Achte hatte einen Rückstand von über 42 Minuten zum Sieger. Der als Neunter und damit Letzter am Ziel eintreffende Schweizer Antenen kam nach Kontrollschluss und wurde nicht mehr gewertet. Sein Rückstand betrug 1 Stunde 26 Minuten. Der dritte Deutsche August Brandes beklagte vier Reifendefekte und schied aus.

Ergebnisse

1. Georges Ronsse (Belgien) 6:20:10 Std.;
2. Herbert Nebe (Deutschland) 19,43 Min. zurück;
3. Bruno Wolke (Deutschland) 1 Länge zurück;
4. Josef Dervais (Belgien) 36,12 Min.;
5. Walter Cap (Österreich) 1 Länge zurück;
6. Max Bulla (Österreich) 2 Längen zurück;
7. Otto Cap (Österreich) 37,35 Min. zurück
8. Ferdinand le Drogo (Frankreich) 42,26 Min. zurück

Weltmeister 1928: Georges Ronsse aus Belgien



Herbert Nebe beschwert sich vehement bei Diamant-Prokurist Lange



BENZIN GEFAHREN ?

Weiter der Bericht!/WS

Was vor uns passiert war, hatte sich danach bald rumgesprochen. Der Chef von vier (!) geheimen Streckenkontrolleuren protestierte lautstark wegen Unterstützung der Belgier durch ein deutsches Opel-Auto. Die beiden Spitzenreiter seien „Autogefahren“. Der Dolmetscher hatte übersetzt: „Im Auto drin gesessen“, meinte aber, dass sie dran gehangen hätten. In dem herrschenden Chaos wurde der Protest abgewiesen!



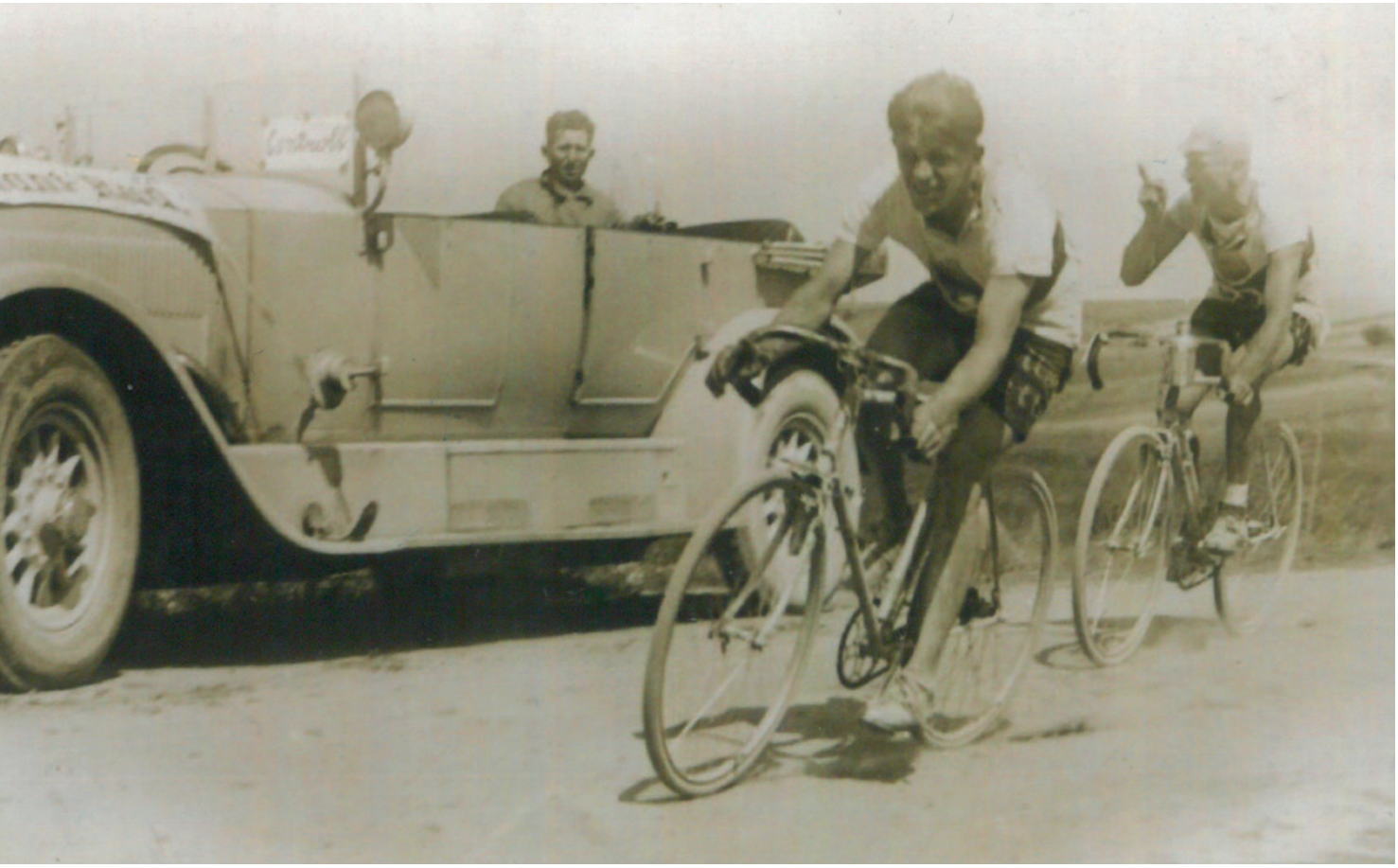
Nebe (links) und Seyfarth

Der Chronist vom deutschen „Illustrierten Radsport“, Erich Kroner, schrieb in seinem Bericht: „eine ganz gemeine Unterstellung gegen solche ehrenwerte Herren im Opelwagen. Sie hätten gar keinen Rennfahrer einladen können, da sie einen geschlossenen Wagen benutzt hätten, der mit vier Mann besetzt war“. Das war wohl das Lächerlichste an der ganzen Sache, der geschlossene Wagen, den es nicht gab. Nun, van Hevel hatte die Schweinerei nicht mitgemacht vorn und aufgegeben. Ronsse sagte einige Jahre später in Brüssel zu Max Bulla, der ihn besuchte, er wäre nie zum Ziel gefahren, wenn man ihn nicht genötigt hätte.

Meinen Chef Lange und den Manager Gustav Nagel habe ich nach dem Rennen nicht wieder gesehen! Ich bezahlte am nächsten Morgen meine Zeche und bin grußlos heimgefahren von Budapest nach Dresden, dann im Bummelzug über Nossen und Döbeln nach Leipzig und schließlich mit der Straßenbahn nach Leipzig-Stötteritz. Das Ende einer Weltmeisterschaft!

GERICHTLICHES NACHSPIEL

Zur Generalversammlung der Deutschen Berufsfahrer-Vereinigung am Jahresende bat mich der Vorsitzende Paul Oszmella um Aufklärung der WM-Vorgänge. Das musste ich ablehnen, da in meinem Vertrag eine Klausel stand, dass über Material und Rennverlauf Stillschweigen zu bewahren ist. Ansonsten 5.000,- Mark Geldbuße und Entlassung! Obwohl ich bei Diamant noch einen Vertrag für das Jahr 1929 hatte, bekam ich ab 1. Januar plötzlich kein



Fotos: Wolfgang Schoppe





Geld mehr gezahlt. Darum bat ich um Entlassung aus dem Vertrag. Trotz mehrerer Anmahnungen erhielt ich keine Antwort. Ich hatte aus dem Ausland Angebote auf Bahn und Straße und konnte nicht weg. Nun strengte ich einen Prozess an, der fast über 2 Jahre ging. Ich – zwei Anwälte, Diamant – zwei Anwälte.

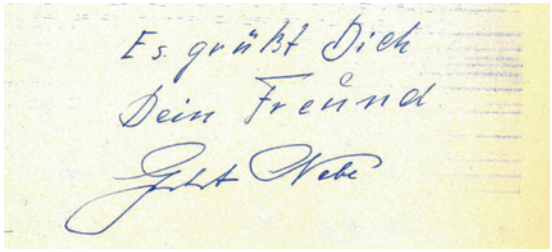
Der Akt wurde mit Verhandlungen über Berlin, Leipzig, Chemnitz und Schweinfurt herumgeschleppt und dabei seitens des Industrieringes die schmutzigste Wäsche gewaschen. Die Schlussverhandlung endete dann vorm Landgericht in Chemnitz. Ein Gerichtsdirektor Franke schlug einen Vergleich vor. Da Diamant auf der Verliererseite war, boten sie mir an: Sie (Diamant) tragen die gesamten Anwalts- und Gerichtskosten und zahlen mir 6.000,- Mark in bar. Ich war hundemüde und wollte nicht mehr, stimmte also zu. Meine Anwälte waren sehr böse darüber, es hätte ein Vielfaches mehr sein können.

1930, nach fast zweijähriger Pause, überredete man mich mit einem lukrativen Angebot und ich startete nochmals für Brennabor, fuhr mit meinem Freund Karl Seiferth die Deutschland-Tour und als Kapitän der Nationalmannschaft die Tour de France, um dann meine Laufbahn zu beenden.

Zwanzig Jahre später, 1950, bestätigte mir der im Sterben liegende ehemalige Prokurist von Fichtel und Sachs, Michel Schlegelmilch, die geschilderten Vorfälle bei der Budapester Weltmeisterschaft, bei der ich nicht gewinnen durfte. Er erleichterte sein schlechtes Gewissen, und wir sind als gute Freunde auseinander gegangen, bevor er vor einem höheren Richter stand.

WO WAR EIGENTLICH DER BDR ?

Keiner von uns hat dort vor – während – und nach dem Rennen einen dieser Herren zu Gesicht bekommen. War da überhaupt jemand bei der Protestverhandlung anwesend? Ich habe keinen gesehen. Nach meiner Heimreise schickte ich meine Fahrtspesen mit allen Belegen dem Bund zur Erledigung. Die Antwort darauf lautete: Sie sind Berufsfahrer und verdienen Geld, daher können Sie auch ihre Spesen selbst bezahlen. Wahrscheinlich müssen das die Fußballer auch, wenn sie für Deutschland nach Argentinien geschickt werden.



RESÜMEE

Zu diesem Bericht wäre noch darzustellen, wie es zu den hier geschilderten Vorgängen kam. Der Verband der deutschen Fahrradindustrie, unter der Schirmherrschaft des BDR, drängte mit Macht ins Ausland, damals nach Belgien, um dort auf dem Markt ihre Produkte abzusetzen und diesem Kampf fielen die deutschen Fahrer leider zum Opfer. Hier ging es nur um Profit, nicht um den Nationalstolz. Auf jeden Fall hätte Herbert Nebe, der bereits ein Jahr zuvor bei der WM auf dem Nürburgring Fünfter werden konnte, die einmalige Chance gehabt, bei regulärem Verlauf dieses Rennen zu gewinnen.

Fünf Jahre nach seiner Niederschrift verstarb der Leipziger im Alter von über 86 Jahren nach längerer Krankheit in seiner Wahlheimat Bad Segeberg. Er war einer der größten deutschen Straßenfahrer aller Zeiten und mit seinem ebenfalls aus Leipzig stammendem, fünf Jahre jüngerem Partner und Freund Karl Seiferth auch auf den Winterbahnen eine Macht.

Dieser bestätigte uns die unglaublichen Vorfälle von Budapest und die fast zwei Jahre währenden Prozesse und Machenschaften, denen letztendlich Herbert Nebe nicht gewachsen war./WS

Bild links:
Von links: Konsul Willy Sachs daneben Notter (Schweiz) und der Prokurist von Fichtel und Sachs, Michel Schlegelmilch

Bild oben rechts:
Der Diamant-Rennstall 1927/28
unten: Richard Huschke (Berlin), Blattmann (Schweiz), Bestetti (Italien), Seiferth und Nebe (Leipzig)
Oben: Paul Kohl (Berlin), Saccomani (Italien), Bulla (Österreich), Max Kohl

Fotos: Wolfgang Schoppe





Anmerkung der Redaktion: Der Radsport ist nicht frei von teilweise spektakulären Manipulationen – das Doping ist die bekannteste Form. Die Redaktion des Knochenschüttlers hat sich entschlossen diesen Artikel unter der Rubrik „Das historische Dokument" zu veröffentlichen. Die Empörung des betroffenen Sportlers und die seiner Sichtweise folgende Veröffentlichung an dieser Stelle sind nachvollziehbar. Es fehlen bis heute nachprüfbare Fakten, die den skandalösen Verlauf des Rennens belegen. Die Redaktion des Knochenschüttlers würde sich freuen, wenn die Veröffentlichung des Briefs dazu führt, dass die Umstände der Weltmeisterschaft 1928 vertiefend erforscht werden.

Der illustrierte Radsport nimmt die Position der Gegenseite ein und meint, Nebe habe den taktischen Fehler begangen, nicht rechtzeitig nachzusetzen.

Die folgenden Zitate aus dem illustrierten Radsport No.35 von 1928 lassen zumindest an der Neutralität ihres Berichterstatters zweifeln.

S.1066: ... also auch in diesem Jahre die Straßenweltmeisterschaft auf einer deutschen Nabe gewonnen wurde. (Hervorhebung im laufenden Text durch Fettdruck)

S1068: ... Etwas Durcheinander ginge es beim Start ... nicht genügend Pressewagen... Unser Vertreter wurde liebenswürdigerweise im Wagen des Direktors Sachs von „Torpedo" aufgenommen.

Und bestätigen den Protest der Streckenkontrolle:
S.1070: .. der Leiter der Kontrolle.... erklärt mit lauter Stimme, daß die beiden Belgier aus dem Rennen seien, da sie im Sachs Wagen gesessen hätten!!! Was für eine Ahnung muß der Mann vom Straßenrennsport haben! Zwei so bekannte Persönlichkeiten wie Direktor Sachs und Prokurist Schlegelmilch sollen Fahrer, die im Rennen liegen in ihrem Wagen aufnehmen!! Trotz scharfer Proteste läßt sich der Mann nicht überzeugen, obwohl jedes Kind eingesehen hätte, daß man in einem geschlossenen Wagen, der mit 4 Personen voll besetzt ist, nicht noch zwei Fahrer mit ihren Rädern aufnehmen kann!



Herbert Nebe

Am 11.05.1899 geboren;
13. Oktober 1985 in Bad Segeberg verstorben

STRASSE:
begann erst mit 22 Jahren seine Karriere als Straßenfahrer.

1922	1. Eisenach – Leipzig (270 km); Rund um Thum (110 km).
1923	1. Rund um Dresden (235 km) und Rund um Sondershausen (190 km); mehrere Siege im Straßen-Mannschaftsfahren; DM 6er Mannschaft mit RC Tornado Leipzig; 14 Siege bei großen Rennen.
1924	Rund um Aachen (120 km); Rund um das Saaletal (140 km); Rund um Chemnitz; Rund um Leipzig.
1925	(Profi) Deutscher Bergmeister; Großer Sachsenpreis (330 km).
1926	Rund um Sachsen.
1927	Rund um Dresden.
1928	1. Berlin – Cottbus – Berlin; 1. Rund durchs Sauerland; 1. Bayrische Rundfahrt; 2. Rund um Breslau; 3. Großer Preis von Hannover; 3. Rund um die Hainleite.
1930	Kapitän der ersten deutschen Tour de France-National-Mannschaft.

BAHN:

1927/28	Sieger auf der Winterbahn im Leipziger Achilleion beim 2x6 Stunden-Rennen und in weiteren fünf Zweier-Mannschaftsrennen, jeweils mit Karl Seiferth (Leipzig). Beide Fünfte beim 1. Leipziger 6-Tage-Rennen 1928.

Post aus England

Safeties, Bremsen und der älteste Radverein

VON TONI THEILMEIER

Dieses Mal gibt es die News and Views 399, 400 (Taraaa!) und 401 zu besprechen, außerdem den Boneshaker 214. Schon verblüffend, 400 N&V, eine stramme Leistung. Und wenn ich bedenke, dass ich praktisch die Hälfte davon in der Post hatte, komm ich mir sowas von alt vor...

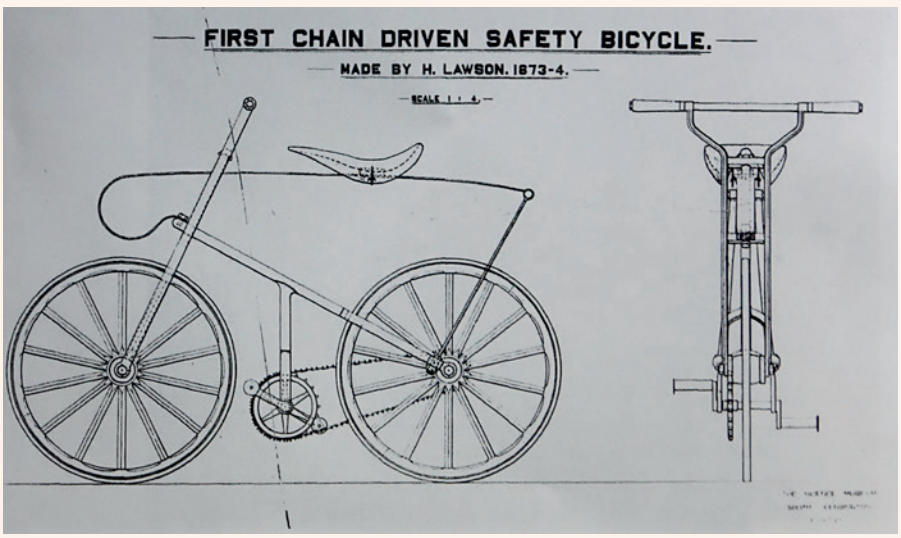
Traurig ist, dass letztes Jahr Les Bowerman, der langjährige Herausgeber des Boneshakers, nach langer Krankheit im Alter von 88 Jahren verstorben ist. Er war nicht nur eine Koryphäe in der Lokal- und Fahrradgeschichte, sondern auch ein äußerst angenehmer Mensch.
Die Besuche in seinem Herrenhaus Send Manor, das er selbst restaurierte, stehen vor meinem inneren Auge, als wären sie gestern gewesen. Ein klassisches Rennrad, das am Flügel im Salon lehnte.

N&V 399 enthält nichts, was uns hier interessieren könnte, obwohl es buchstäblich fünf Minuten, bevor ich mit diesem Bericht angefangen habe, im Briefkasten lag. Natürlich, immer noch viele Kleinanzeigen, Berichte von Treffen, tolle Bilder von Funden, aber ein Auktionsbericht findet sich erst in 401. Die letzte Auktion von Peter Card, bevor er sich nur noch mit Büchern beschäftigt, wird von Bob Cordon Champ zusammengefasst. Fahrradbezogene Emailplakate waren von £360 (Dunlop) bis £2200 (Raleigh) zu haben. Sonst waren keine Räder im Angebot, sondern verschiedene Lots Lampen und andere Ephemera.

Das Heft enthält unter der Rubrik „Hints and Tips“ eine lange Beschreibung der Pflege von alten Ledersätteln, die es wert ist, wahrgenommen zu werden. Bob Damper hat sich die Hilfe der Spezialisten Tony Colegrave und Tim Dawson gesichert und, wie ich finde, offensichtlich selbst die vier kleingedruckten Seiten zum Thema verfasst.

Aber jetzt 400. Doppelt so dick wie sonst, voll vierfarbig. Ich habe nicht gezählt, aber es sind schon ein paar Hundert Fotos von Rädern, Treffen usw. drin. Fantastisch. Natürlich finden sich auch Abbildungen von Titelseiten über die Jahrzehnte, und man wird gewahr, dass sich seit der handvervielfältigten Nummer 1 aus dem Jahr 1959 so Einiges getan hat. Glückwunsch an den V-CC.

Der Boneshaker. Calvin Trempleasure bedankt sich nach 35 Jahren dafür, dass er nach einem Platten von einem Mitbewerber bei einem Rennen in Kalifornien ein Rad bekam, so dass er das Rennen gewinnen konnte. Nebenbei erfährt man viel über Radrennen damals.



Reinzeichung des Lawson Niederrades von 1873/74 nach seinen Skizzen

Fotos: The Boneshaker No.214



Ausfahrt des Pickwick Bicycle Club 1870. Der Fahrer mit der Pfeife trägt die offizielle Vereinskleidung: einen weißen Strohhut mit schwarzem Band

Nick Clayton erklärt ein weiteres Kapitel der Frühgeschichte des Safetys. Dieser Teil der Fahrradgeschichte ist genauso verzwickt wie der Drais-Teil, also fährt Nick schwere Geschütze auf, in Form von zeitgenössischen Illustrationen und Quellen. Hier geht es um das Rad von Lawson, das allem Anschein nach, wenn es denn sofort nach seiner Erfindung 1873 oder 74 auf den Markt gekommen wäre, das Potential gehabt hätte, das viel gefährlichere Hochrad erst gar nicht aufkommen zu lassen. Weitere Details und eine Aufarbeitung auch der Forschung zu Lawson, die über Jahrzehnte stattfand, lassen Nicks Artikel zu einem Standardwerk der frühen Radgeschichte werden.

Grant Peterson (Rivendell cycle works, Kalifornien) bekam eine Kauf-Anfrage eines holländischen Steuerkopfschild-Sammlers für ein Schild seiner Marke Rivendell, die für ihre Details und Exzentrizität bekannt ist. Eins kam zum anderen, und so ist eine kurzweilige Abhandlung zum Thema entstanden.

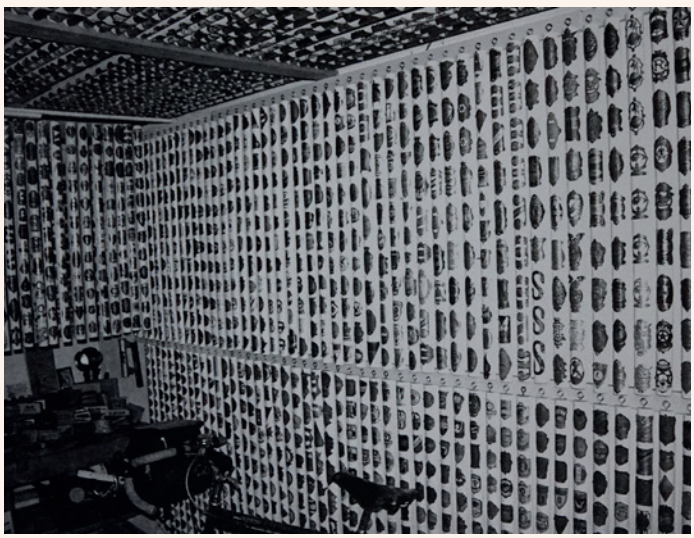
Scotford Lawrence hat wieder ein Bild ausgegraben. Es ist fast zeitgenössisch zum Hobby Horse und zeigt einige davon. Lawrence findet heraus, wer es gemalt hat und analysiert es genau und spannend.

Der weltälteste, durchgehend aktive Radverein ist 150. David Herlihy zeichnet vor dem Hintergrund des sich entwickelnden Fahrrads die Geschichte des Pickwick Bicycle Club nach. Der Club ist schon etwas elitär; man muss auf einen freien Platz warten, es gibt Garden Parties und so weiter. Zwischenzeitlich stand sogar das Radfahren nicht mehr im Mittelpunkt des Clublebens. Aber es ist eben der älteste Club.

Wir Deutschen sind eigentlich gar nicht die Schlimmsten, wenn es zum Verfassen von befremdlichen Vorschriften kommt. Das Regelwerk, das sich in Großbritannien mit Fahrradbremsen befasst, ist genauso undurchdringlich wie weitgehend sinnfrei. Allein die Frage, was überhaupt eine Bremse ist und wo am Rad sie sein muss, ist nicht wirklich geklärt. Die Antwort hängt unter anderem davon ab, ob ein Rad für den Warentransport gebaut ist, und ob bei Liegerädern die Rückenlehne Teil des Sitzes ist. Und wenn es dann dazu kommt, unter welchen Umständen ein Veteranenrad im Straßenverkehr bewegt werden darf, hört der Spaß ganz auf. Na ja, nicht ganz, die augenzwinkernde Art und Weise, in der Bob Damper (der nicht nur Ledersättel kann) die Materie analysiert, sorgt dafür, dass man doch noch Vergnügen an der Lektüre hat.



Steuerkopfschild Rivendell Bicycle Works



Jos van der Horst's Steuerkopfschild-Sammlung

Das war´s im Wesentlichen. Einen schönen Sommer wünsche ich, und bleibt gesund!

Termine 2021
(alle Termine unter Vorbehalt)

04.-06.06.2021: Velo-Treffen im VELOCIUM Weinböhla. Informationen unter www.velocium-weinboehla.de

05.06.2021: Nachtausfahrt mit Beleuchtung. Treff: 17:00 Uhr Dresden, Schützengasse 18. Fahrrad-Veteranen-Freunde-Dresden 1990 e.V.

02.+03.07.2021: Jährliches Fahrradfest in Bad Brückenau. Teilemarkt, Ausfahrten und Treffen rund um das Deutsche Fahrradmuseum, Bad Brückenau, www.deutsches-fahrradmuseum.de

12.+13.06.2021: In Velo Veritas. Am 12./13. Juni wird die Wohlfühl-Hauptstadt des Weinviertels auch zur „Stadt des Rades“. Die mittelalterliche Laaer Burg bildet die beeindruckende Kulisse für die 9. Ausgabe von In Velo Veritas. Infos: +43-664-73761338, www.inveloveritas.at

13.06.2021: Velowino. Weinheim. Vintage-Radtour für Fahrräder die vor 1988 gebaut wurden. www.velowino.de

20.06.2021: Ausfahrt für historische Rennräder in Sachsen. Fahrrad-Veteranen-Freunde-Dresden 1990 e.V. Infos: Nobert Webs, Tel. 0172 9471466

11.07.2021: Ausfahrt in Zerna bei Kamenz. Treff: 10:00 Uhr in 01920 Zerna. Am Sägewerk 6. Fahrrad-Veteranen-Freunde-Dresden 1990 e.V.

13.-15.08.2021. 23. Velocipediade in 06886 Wittenberg. Kontakt: Florian Heizereder, heize@icloud.com



27.-29.08.2021: Bergkönig, Gstaad. Swiss Vintage Cycling Festival. Vintage-Touren mit Schwerpunkt Essen & Trinken. Alter Stahl und herrliche Bergkulissen. Mit Vintage VeloMarkt. www.bergkoenig.cc

12.09.2021: „11. Fahrrad-Klassik-Markt“, Berlin/Spandau. Zeit und Ort: 9:00 - 17:00 Uhr in 13585 Berlin/Spandau, Jagowstraße. Standanmeldungen unter info@historische-fahrraeder-berlin.de oder 030-3366987

12.09.2021: Sonnenaufgangsfahrt. Treff: 4:00 Uhr bei Frank, Söbrigener Str. 44 in Pirna. Fahrrad-Veteranen-Freunde-Dresden 1990 e.V.

16.-17.10: 30. Stallhof-Treffen. Motto: „Es lebe der Sport“. 9:00 - 17:00 Uhr, Stallhof Dresden. Fahrrad-Veteranen-Freunde-Dresden 1990 e.V.

31.10.2021: Diamant-Rennradtour: Von Dresden nach Chemnitz. Fahrrad-Veteranen-Freunde-Dresden 1990 e.V. Infos: Marco Köhler, Tel. 0172 5950959

Kleinanzeigen

Suche alles zum Thema Fahrrad aus meiner Heimat Ostfriesland. Pokale, Orden, Händler-Klingeln etc. Dinus Voß 04921/9934334 oder 0160/5126523

Suche Holzfelge(n) für Schlauchreifen mit 565 mm Außen-Durchmesser Breite ca.30 mm. Am besten der Marke Hell-Ste. Top erhaltenen Hammock Damensattel vernickelt. Räudiges ausgeblichenes Paar Holzschutzbleche ohne Klarlackreste. Interessante, farbige, auch nicht mehr fahrbare Bereifung. Wanderer Vorderradnabe um 03. Helge Schultz 07141/51577, helgelud@arcor.de

Ich möchte mich herzlich für die Zuschriften zum „HEINO“-Artikel bedanken. Eine Nachschau ist für KS 72 geplant. Gruß Lothar PS: Das „Knochenrätsel“ ist auch gelöst!

Sylvain Parasote aus Frankreich sylvain.parasote@gmail.com erstellt mit großer Akribie ein Register aller bekannten Tretkurbelräder der Firmen Compagnie Parisienne und Michaux. Gemeint sind nur eindeutig zuzuordnende Fahrzeuge. Sylvains Englisch ist eher bescheiden. Zur Not hilft die Redaktion. Um die 150 Exemplare sind schon zusammengekommen.



Wer kurz vor Erscheinen des nächsten Heftes extra an die rechtzeitige Abgabe seiner Kleinanzeige erinnert werden will, bitte bei Maxi melden: kontakt@maxime-verlag.de mit Betreff ANZEIGE. :)



Verkaufe Hochrad, 52 Zoll aus Tschechien. 30 Jahre alt, schwarz, wenig benutzt, halber derzeitiger Neupreis. Heinrich Bültemann-Hagedorn: bueltemann.hagedorn@gmail.com, Tel: 01754014165

deutsches fahrrad museum



MUSEUMSLADEN

Ersatzteile und Zubehör für historische Fahrräder sowie Bücher, Geschenkartikel etc. rund ums Rad

97769 Bad Brückenau (Staatsbad)
Heinrich-von-Bibra-Straße 24
Tel: 09741/93 82 55 • 0171/83 94 800

museum@deutsches-fahrradmuseum.de



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 Rahmenbauer.

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

FahrradBuch.de

SCHÖNE BÜCHER RUND UMS RAD

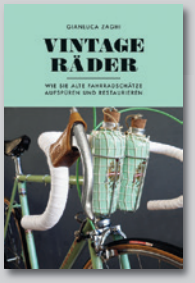


Guillaume Martin
SOKRATES AUF DEM RENNRAD
Die Tour de France der Philosophen

ISBN 978-3-95726-053-6
224 Seiten, Broschur | EUR 14,80 [D]

Wie würden sich Nietzsche, Aristoteles & Co. auf den Straßen der Tour de France schlagen?
»Ein Geniestreich.« – NZZ

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



Gianluca Zaghi
VINTAGE RÄDER
Wie Sie alte Fahrradschätze aufspüren und restaurieren

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

COVADONGA VERLAG
Spindelstr. 58 – 33604 Bielefeld – Fax: 0521/5221796
info@covadonga.de – www.covadonga.de



www.velo-classic.de
fingerhut@velo-classic.de
velo-classic - Gartenweg 46 - 32609 Hüllhorst
Tel.: 05744 / 920528 Fax: 05744 / 920529
Zubehör für klassische Fahrräder,
Rennräder, Motorfahrräder und Mopeds



Postkarte: Hermann Kolb mit dem J-Rad um die Welt. Vermutlich mit Bulli Beleuchtung der Bullinger Werke . Gleichfalls aus Stuttgart wie die Hesperus Werke. (Foto: Helge Schultz)