

DER KNOCHEN SCHÜTTLER

Zeitschrift für historische Fahrräder

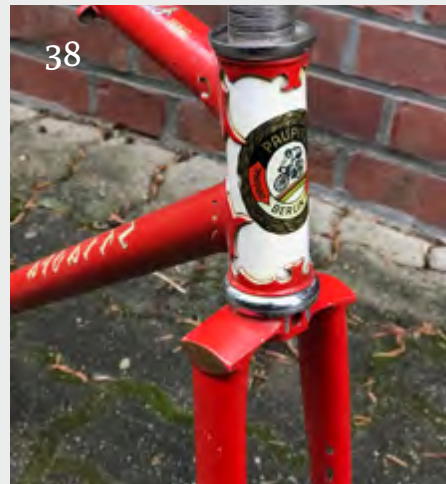
73

Heft 73
06/2022



Mercedes Fahrräder • Heinz Paupitz
Brennabor 1913 • Rücktrittnaben • Radsport-Zeitzeugenbericht

In dieser Ausgabe



04	Die Mercedes-Fahrradwerke Berlin-Marienfelde
20	Das Original unter der Lupe: Brennabor No.3, ca. 1913
24	Radsport unter dem Joch der Politik
28	Ein einfacher Ring - Speichenschutz
30	Naben - Fortschritt durch Rücktritt
34	Das Dokument
36	Augsburgs erste Radrennbahn
38	Heinz Paupitz Handarbeit aus Berlin
50	Fahrradmarken als Smartphone-App

03	Editorial
19	Die Feder
48	Ich und mein Rad
51	Literatur & Termine

*Titelbild: Rahmen
von Heinz Paupitz*

Editorial

Liebe Vereinsmitglieder,

Ja. Die Kritik ist angebracht. Der Knochenschüttler kommt zu spät. Oder drücken wir es für den Chefredakteur etwas schmeichelhafter aus: Der Termin konnte nicht eingehalten werden. Zuviel Asche will ich nicht auf mein Haupt streuen. Manchmal kommt es eben dick. Der eine Artikel fällt kurzfristig flach, der andere kommt überraschend dazu, ist dafür aber viel zu lang.

Für den Profi das tägliche Geschäft. Für den berufstätigen Amateur wird es eng, und wenn dann noch ernsthafte gesundheitliche Probleme dazu kommen, muss das neue Heft eben warten. Momentan hoffe ich, dass ich noch mal mit einem blauen Auge davon gekommen bin. Also geht der Blick vorwärts und wie ein Leser so nett meinte: Besser ein unpünktlicher, aber guter Knochenschüttler als ein schlechtes aber pünktliches Heft. Na, dann hoffen wir mal, dass diese „Chaos-Ausgabe“ die Erwartungen halbwegs erfüllt. Auch wenn diesmal die Artikel aus der Sammlerszene fehlen.

Die neue Rubrik „Das Markenrad unter der Lupe“ ist bei den Lesern sehr gut angekommen. Das Ganze

hängt natürlich auch von „guten“ Fotos und vor allem von Eurer Mitarbeit ab. Es gab doch eine ganze Menge von Markenherstellern, die Wert auf diese kleinen firmenspezifischen Details gelegt haben. Die Räder müssen nicht immer wie neu sein, aber ein appetitanregender und weitgehend kompletter Zustand ist natürlich hilfreich. Etwas

Equipment für bessere Fotos ist vorhanden und meist findet sich eine Gelegenheit für einen Fototermin.

Die Rubrik das Dokument soll Lust machen, in „verstaubten“ Akten zu stöbern, dort liegen noch jede Menge Informationen, die Google niemals findet. Und das oft direkt vor der Haustür. Der Fund eines ungenannt bleiben wollenden Mitglieds lag nicht etwa verstaubt in einer dunklen Ecke (Die Depoträume stehen unter Überdruck, um eben dem Staub keine Chance zu geben), sondern fein säuberlich zwischen säurefreien Karton.

Ein Tipp zum Schluss: Jedes Jahr gibt es wie den Tag des Denkmals auch einen Tag der Archive, an dem sich mehrere

Hundert Archive vorstellen. Eine gute Gelegenheit, einmal Kontakt aufzunehmen. In dem Sinne lasst die Räder rollen

Euer Helge



Nietzsche auf dem Veloziped – ein Symbol für den Fortschritt. Man beachte die Geste der fremden Hand :) Ausschnitt aus der Hölderlin Skulptur von Peter Lenk.

IMPRESSUM

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

Bankverbindung
Landessparkasse zu Oldenburg (LZO)
BIC: BRLADE21LZO
IBAN: DE0428050100091055335

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@knochenschuetler.de
anzeige@knochenschuetler.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 6.10.22
Redaktionsschluss Kurzaufartikel 15.10.22
Anzeigenschluss 15.10.22

Die kurze Fahrrad-Episode
einer großen Marke – Teil 1

Die Mercedes- Fahrradwerke Berlin-Marienfelde

VON J.K.E. WAGNER



Nach dem 1. Weltkrieg suchte die Daimler-Motoren-Gesellschaft neue Aufgabenfelder. In Berlin-Marienfelde wurde, nach einer kurzen Planungsphase, in einem schon bestehendem Gebäude das Mercedes-Fahrradwerk errichtet. Von 1923/24 bis 1926 wurden dort ca. 28.000 Fahrräder gebaut. Eine finanzielle Krise erforderte 1926 die Gründung der Daimler-Benz AG. Durch Umstrukturierung des Unternehmens sowie mangelnde Wirtschaftlichkeit, wurde die Produktion von Fahrrädern Ende 1926 eingestellt.

WIE KAM MERCEDES (DAIMLER) NACH MARIENFELDE?

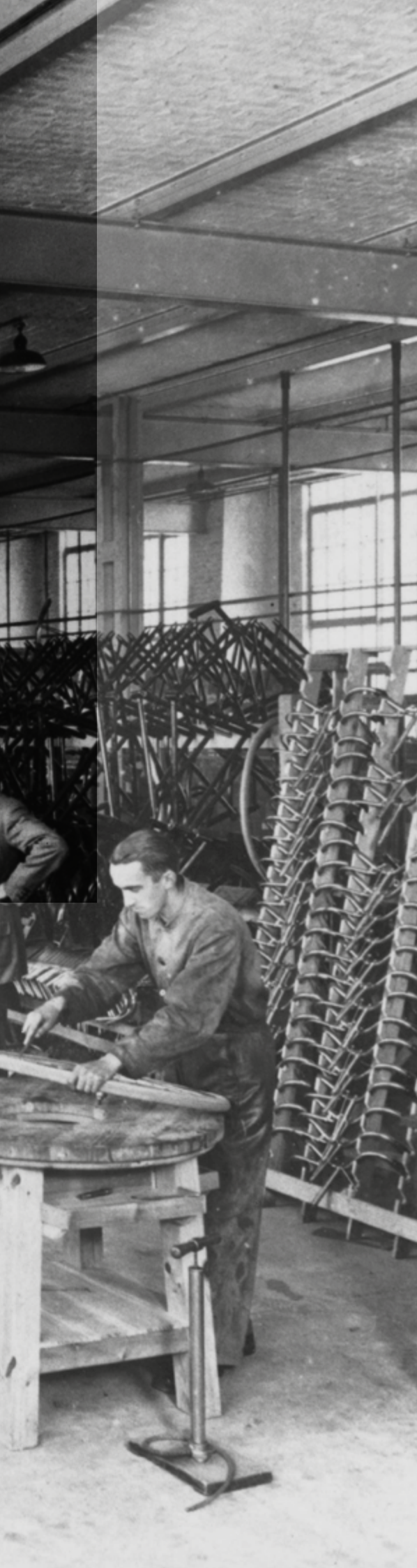
Die Adolf Altmann & Comp. Motoren- und Maschinenfabrik produzierte seit 1879 in Berlin, Ackerstraße 68 atmosphärische Dampfmaschinen nach dem Patent Hoffmeister (Wien). Bis 1886 wurden bereits über 400 Motoren gefertigt.^{1,1}

1896 fertigte man Petroleum-Motoren, -Locomobile und Petroleum-Lastenzugmaschinen ohne Gleise, Dampfmaschinen und Mühlen aller Art.

Auch baute man Spezialmaschinen zur Produktion von Muttern, Schrauben und Gewinden.^{1,2}

1896 bot sich die Gelegenheit, ein großes Grundstück in Marienfelde bei Berlin zu erwerben, das im Süden der Stadt gelegen ist. Der Umzug auf das neue Gelände fand laut einer Anzeige zum 1. Oktober 1898 statt.

Im gleichen Jahr konnte vom Messingwalzwerk Richard Schulz & Cie ein weiteres Grundstück erworben werden.^{1,3} Bereits im Jahr 1897 führte A. Altmann Verhandlungen mit der Führungsspitze der DMG (Daimler-Motoren-Gesellschaft), die an den Anlagen, Patenten und technischen Wissen interessiert war. Der Aufsichtsratsvorsitzende der DMG und Rüstungsindustrielle Max von Duttenhofer verband sich mit Rheinmetall, AEG und British Daimler Corp, um das Altmannsche Stammwerk zu übernehmen und auszubauen. Gottlieb Daimler wurde erst nach dem Kauf darüber in Kenntnis gesetzt. Das Werk hieß zuerst Allgemeine Motor-Wagen GmbH. 1898 erfolgte die





Adolf Altmann &
Comp. Motoren- und
Maschinenfabrik
Marienfelde um 1900

Umbenennung in Motorfahrzeug- und Motorenfabrik AG, Marienfelde b. Berlin (MMB). Die DMG vergab Lizenzrechte an die MMB. Es wurden in Marienfelde Fahrzeuge unter den Namen Daimler verkauft.¹⁴ Die Belegschaft des Betriebes betrug um 1900 bereits über 1.300 Menschen.¹⁵

Am 2. Oktober 1902 wurde die in Konkurs gekommene MMB von der DMG übernommen. Anschließend erfolgte hier die Nutzfahrzeug-Produktion der DMG.¹⁶ Im Januar 1917 wurde dort der Prototyp des ersten deutschen Panzers A7V bei der DMG vorgeführt. Daimler fertigte dafür die Motoren und Fahrgestelle.¹⁷

Nach dem Ersten Weltkrieg machten sich der Boykott der deutschen Industrie durch das westliche Ausland, die Reparationen, der Zusammenbruch der Währung und die steigende Zahl der vorher im Rüstungsbereich tätigen neuen Automobilfirmen negativ bemerkbar. Diese Schwierigkeiten

sowie das durch den Friedensvertrag begünstigte Vordringen ausländischer Produzenten, wie der Ford Motor Company, auf den heimischen Markt führten zu einer schweren Strukturkrise der deutschen Rüstungs- und Automobilindustrie.

Trotz zeitweiliger Überlegungen zum Verkauf der Standorte Sindelfingen und Berlin-Marienfelde entschied sich die Daimler-Motoren-Gesellschaft gegen eine Veräußerung und plante ab 1921 eine Diversifizierung der Produktpalette.¹⁸

In Berlin-Marienfelde wurde eine Tochtergesellschaft zur Fahrradproduktion unter dem Markennamen Mercedes gegründet.

Aus den gleichen Überlegungen heraus wird am 26. März 1923 in Untertürkheim die „Lissa Maschinenfabrik GmbH“ zur Produktion von Schreibmaschinen gegründet und kurz darauf in „DMG Büromaschinenfabrik GmbH“ umbenannt. Der endgültige Beschluss zur Produktion von Schreibmaschinen fällt erst am 27. November 1923 durch den Vorstand der Daimler-Motoren-Gesellschaft.¹⁹

Da der Name Mercedes bereits für die Mercedes-Büromaschinen- & Waffenwerke AG in Zella-Mehlis/Thüringen geschützt (beziehungsweise von der DMG an diese verkauft wurde) und der Name Daimler in England und in den meisten Dominions während des Krieges für die Daimler Company in Coventry eingetragen worden war, wählte man die Bezeichnung DMG Schreibmaschine. Die Schreibmaschinenproduktion fand bis 1927 statt.¹¹⁰ Wie eine Recherche bei depatis.net ergab, wurden für den Zeitraum von 1922 bis 1924 immerhin 8 Schreibmaschinen-Patente für die DMG eingetragen. Diese sind wohl noch seltener als die Fahrräder, möglicherweise sind nur



Die Werkhalle der
späteren Fahrradfer-
tigung (um 1910?)

2.000 Stück gebaut worden.^{1,11} Dies erscheint mir aber recht niedrig angesetzt.

WIRTSCHAFTLICHE UND SOZIALE SITUATION IN DEUTSCHLAND

Die seit 1914 zunehmende Inflation kulminierte während der Proteste gegen die Ruhrbesetzung im Frühjahr 1923, in einer Hyperinflation.^{2,1} Mitte Februar 1923 wurde ein Opel-Herrenrad mit Gummi, Glocke und Laterne für 250.000 Mark verkauft.^{2,2} Ebenfalls 1923 wurde das teuerste Diamant-Fahrrad für 2.500.000 Mark verkauft.^{2,3}

Putschversuche wie der Kapp-Putsch 1920 und der Hitler Ludendorff-Putsch 1923 sowie Niederschlagungen von Massenstreiks (1920: Ruhraufstand, 1921: Märzkämpfe) mit Hilfe von Freikorps hinterließen Hunderte von Toten. Erst die Einführung der Rentenmark im November 1923 und der Reichsmark im August 1924 brachte, bei einer Umtauschrate von 1/1 Billion, Besserung.^{2,4}

Von 1924 bis 1929 folgten „Die Goldenen Zwanziger Jahre“.^{2,5}

GRÜNDUNG DER MERCEDES-FAHRRADWERKE

Bereits am 12. August 1921 wurde bei der DMG eine erste Denkschrift zur Aufnahme der Herstellung von Fahrrädern verfasst. Leider liegt mir diese nicht vor. „In der Aufsichtsratssitzung der DMG vom 22. Oktober 1921 werden auf Antrag des Vorstandes 100.000,- M. und 250.000,- M. für Versuche in der Herstellung von Schreibmaschinen und Fahrrädern bewilligt“^{3,1}

RENTABILITÄT

Schon am 12. Januar 1922 folgte eine zehneitige Rentabilitätsberechnung, die ich hier gekürzt wiedergebe. Es wird im Schreiben davon ausgegangen, daß, wenn die D.M.G die Produktion von Fahrrädern aufnimmt, „der weltberühmte und viel genannte Name Mercedes dem Rad den Weg in die ganze Welt öffnet und ihm genauso viel Ehrfurcht und Achtung wie den Automobilen entgegengebracht wird“. „Es kommt heute darauf an: wer das beste Material verwendet und präziseste Arbeit und schönste Ausführung liefert, der hat das Renommee.“ Es wird sofortiges Handeln empfohlen, da die Lage an Markt sehr günstig sei, da es Lieferfristen von 6 Monaten gäbe und einige Hersteller sogar für 1922 ganz ausverkauft wären. Alles dafür notwendige Material außer Gummi kann im Inland besorgt werden. Die Variante, eine bestehende Fahrradfabrik zu erwerben, scheidet aus, da selbst die schlechtesten ausgelastet sind, also sollte ein neues Werk errichtet werden.

Der Verfasser schlägt vor, möglichst viel im eigenen Werk zu fertigen, um die hohe Qualität wie im

„Wenn D.M.G die Produktion von Fahrrädern aufnimmt, wird der weltberühmte und viel genannte Name Mercedes dem Rad den Weg in die ganze Welt öffnen und ihm genauso viel Ehrfurcht und Achtung wie den Automobilen entgegen bringen“

Schreiben Rentabilitätsberechnung 1922

Automobilbau gewährleisten zu können. „Es soll kein Grossistenrad, Auslandsrad oder markenloses Rad entstehen“.

Ein kettenloses Rad mit Spiralkegelräderrantrieb wird angedacht, sowie die Möglichkeit aus dem Fahrradbau in eine Motorradfabrikation einzusteigen.

Es wird darauf hingewiesen, dass fast alle deutschen Fahrradfabriken rückständig in ihrer Fabrikation sind. In einer modernen Fabrik könnten also mehr und bessere Räder mit weniger Beamten, Arbeitern und Raum gebaut werden.

Eine der größten deutschen Fahrradfabriken benötigt damals 203 Arbeiter um 100 Räder am Tag herstellen zu können: 33 Dreher, Bohrer, Stanzer und Fräser, 75 Schlosser, 34 Schleifer, Vernickler und Schwabber, 26 Lackierer, 35 Monteure. Es soll alles außer Korkgriffen, Sätteln, Taschen, Speichen, Nippel, Ketten, Kugeln, Felgen, Bremsfedern, Bremsgummis, Helmölnern, Kettenschuttkästen, Hinterradnetze, Pumpen und Ölkannen selbst hergestellt werden. Ein Arbeiter verdient 500 Mark bei einer 48 Stundenwoche. Das ergibt 162,30 Mk an produktiven Arbeitslöhnen. „Die Zahl der unproduktiven Arbeiter beträgt bei der Fahrradproduktion zwischen 15-25% von den produktiven Arbeitern, bei der DMG also im ungünstigsten Fall rund 50.“

(Anmerkung unproduktiven Arbeiter sind z.B. Dienstboten, Pfortner, Reinigungskräfte. Arbeitskräfte, die nicht unmittelbar an der Produktion beteiligt sind). Die Kosten dafür sind in den Betriebs- und Handelskosten enthalten. „Bei einer Neueinrichtung und Neuorganisation des Werkes die ich ins Auge gefaßt habe beträgt der zusätzliche Unkostenprozentsatz reichlich gerechnet höchstens 150 %.“ Die Kosten für ein Herrenrad aus allerbesten Material, ohne Gummi wurden wie folgt berechnet:

„Produktive Löhne 162,30 Mk. Plus 150% der produktiven Löhne 243,45 Mk. Plus Materialkosten 335,40 Mk. Also insgesamt. 741,15 Mk.“

Als Personal rechnet der Autor:

Betrieb: 1 Betriebsleiter, 1 Assistent, 5 Meister, 1 Magazinvorsteher, 6 Magazinbeamte, 1 Expedient (Versand), 3 Hilfsbeamte (Anmerkung: Als Beamte wurden damals auch technische und kaufmännische Angestellte bezeichnet.) Angestellte im Tage- oder Stundenlohn = 16 Arbeiter

Konstruktionsbüro: Chefkonstrukteur, 1 Konstrukteur, 2 Zeichner, 1 Schreiber, 1 Laufbursche

Kaufmännische: 1 Prokurist, 1 Assistent, 1 Einkäufer, 2 Hilfsbeamte, 1 Buchhalter, 1 Assistent, 3 Schreibdamen, 1 Registrator, 5 diverse kleinere Hilfsbeamte.

Raum: Mechanische Abteilung 600 qm, Schlosserei 2.000 qm, Schleiferei etc. 400 qm, Lackiererei 500 qm, Montage und Magazin fertiger Räder 3.000 qm, diverse Lager etc. 1.500 qm. Insgesamt also 8.000 qm.

Dabei sind noch Reserven für eine 50 %ige Produktionssteigerung vorhanden.

Die Kosten für die Werkzeugmaschinen und die Einrichtung werden mit 8.500.000 Mk beziffert, wobei einige überflüssige Maschinen aus Unterürkheim übernommen werden sollen.

Es ergibt sich folgende Rentabilitätsaufstellung:

5 % Verzinsung der Kapitalanlage	425.000
10 % Amortisation	450.000
Miete Gebäude	120.000
Betriebsunkosten	1.320.000
Gehälter Beamte	1.500.000
Lohn unproduktive Arbeiter in Werkstätte	1.215.000
Handelsunkosten,	1.500.000
Total	6.530.000

Die produktiven Löhne werden pro Jahr mit rund 5.278.000 Mk angegeben. „Der oben angenommene Unkostenprozentsatz von 150 % ist überreichlich bemessen, das Rad ohne Gummi käme also bloß auf MK. 715,35.“ Die Kundenpreise der Konkurrenz in Mark, ohne Gummi und ohne Freilauf werden Ende 1921 wie folgt angegeben:



Dürkopp 1650, N.S.U. 1550, Wanderer 2140, Seidel und Naumann 1700, Corona 1600, Brennabor 1950. Mit Rücktrittbremse sonst komplett wird ein Mehrpreis von Mk 240 bis 300 Mk und für prima Gummi 500 Mk gefordert.^{3.1}

In der Aufsichtsratssitzung der DMG vom 10. Juni 1922 wird dem Vorstand zur Einrichtung der Fahrradherstellung ein Kredit von Mk. 25.000.000 bewilligt.^{3.2}

ADRESSE

1924 erscheint die Firma erstmals im Berliner Adressbuch.^{4.1} Bis 1925 wird die Schultz'sche Privatstr. 7 als Adresse angegeben. Ab 1926 wird die Daimlerstraße 7 angegeben. Dabei handelt es sich um die Adresse des gesamten DMG-Werkes. Einzelne Gebäude, also auch die Mercedes-Fahrradwerke, sind nicht ausgewiesen. Das gesamte DMG-Werk hat nur 10 Telefonnummern.

BEGINN DER PRODUKTION

Im August 1923 wird ein Vertrag zwischen der DMG und der Mercedes-Fahrradwerke GmbH zur Übernahme der gesamten Fahrradproduktion in Lizenz abgeschlossen.^{6.1}

Am 10. April 1923 schreibt Dr. Arthur Herz aus Frankfurt a.M., dass er sehr am Kauf eines Mercedes-Rades interessiert sei.

Das Antwortschreiben vom 13. April 1923 der DMG, ist erhalten. Darin wird erwähnt, dass zuerst 200 Proberäder gebaut werden sollen, die Mitte des Jahres nur durch Werksangehörige erprobt werden sollen. Sobald die als notwendig erkannten Verbesserungen angebracht worden sind, soll mit der Serienproduktion begonnen werden. Mit einer Markteinführung wird Anfang des Jahres 1924 gerechnet.^{6.2}

Mit den ersten Proberädern wurden auch zwei Kinderräder gebaut. Eines bekam Ulrich, der Sohn des Direktors Schippert. Das andere erhielt Peter, der fünfjährige Sohn von Albrecht Fischer (technischer Direktor DMG Marienfelde) zu Weihnachten. Er fuhr das 24 Zoll Rad ohne Freilauf (umgangssprachlich Ewigtreter) 5 Jahre lang, bis der Rahmen brach.

Luftbild des DMG Werksgeländes um 1925 Blickrichtung Nordost. Die Halle der Fahrradwerke ist am linken Bildrand klein zu sehen (angeschnitten). Oberhalb der Mitte ist das heute auch zur Mercedes-Benz AG gehörende denkmalgeschützte Gebäude der Fritz Werner AG zu sehen. Es sind große Teile der Halle der Mercedes-Fahrradwerke in einem stark veränderten Umfeld erhalten und können auf Satellitenbildern betrachtet werden.



Darauf konnte er das Mercedes Rennrad seines älteren Bruders mit Holzfelgen, Schlauchreifen, Felgenbremsen, Zahnkranzfreilauf, Rennlenker aber ohne Schutzbleche übernehmen. Beide Räder wurden 1944 bei einem Bombentreffer auf das Haus der Familie zerstört. ^{6.3} A.Vischer berichtete in seinem Schreiben vom 23.11.1923 an Kommerzienrat Berge in Stuttgart-Untertürkheim von Anlaufschwierigkeiten in der Produktion. Er geht davon aus dass bei reibungslosen Ablauf im Februar 1924 300, und im März 700 Räder, geliefert werden können (hochgerechnet ergäbe das ca. 7000 Stk. für 1924). Dafür nennt er mehrere Gründe: Anlieferung und Aufstellung der Press- und Fabrikationswerkzeuge, verspätete Festlegung der Konstruktion der Fahrradtypen, Lieferung der Werkzeuge ohne zeichnerische Unterlagen und deren Bestellung ohne Priorität der Dringlichkeit. Die Produktion müsse sich erst einspielen. Es werden Maschinen benutzt, die weniger geeignet sind als ausgesprochene Spezialmaschinen. Materialfragen seien noch nicht gelöst. Es fehle an tüchtigen Facharbeitern, die erst eingelernt werden müssten. Er beklagt, dass Schleiferei, Vernickelei und Lackierung weitab lägen, so dass weite

Transportwege entstünden. ^{6.4} Es folgt der Hinweis, dass die erste Lieferung in Puncto Selbstkosten schlecht abschneidet, es aber wichtig sei, überhaupt und in guter Qualität, auszuliefern. Nimmt man den Wochenbericht Nr. 31 (52. Woche) vom 30. Dezember 1924 als Anhaltspunkt und geht davon aus, dass die reguläre Produktion mit der Erstellung von Wochenberichten einhergeht, dann kann man aus 52 Wochen abzüglich 31 Wochenberichte die 22. Woche als Produktionsbeginn errechnen. Dann wäre Montag, der 26. Mai als Start der Produktion zu vermuten.

EINBLICKE IN DIE WERKSHALLE

Rahmenproduktion: Auf diesem Bild lässt sich eine Fließbandfertigung nicht erkennen. Im Vordergrund sind Vorderbauten von Damenrahmen, im Hintergrund fertige Damenrahmen und wenige Herrenrahmen zu sehen. Die Lenker wurden, wie bei Markenrädern in den 1920ern üblich, selbst gefertigt. Bei starker Vergrößerung sind auf den Werkbänken links hinten große Mengen an Lenkern zu erkennen.

Montagehalle: Das Foto erweckt einen etwas improvisierten Eindruck, Montage wie im Service,

*Mercedes-
Fahrradwerke
Rahmenproduktion*





die Standpumpe ist auf ein Holzbrett geschraubt und die Pneu werden ohne einen geeigneten Halter auf einem Holztisch montiert.

Wie an den verbauten Sätteln und Linierungen zu erkennen ist, wurde es nach Oktober 1925 aufgenommen. An diesen Rad und an einigen im Hintergrund ist zu erkennen, dass die Felgen mit einer Hülle geschützt sind.

Versand-Expedition: Der Blick Versandhalle zeigt unter der Decke hängend ca. 300 fertig lackierte Herrenrad- Rahmen im Pufferlager. Auf dem Boden stehen nochmals 60 überwiegend Herrenrahmen. Da im Fahrradgeschäft im Frühling und Sommer deutlich mehr Fahrräder verkauft werden als im Herbst/Winter, wird für die neue Saison vorproduziert. Vermutlich stammt das Foto aus dieser Periode. Das Damenrad hat nur

einem Steg zwischen Ober- und Unterrohr, der des Gabelfußes ist nicht vernickelt. Die Kurbeln am Rennrad sind kantig, sowohl Damenrad wie auch das Rennrad haben Muffen am oberen Ende des Sattelrohrs. Diese Beobachtungen verweisen auf ein Aufnahmedatum nach Oktober 1925. Die meisten der versandfertigen Räder haben keine Reifen und einen Felgeschutz. Es ist zu vermuten, dass sie ohne Pneumatik verkauft wurden. Am Damenrad mit weißen Reifen ist am Lenker eine Klingel und eine Luftpumpe zu sehen. Das Rennrad mit farbigen Reifen ist mit einer ovalen Satteltasche und Hebelmutter zum Befestigen der Räder und Luftpumpe ausgestattet.

Direkt östlich neben dem Produktionsgebäude befindet sich ein Stichgleis, das zum Bahnhof Marienfelde führt. Bei den erhaltenen Unterlagen

Technische Einzelheiten.

1. Rahmen:

Innenlötung, Steuerkopf aus einem Stück mit in die Hauptrohre hineinreichenden Verstärkungsmuffen, in nach vorn spitz zulaufender schnittiger Form, die gleichzeitig zur Versteifung beiträgt; Sattelmuffe, Hintergabelenden und Tretlagergehäuse mit eingesetzten Verstärkungen. Sämtliche Teile aus hochwertigem, zähstem Material hergestellt.



2. Vordergabel:



Um unbedingte Haltbarkeit zu erreichen ist der Gabelkopf — der am stärksten beanspruchte Teil des ganzen Rades — aus zähstem Material gepreßt und mit dreifach eingelegter Versteifung versehen. Durch diese Konstruktion wird außer der leichten und eleganten Form die erreichbare größte Festigkeit erzielt. Nur allerbeste Qualitäts-Gabelscheiden kommen zur Verwendung. Die Steuerungsteile aus zähstem Einsatzmaterial werden aus dem vollen auf modernsten Präzisions-Automaten gedreht, dann gehärtet und geschliffen. Hierdurch wird genaueste Lagerung der Steuerung erzielt.





Bild oben: Eisenbahn-Versandkarte vom Februar 1925

Bilder links: Montagehalle und Versand-Expedition

finden sich auch Frachtbriefe und eine Versandkarte für die Bahn. Ich vermute, dass ein Großteil der Bestellungen per Bahn versendet wurde. In der näheren Umgebung wahrscheinlich auch per Fuhrwerk oder LKW.

KATALOGE

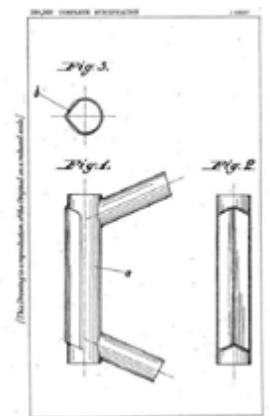
Insgesamt sind 3 Kataloge bekannt von Februar und März 1924, sowie vom Oktober 1925. Der erste Katalog (Feb. 1924) wurde schon einen Monat später durch eine graphisch verbesserte Version ersetzt. Es kann darüber spekuliert werden, dass es noch einen weiteren Katalog vom Oktober 1924 gegeben hat. Es ist in der Fahrradbranche üblich, im Herbst den Katalog für die neue Saison zu veröffentlichen. Auch gibt es laut der Preisliste 4 ab dem 1. Januar 1925 neue Modelle, die ja

auch beworben werden mussten. Möglicherweise hielt man das aber auch nicht für nötig, da laut Wochenbericht Dez. 1924 bereits Bestellungen für Fahrräder in fast der gleichen Höhe, wie die bereits im gesamten Jahr 1924 gelieferten Rädern, vorlagen.^{8,1}

Katalog Februar 1924: Die Räder werden wie folgt beworben: „vornehmes Aussehen bei schnittigster Form, außerordentlich leichter Lauf bei hervorragender Elastizität, geringes Eigengewicht bei größter Haltbarkeit“. Es wird sich auf das 1885 von Daimler gebaute Motorfahrrad (eigentlich Reitwagen) bezogen. Man kündigt auch den Bau von Motorrädern an. Es soll die gleiche Güte wie bei den weltbekannten Mercedes-Kraftwagen erreicht werden.

3. Tretlager: (D. R. P. a.)

Dasselbe ist mit konzentrischen Kugelinglagern erstklassiger Erzeugung versehen. Der Einbau des Lagers ist so vorgesehen, daß ein Nachstellen nicht erforderlich ist und ein Verstellen bei Auseinandernehmen und Wiedereinbau ausgeschlossen bleibt. Die Bauart des Getriebes sichert eine vollkommen genaue Lagerung der Tretlagerachse, sodaß ein Ecken, selbst durch unsachliche Behandlung, nie eintreten kann. Durch eingehende Versuche ist einwandfrei festgestellt worden, daß der Lauf der Achse mit diesen Kugelinglagern ein wesentlich leichter ist als beim sogenannten Konuslager, weil bei ersterem nur senkrechte Druckkräfte auftreten, während beim Konuslager außerdem noch solche seitlicher Richtung von den Lagern aufzuheben sind. Das Mercedes-Tretkurbellager weist eine Dauerschmierung auf in der Art, daß ein einmaliges Füllen der Lager mit einem nicht flüssigen Schmiermaterial genügt, um ungefähr ein Jahr jedes Oelen entbehrlich zu machen. Die Sicherheit gegen Eindringen von Schmutz und Staub ist gegeben durch die besondere Art der Labyrinth-Abdichtung. Das Lager läßt sich sehr leicht auseinandernehmen, indem man nach Abziehen der Kurbel die Achse nach der Kettenradseite herauszieht, wodurch dann die Kugellager frei werden.

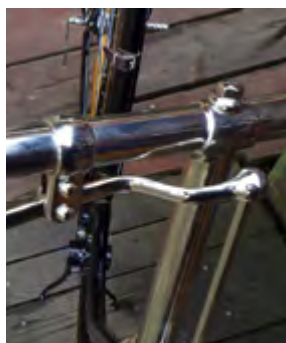
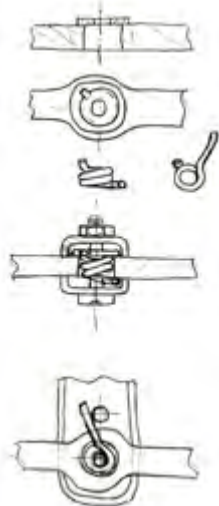


In den Katalogen von 2.24 und 3.24 befindet sich im Lampenhalter ein dreidimensionaler Mercedes-Stern.^{8.1.2} Der Stern im Lampenhalter ist sehr selten, deshalb kann man davon ausgehen, dass er schon im Oktober 1924 mit der Einführung der Modelle 7-11 entfiel. Ein besonderes Kennzeichen der Mercedes-Räder ist die nach vorne spitz zulaufende Form des Steuerkopfes. Dies nimmt die Form der Kühler der Mercedes-Automobile in den frühen Zwanzigern auf und wirkt laut Katalog gleichzeitig versteifend. Die Form ist in Frankreich und Großbritannien patentiert (GB 199,369, FR 565559). Die Patente ist erstaunlicherweise nicht auf die Mercedes-Fahrradwerke angemel-

det, sondern auf die DMG Fabrikstraße, Stuttgart, Untertürkheim, Deutschland. Ein deutsches Patent konnte nicht gefunden werden.^{8.1.3}

Durch das qualitativ hochwertige konzentrische Kugelringlager wollte man sich von der Konkurrenz abheben. Die heute geläufige Bezeichnung wäre Rillenkugellager. Solche waren zeitgleich auch bei den höherwertigen Modellen anderer Hersteller wie Dürkopp oder Görike zu finden. Diese Art des Tretlagers wurde schon seit ca.1910 beim Fahrradbau eingesetzt.^{8.1.4} Ab Oktober 1924 mit der Preisliste 3 (s.u.) werden bei den günstigeren Rädern auch Konus-Tretlager verbaut. Es sind verschiedene Vorderradnaben verbaut worden.

Katalog Februar 1924:
Die verfügbaren Lenker sind zeittypisch.
Der Bremshebel erinnert in der Ausführung an den von Dürkopp. Das eine Ende ist zum besseren Greifen abgeflacht, am anderen Ende befindet sich ein Kugelkopf. Die Schelle auf dem Foto wurde ergänzt, entspricht aber weitgehend dem Original. Die Bremshebelfeder ist elegant im Bremshebelhalter untergebracht.



4. Vorderradnabe:

Da beim Vorderrad nicht nur senkrechte, sondern auch seitliche Druckkräfte von den Lagern aufzunehmen sind, kommen für Lagerung der Vorderachse Konuslager zur Verwendung. Die Oelung erfolgt durch einen Helmöler, der mit einem in die Nabe eingezogenen Oelverteilungsrohr verbunden ist.

Beim Vorderrad ist gleichfalls gute Abdichtung gegen Eindringen von Schmutz und Staub durch die Labyrinth-Abdichtung erreicht.

5. Hinterradnabe:

Bestbewährte Freilaufnabe mit Rücktrittbremse nach besonderer Beschreibung. Auf Wunsch wird Nabe mit mehrfacher Uebersetzung eingebaut.

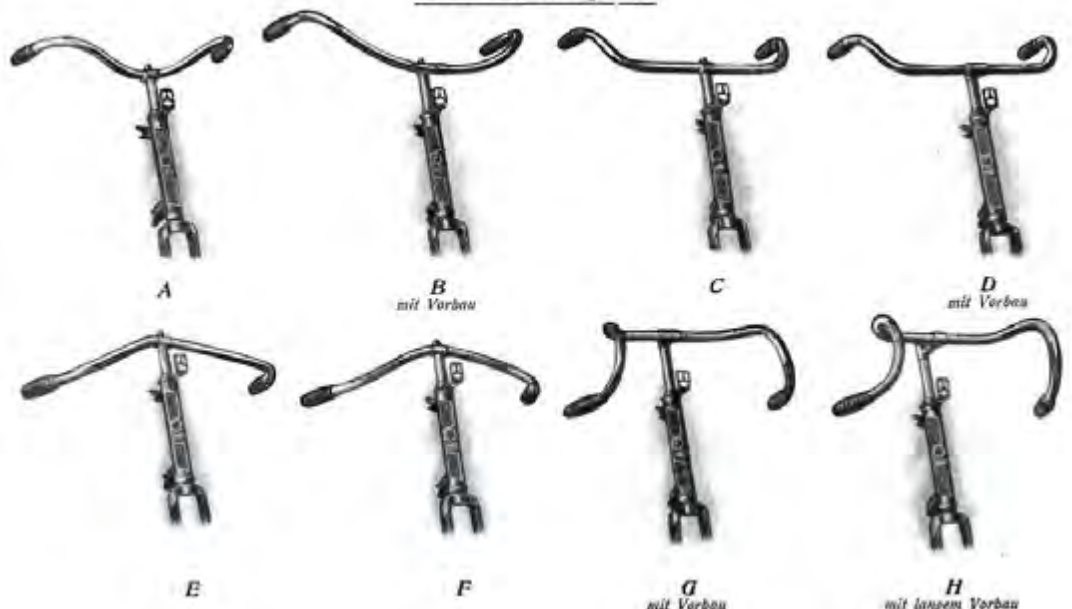
6. Handbremse.

Die kräftig ausgeführte Handbremse ist mit einer im Hebel-Gelenk unsichtbar angeordneten Rückzugfeder versehen; die das Bremsstangenrohr schwächende Innenfederung mit Führungsschliß wird dadurch vermieden.

7. Vernickelung und Emaillierung.

Ganz besonderer Wert ist auf allerbeste Vernickelung und Emaillierung gelegt. Die Vernickelung ist eine doppelte mit zwischenliegender Verkupferung. Die Emaillierung erfolgt durch mehrfaches Aufbringen allerbesten Grund- und Deckemaille nach wiederholtem sorgfältigen Abschleifen.

Lenkstangen.





Statt einer Katalogabbildung der Räder ein Bild, das 1924 für Werbezwecke aufgenommen wurde. Für Farbdrucke wurden solche Bilder nach aquarelliert. Eine Ansichtskarte mit demselben Motiv, jedoch aus einem anderen Winkel, ist mir bekannt.



Bild des Mercedes Nr. 4 Feinster Straßenrenner mit der Rahmennummer 2102 das als Vorlage für die 1924er Kataloge diente.

Mir sind z.B. Fichtel&Sachs und auch Froböse's Präzision bekannt. Bei den Hinterradnaben wurden die Fichtel&Sachs Torpedonabe Modell 09 und die Doppeltorpedo in den Preislisten angeboten, aber im Katalog auch Freilaufbremsnaben „beste Systeme“. Offensichtlich wollte man sich die Möglichkeit offenhalten auch auf andere Lieferanten zurückgreifen zu können.

Die Damenräder haben in den beiden 1924er Katalogen zwei Verbindungsstege zwischen Ober- und Unterrohr. Die späteren nur Einen .

Beim Damenrad handelt es sich um das Modell Mercedes Nr. 6 „Feinstes Damenrad in Luxus-Ausstattung – bei dem Herrenrad um das Modell Mercedes Nr. 2 „Feinstes Tourenrad in Luxus-Ausstattung“. Diese unterscheiden sich äußerlich durch Goldlinierungen am Rahmen, sowie beim Damenrad zusätzlich durch einen anderen Kettenkasten von den preiswerteren Modellen des gleichen Kataloges. Die Damenräder mit zwei Stegen zwischen den vorderen Rahmenrohren sind mir nur aus historischen Abbildungen bekannt.

Katalog 3.1924: Dieser Katalog erschien schon einen Monat nach dem ersten vom Februar 1924. Die vorgestellten Modelle bleiben gleich. Die Gestaltung wird verbessert, um eine angemessene Wertigkeit gegenüber dem Händler zu erzeugen. Der Mercedes-Stern wird nun als Markensymbol auch auf der Vorderseite des Kataloges genutzt.

Katalog 10.1925: Der Katalog erschien im Oktober 1925, war also für die Saison 1925/26 gedacht.

Spätestens ab diesem Katalog haben die Damenräder statt zwei Verbindungsstege zwischen Ober- und Unterrohr nur noch einen Steg. Wahrscheinlich wurde diese Änderung schon mit der Einführung der neuen Modelle mit der Preisliste 3 zum 1. Oktober 1924 eingeführt. Es wurden mit diesem Katalog auch eigene Vorder- und Hinterrad-Naben mit konzentrischen Kugelringlagern (Rillenkugellager) angeboten. Im Lampenhalter ist, vermutlich aus Kostengründen, kein Mercedes-Stern mehr zu finden.

Großen Wert legten die Mercedes-Fahrradwerke auf die Tretlager, diese werden in den Katalogen besonders hervorgehoben

Als neu wurden im 10.1925 Katalog das „Konzentrische Ringlager-Aggregat“ beworben. Heute würde man es Tretlager-Kassette oder Tretlager-Kartouche nennen.

Hier wurde auf ein Patent der „Deutsche Waffen- und Munitionsfabriken Berlin“ zurückgegriffen. Man beachte das im Text auf eine starre Mercedes-Hinterrad-Ringlagernabe mit Freilaufkranz hingewiesen wird. Eine erhaltene Nabe dieses Typs ist nicht bekannt. Auch werden die Mercedes-Original-Hintergabel-Ausfall-Enden mit Kettensteller als neu beworben. Das Patent wurde zwar angemeldet (D.R.P. a), aber möglicherweise nicht erteilt (D.R.P.). Es konnte bei Departis.net nicht gefunden werden. Es wurde wohl nur beim Straßenrenner verbaut. Mir ist kein erhaltenes Ausfallende dieser Art bekannt.

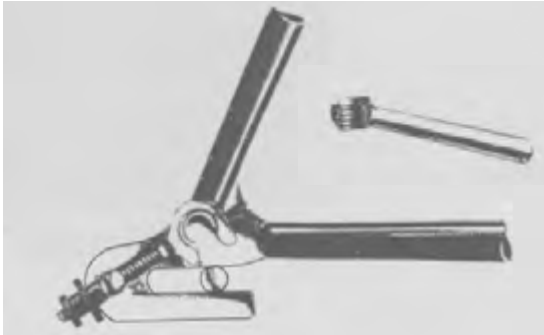
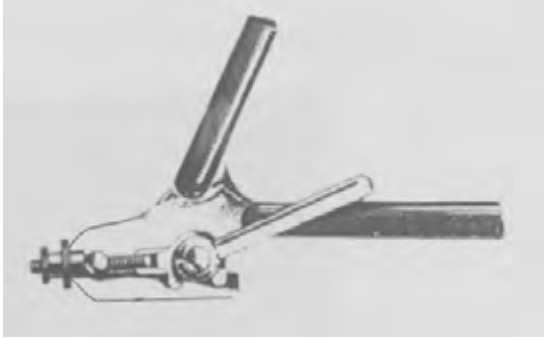


Im Lampenhalter ist, vermutlich aus Kostengründen, kein Mercedes-Stern mehr zu finden.

Mercedes Nr. 4

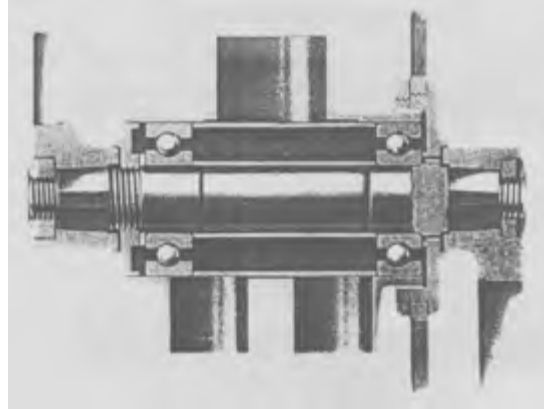
Feinster Straßenrenner.

Rahmen:	Aus genau gezogenen nahtlosen Stahlrohren von ausgewählt vorzüglicher Güte. Schnittige Form. Innenlötung mit inneren Verstärkungen an den Verbindungsstellen.	Kettenrad:	Bester Spezialstahl, leicht abnehmbar, vernickelt. Zähne genau gefräst.
Rahmenhöhe:	Von Mitte Tretkurbellager bis Ende Sitzrohr gemessen: 560 mm.	Zahnkranz:	Desgl.
Vorderradgabel:	Gabelscheiden aus bestem Werkstoff, vernickelter Gabelkopf von runder Form mit dreifacher eingelegter Verstärkung, vernickelte Vordergabelenden.	Uebersetzung:	Normale Uebersetzung: 84°; höhere oder niedrigere auf Wunsch.
Hinterradgabel und Hinterstreben:	Gekröpft, aus ovalen nahtlosen Stahlrohren.	Pedale:	Zacken-Renn-Pedale.
Lenkstange:	Mit Innenbefestigung, gute Handgriffe. Vorbaulenker Modell „H“.	Kette:	Prima Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{1}{8}$ “, bestes deutsches Erzeugnis.
Räder:	Holzfelgen für Schlauch- oder Drahtreifen, Doppel-dickenspeichen.	Emallierung:	Tiefschwarz.
Bereifung:	Nach unserer Wahl.	Vernickelung:	Blanke Teile schwer vernickelt, hochglanzpoliert.
Sattel:	Spezial-Renn-Sattel langer, schmaler Form mit vernickelten Federn, helles Lederzeug.		
Satteltasche:	Unten abgerundet, mit vollständigem Werkzeug.		
Tretkurbellager:	Mit konzentrischen Kugellaufringen und Dauerschmierung.		



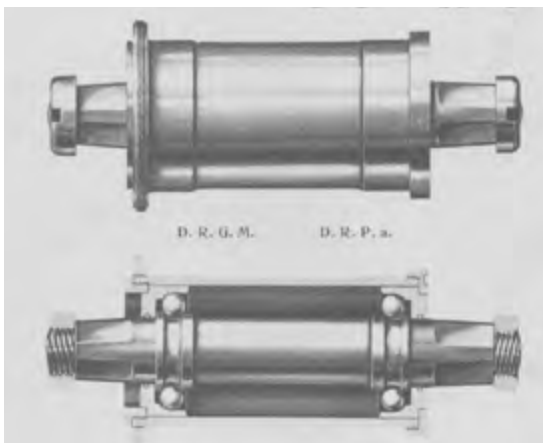
Mercedes-Original-Hinter-Gabel-Ausfall-Enden mit Kettensteller D.R.P.a.

Zum schnellen Herausnehmen und Wiedereinsetzen des Hinterrades bei Reifendefekten hat sich beim Straßenrenner das Ausfallende eingebürgert. Ausfall-Enden ohne Kettensteller sind aber nur ein Behelf, weshalb wir diese unzulängliche Konstruktion nicht verwenden. Wir konstruierten in Verbindung mit den Ausfall-Enden auslösbare Kettensteller, die alle Anforderungen an Schnelligkeit der Montage, vollkommen richtige Stellung des Hinterrades und unverrückbaren Kettenzug erfüllen und sich in der vergangenen Saison bewährt haben.



Konzentrisches Ringlager „Mercedes“

Einfache und bewährte Konstruktion
Die konzentrischen Lagerringe sind aus Chromnickelstahl mit einer Genauigkeit von 0,003 mm hergestellt. Ein Einfetten ist nur alle 5000 km nötig. Kein Ein- oder Nachstellen erforderlich.



Konzentrisches Ringlager-Aggregat

Als Neuheit für die Saison 1926 montieren wir in unseren leichten Ringlager-Maschinen gegen geringen Mehrpreis ein ausziehbares, einschultriges, konzentrisches Ringlager, welches wir nach eingehender Prüfung und ausgedehnten praktischen Versuchen als das zur Zeit beste System bezeichnen können. Ein Mercedes-Fahrrad, Modell Nr. 9, 10 oder 11 mit diesem Tretlager ausgestattet und mit Ringlagern in der Vorderradnabe ist konkurrenzlos leichtlaufend. Hat dasselbe aber statt der Freilaufbremsnabe eine starre Mercedes Hinterrad-Ringlagernabe mit Freilaufkranz und zwei Felgenbremsen, so ist es eine nicht mehr zu überbietende, ideal laufende Maschine.



Mercedes Nr.8 Damen-Tourenrad, Rahmennummer 11000. Auf dem hochauflösenden Werksfoto sind die Zierlinien und die Rahmennummer gut zu erkennen. Der Schriftzug Mercedes ist auf dem transparenten Kettenschutz eingraviert! Die Damenräder unterscheiden sich, wie bereits erwähnt, von den früheren Modellen dadurch, dass sie nur noch einen Steg zwischen Ober- und Unterrohr aufweisen.

Rahmenhöhe: Normal 56cm, abnormal 50 und 60cm.

Radgröße: 28 x 1 1/2"

Übersetzung: 46-22 oder 46x20 Zähne.

Lenker: Normal: englische Form mit Nocken Modell Nr. III

Kette: 1/2 x 1/8" Prima Fabrikat.

Pedale: Solide Konstruktion mit Gummieinlage.

Freilaufbremsnabe: Beste Systeme.

Kugellager: Tretlager und Steuerlager Original Mercedes, aus dem vollen Stahl gedreht und bestens gehärtet.

Vorderradbremse: gediegene Konstruktion: Original Mercedes

Emaillierung: Rahmen, Gabel und Schutzbleche schwarz oder mit Doppelgoldlinien. Felgen: schwarz oder holzfarbig mit Goldlinien oder mit bunten Linien.

Vernickelung: Alle blanken Teile Feinschliff verkupfert, stark vernickelt und hochglanzpoliert

Sattel und Tasche: Helle Farbe mit vernickelten Stahlteilen

Kettenkasten und Kleiderschutz: Elegante Ausführung



Mercedes Nr.9 Leichtes Herren- Tourenrad. Das Original-Werksfoto liegt ebenfalls vor, dieses diente als Vorlage für den Graphiker, der dann daraus die hier zu sehende Druckvorlage für den Katalog anfertigte. Im zugehörigen Text werden die Schutzbleche erwähnt, obwohl sie in der Darstellung fehlen.

Rahmenhöhe: 56, 60 und 64 cm

Radgröße: 28 x 1 1/2 "

Übersetzung: 46 x 20 oder 46 x 18 Zähne

Lenker: Normal: englische Form mit Nocken Modell Nr. III

Kette: 1/2 x 1/8" Prima Fabrikat.

Pedale: Bestes Fabrikat mit Gummieinlage

Freilaufbremsnabe: Beste Systeme

Kugellager: Tretlager und Vorderradnabe

konzentrische Kugelringlager aus Chromnickelstahl.

Genauigkeit 0,003mm

Tretkurbeln: Hochelegant, vierkantig

Vorderradbremse: gediegene Konstruktion: Original Mercedes

Emaillierung: Rahmen, Gabel und Schutzbleche schwarz oder mit Doppelgoldlinien. Felgen: schwarz oder holzfarbig mit Goldlinien oder mit bunten Linien.

*Vernickelung: Alle blanken Teile Feinschliff verkupfert, stark vernickelt und hochglanzpoliert
Sattel und Tasche und Werkzeug: Helle Farbe mit vernickelten Stahlteilen*





Mercedes Nr. 12 H Halbrenner Rahmennummer 14638. Als Ergänzung hier die Beschreibung des Mercedes Nr.12 Leichtes Herren-Tourenrad:

Allgemeine Konstruktion wie Mercedes Nr.12

Besondere Ausführung

Rahmenhöhe: 56cm

Radgröße und Felgen: 28 x 1 1/4 . Holzfelgen für Draht- oder Schlauchreifen. Auf Wunsch Westwood-Stahlfelgen für Drahtreifen oder Doppelhohlstahlfelgen für Wulstreifen Sehr zu empfehlen sind: Holzfelgen mit Schlauchreifen Übersetzung: 46x18 Zähne

Lenker: Modell IV mit Bremse, oder Modell V ohne Bremse

Gewicht: Mit Holzfelgen und Schlauchreifen komplett 12kg

Wir haben dieses Modell gebaut damit auch Sportsleuten gedient ist, denen an einer eleganten, leichten und schnellen Maschine gelegen ist, die aber keine Wettfahrten mitmachen und daher den höheren Preis für den Original-Mercedes- Straßenrenner Modell Nr.11 nicht anlegen wollen.

Als Ergänzung hier die weitere Ausstattung entsprechend dem Mercedes Nr.12 Leichtes Herren-Tourenrad:

Kette: 1/2 x 1/8 prima Fabrikat

Pedale: Bestes Fabrikat mit Gummieinlage

Kugellager: Tretlager mit konzentrischem Ringlager aus Chromnickelstahl. Steuerlager aus vollem Stahlgedreht und bestens gehärtet.

Freilaufbremsnabe: Beste Systeme

Vorderradbremse: gediegene Konstruktion: Original Mercedes Emaillierung: Rahmen, Gabel und Schutzbleche schwarz oder mit Doppelgoldlinien. Felgen: schwarz oder holzfarbig mit Goldlinien oder mit bunten Linien.

Vernickelung: Alle blanken Teile Feinschliff verkupfert, stark vernickelt und hochglanzpoliert

Sattel und Tasche und Werkzeug: Helle Farbe mit vernickelten Stahlteilen

Der gesamte Artikel würde den Umfang des Knochenschüttlers sprengen – dies ist eine gekürzte Fassung – die vollständige Version ist demnächst auf der Vereins-Website zu finden

Quellenangabe:

- 1.1 Anzeige der Firma Altmann von 1886
 - 1.2 Offizieller Haupt-Katalog der Berliner Gewerbe-Ausstellung 1896 / Berliner Gewerbe-Ausstellung (1896 : Berlin)
 - 1.3 150 Jahre Bahnanlage in Berlin Marienfelde: 1875-2025 Godwin T. Petermann
 - 1.4 P. Siebertz Gottlieb Daimler. Ein Revolutionär der Technik Lehmanns Verlag 1940 S.309-310
 - 1.5 W.H. Gebhardt, Geschichte des Deutschen LKW-Baus, Weltbild Verlag, Band 1 1896-1918 S113-117. Abb. 1.1 Gemeinfrei
 - 1.6 https://de.wikipedia.org/wiki/Motorfahrzeug-_und_Motorenfabrik_Berlin
 - 1.7 Fritz Hahn: Waffen und Geheimwaffen des Deutschen Heeres 1933-1945. Bernard & Graefve Verlag, Bonn 1987, ISBN 3-7637-5832-1. S. 17. Abb. 1.2 <https://www.daimler.com/magazin/kultur/100-dinge-fahraeder-von-mercedes.html> Das Alter des Bildes wurde aufgrund des altertümlichen LKW abgeschätzt.
 - 1.8 <https://www.daimler.com/konzern/tradition/geschichte/1920-1933.html>
 - 1.9 <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/de/instance/ko/Schreibmaschinen-aus-Untertuerkheim.xhtml?oid=4909892>
 - 1.10 <http://www.wirtemberg.de/DMG-schreibmaschinen.htm>
 - 1.11 <https://www.verlagshaus-jaumann.de/inhalt.steinen-ein-sammlertraum-wird-wahr.79f20b33-c074-40a8-9868-19959b53d21d.html>
 - 2.1 https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Inflation_1914_bis_1923
 - 2.2 J. Nöll, Opel Fahrräder, Delius Klasing Verlag, 1. Auflage 2011, S.102
 - 2.3 Diamant Kollektion 1885-2018 S.8
 - 2.4 <https://de.wikipedia.org/wiki/Rentenmark>
 - 2.5 https://de.wikipedia.org/wiki/Goldene_Zwanziger
 - Mercedes-Benz Classic: 3.1 / 3.2 / Abb. 5.2 / Abb. 6.1 / 6.1 / 6.2 / 6.4 / Abb. 7.1 / Abb. 7.2 / Abb. 7.3 / Abb. 7.4 / Abb. 8.1.1 / Abb. 8.1.2 / 8.1.1 / 8.1.2 / 8.1.4 / 8.1.1 / 8.1.2 / 8.1.4 / Abb. 8.1.4 / Abb. 8.1.5 / Abb. 8.1.6 / Abb. 8.1.10 / Abb. 8.2.1 / Abb. 8.2.2 / Abb. 8.3.1 / Abb. 8.3.2 / Abb. 8.3.3 / Abb. 8.3.4 / Abb. 8.3.5 / Abb. 8.3.6 Abb. 8.3.7 / Abb. 8.3.8 / Abb. 8.3.9 / Abb. 8.3.10 / Abb. 8.3.11 / Abb. 9.1 / Abb. 9.2 / Abb. 9.3 Mercedes-Fahrrad-Archiv, Historische Fahrräder e.V.: Abb. 8.1.7, J.Wagner / Abb. 8.1.8, G.Böttcher / Abb. 8.1.9, G.Böttcher
 - 8.1.3 <https://depatistnet.dpma.de/GB000000199369A/BerlinerAdreßbuch:4.1/Abb.4.1/Abb.4.2> Abb. 5.1 Stadtplan Berlin 1931 G.T.Petermann
 - 6.3 Zeitzeuge P. Vischer an R.Huhn vom 01.02.1996
 - 8.3.1 <https://depatistnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?action=pdf&docid=AT000000062291B&xxxfull=1>
- Allgemeine Quellenhinweise: <https://mercedes-benz-publicarchive.com/> Historische Fahrräder e.V., Der Knochenschüttler, Jg. 2, No. 4 / <https://www.velopedia.online/>
Auf Wunsch der Redaktion wurden die Quellenangaben stark gekürzt. Der gesamte Artikel mit den vollständigen Quellen wird auf der Vereins-Homepage <https://historische-fahraeder.de> eingestellt

Die Feder

Je mehr, desto besser.

Werner mag das Sammeln von Kilometern.

VON WERNER MUNDSCHIN, BUBENDORF, SCHWEIZ



Gern übernehme ich die Feder von Urs Schuler aus dem nahen Arisdorf. Meine ersten Fahrversuche erfolgten auf Tante Emmas Damenvelo, ich war etwa sechsjährig als ich damit erstmals über den nahen Schulhausplatz pedalte. Weil ich weder Brems- noch Kurventechnik kannte, endete diese Fahrt unsanft in der Mauer am Platzende. Dieses Missgeschick konnte mich jedoch nicht von weiteren Versuchen abhalten und zwar meist «unter der Stange durch», weil es in unserer Familie nur Herrenvelos gab.

Mein erstes eigenes Velo kaufte mir mein Vater beim Eintritt in die Realschule im Kantonshauptort. Es war ein «Helvetia» 3-Gang-Velo und diente mir über die Schul- und Lehrzeit hinaus und damit verbrachte ich auch manche Ferienwoche. Viele Schweizerpässe habe ich mit diesem Gefährt überquert und auf halsbrecherischen Abfahrten manch Autofahrern mein Schlusslicht gezeigt. Dank gnädigen Schutzengeln, war nie Böseres passiert.

Einem damaligen Trend folgend kaufte ich 1972 mein erstes Rennvelo, ein oranges «MONDIA Special». Damit kurvte ich über die Jurahöhen und genoss die neu gewonnene Freiheit als «Gümmeler» (Hobby-Rennfahrer). Dieses Velo besitze ich noch heute und die letzte grössere Ausfahrt unternahm ich damit 2016, zusammen mit Urs Schuler nahm ich an der «Veloklassik Ebersbach» teil. Bei der Hinfahrt nutzten wir für eine Teilstrecke die Bahn, die Rückfahrt erfolgte dann ganz auf eigener Achse,

zunächst entlang dem Neckar und danach über den Schwarzwald zurück in die Schweiz. Meine Velo-Sammelleidenschaft wurde in 80er Jahren durch Heinz Witschi geweckt. Zunächst suchte ich möglichst alte originale Restaurierungs-Objekte. Dann faszinierten mich immer mehr die leicht konzipierten Rennräder, insbesondere Schweizer Rennvelos der 50er Jahre. Natürlich auch, weil in dieser

Zeit Schweizer Radrennfahrer wie Kübler, Koblet, Strehler usw. international erfolgreich waren und wir diese als Helden der Landstrasse verehrten. Aber auch einige elegante Italo-Renner haben sich inzwischen dazu gesellt. Mittlerweile ist mein Sammlerinteresse in der Gegenwart angelangt. Während das Velo über lange Zeit formal kaum verändert wurde, kam durch Kohlefaserverbundwerkstoffe Ende der 80er Jahre Bewegung in die Form-



gebung. Monocoque-Rahmen wurden entwickelt und mit dem «KESTREL 4000» läutete eine junge kalifornische Firma 1987 den Wandel im hochwertigen Rahmenbau ein. Gleichzeitig gelang auch dem Italiener Marco Bonfanti mit dem Bianchi C4 Projekt ein grosser Wurf. Danach entwickelte sich diese in Handarbeit gefertigte Rahmenbauweise allgemein zum Standard bei hochwertigen Velorahmen. Seit jungen Jahren fasziniert mich also die Velokultur und am meisten Spass macht mir immer noch das bewegen meiner Velos und das fleissige sammeln von Kilometern. Nun radelt die Feder weiter nach Olten zu Christian Amoser. ☘

Das Original unter der Lupe

Brennabor No.3 „Feines leichtes Turenrad“ ca. 1913

VON HELGE SCHULTZ

Das nächste Exemplar unserer neuen Serie weist kleine Unterschiede zu Katalogbeschreibung auf, ist aber aufgrund der Fundsituation in Hinsicht sammlerischer Übergriffe unverdächtig.

Das Rad wurde vor 30 Jahren auf einem Bauernhof gefunden. Eine verbogene 1/2 Zollkette klemmte zwischen Rahmen, 5/8 Zoll Kettenblatt und Ritzel. Die ansonsten sehr gut erhaltene Lederdecke weist ein paar böse Kratzer auf und das vordere Schutzblech fehlt. Unweigerlich drängte sich der Gedanke an eine „Brachialreparatur“ und anschließendem Sturz auf. Sollte dies zutreffen, ist dem Übeltäter, dafür daß er das Gefährt überhaupt in Bewegung gebracht hat, fast schon ein gewisses Maß an Bewunderung zu zollen.

Die Besonderheit dieses Modells ist die Profilierung von Hinterbau und Gabel in Form einer liegenden Acht (Katalog 1914). Das Sammlerherz wird das gelochte Pizzascheiben-Kettenblatt und die Innenbremse vermissen, aber als hochwertiges Modell ist es schon mit dem modernen Kettenblatt ausgestat-

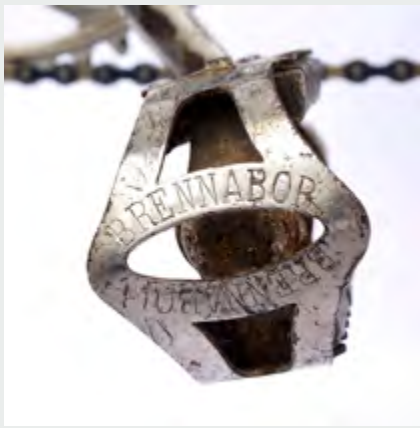
tet. Die Außenbremse mit Rückholfeder am Fuß widerspricht den Katalogangaben von 1914, wird aber auch beim leichte Straßenrenner No. 12 verwendet, dessen ebenfalls profilierter Rahmen dem von unserem Modell stark ähnelt.

Die höhere Wertigkeit spiegelt sich in Hohlkammerfelgen, Renn-Vorderradnabe und Doppeldickendspeichen. Einen besonderen Reiz dieses Exemplars macht die noch original erhaltene Ausstattung mit Gummiwaren der Firma Excelsior aus. Die Mäntel sind inwendig Brennabor gestempelt und desgleichen die Schlauchrelikte. Der zweiteilige, schwarz und weiße Bremsgummi (der harte, schwarze Gummi dient zur Befestigung im Bremsschuh) und die Pedalgummis tragen alle das Emblem des hannoveranischen Pneumatic-Herstellers Excelsior. ☼



Hilfe!

Wir suchen ein sehr gut erhaltenes und originales Adler 3-Gang als Fotovorlage. Auch das hat sehr viele spezielle Schraubchen!



Pedalhülse aus einem Stück gedreht. Die Flügel sind teilweise abgebrochen

Zweilagiger Bremsgummi



Zeit- und markttypische
Bremshebelschelle



Gabelbeine gedrückt in Form einer liegenden 8



Renn-Vorderradnabe



Markentypisch: Modellnummer auf dem Steuersatz,
Abstandshülse über dem Bremschuh



Brennabor Stempelung auf der
Innenseite des Mantels



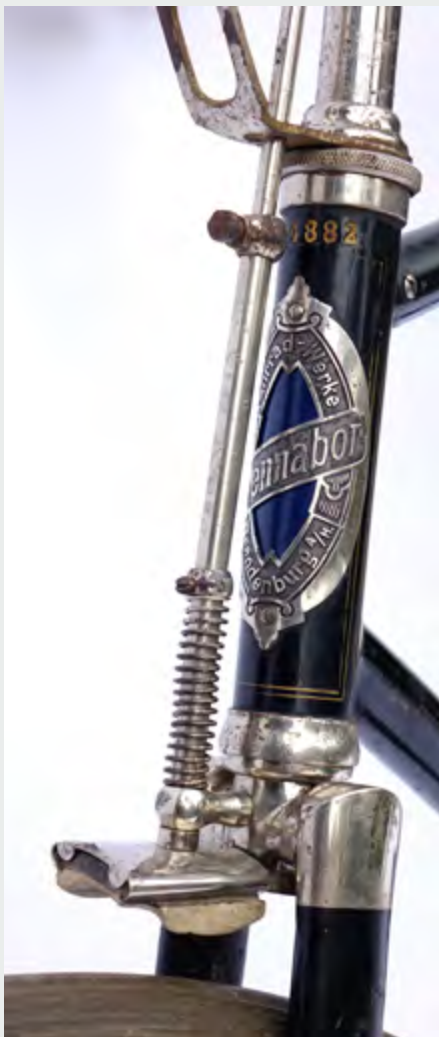
Reste der Brennabor
Stempelung auf dem Schlauch



Zeittypisch: Firmenschriftzug auf dem Bremsanker der
ungemarkten Torpedo Rücktrittnabe



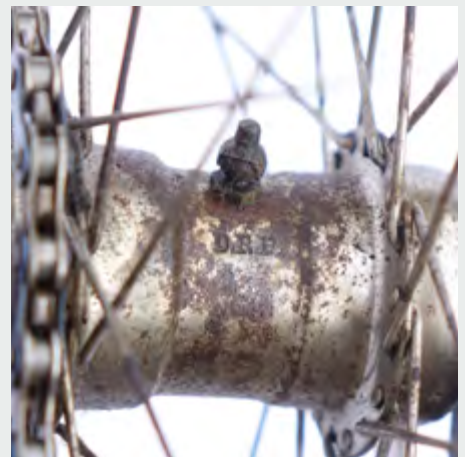
zeittypisches
Sattellogo, Tasche
mit Nickelleiste.



Aus dem Katalog 1914



Excelsior Bereifung und gedrückte
Hinterbaustreben



Nabenhülse nur DRP gemarkt

2 farbiger Bremsgummi, markentypische Nasen am
vorderen Ende des Bremschuhs

Zeitzeugenbericht

RadSPORT unter dem Joch der Politik

VON JAN KRÁLÍK

Vor 25 Jahren überredete ich Jaroslav Cihlář (7.4.1924 - 2.5.2014), mir aus seinem Leben zu berichten. Zu dieser Zeit war er bereits eine Legende in der modernen Geschichte des tschechischen Radsports.

Er war ehemaliges Mitglied der Nationalmannschaft, akademischer Weltmeister von 1951, Trainer, Pädagoge, mit praktischer und theoretischer Erfahrung im BahnradSPORT in Frankreich der Nachkriegszeit. Als bester tschechoslowakischer Sprinter im BahnradSPORT wurde er 20-mal Landesmeister. Vor allem; er war ein anständiger Kerl. Nach seiner Rückkehr aus Paris war er maßgeblich an der Entstehung der Rennräder der Marke Favorit, der Entwicklung von Rennradbereifung, Rennrad-Schuhen und Bekleidung beteiligt. Im Jahr 1952 sollte er bei den Olympischen Spielen in Helsinki das Land repräsentieren. Mit der Begründung er sei der französischen Sprache mächtig und würde mit Sicherheit auswandern wurde er denunziert. Und noch am Tag vor seinem Abflug wurde ihm die Reise verweigert.

In den Jahren 1942-1943 verbrachte Jaroslav Cihlář fast ein Jahr in Deutschland, 1968 führte er die BahnradSPORT-Mannschaft bei den Olympischen Spielen in Mexiko an. Die Erinnerungen an diese beiden Lebensabschnitte könnten vielleicht von Interesse sein.

KÖLN IM „3. REICH“

„Am 5. Oktober 1942 stieg ich mit anderen 18-jährigen Jungen in den Zug und fuhr zur Ableistung von Zwangsarbeit nach Deutschland. In Köln am Rhein wurde ich dem Luftschutz zugeteilt und

zwar den Feuerwehrleuten, die nach den Luftangriffen zum Einsatz kamen.

Wir erhielten blaue Uniformen und eine Ausbildung, jeder erhielt einen Rang und ich „schaffte“ es bis zum Luftschutzgruppenführer. Zu Weihnachten stand uns gemäß den Vorschriften eine Flasche Wein und eine 0,7l-Flasche Schnaps zu. In der Silvesternacht ertränkten wir gemeinsam Kummer und Trauer in der Kaserne. Ich verbrachte diese Zeit, indem ich im Telefonbuch die Nummer des weltbekannten Rennradherstellers fand, der damals auch die deutsche Olympiamannschaft ausstattete. Es war Fritz Köthke, der seine Fahrräder unter der Marke Champion vertrieb. Mit ihm vereinbarte ich einen Besuch am 1. Januar. Individuelle Freigänge gab es zu der Zeit nicht, aber die Gläubigen unter uns durften den Kölner Dom besuchen. Ich meldete mich also dafür an, aber ging zum Ziel meines Glaubens - zum Köthke.

Hier habe ich wahres Asyl vorgefunden. Köthke war etwa fünfundfünfzig Jahre alt, litt unter Verletzungen aus dem Ersten Weltkrieg und über den Zweiten Weltkrieg dachte er genauso wie ich. Er nahm mich auf, als ob wir uns schon lange kennen würden, und in den folgenden Monaten verlebte ich viele schöne Stunden bei ihm. Später sah der Dienst folgendermaßen aus: Auf zwei Tage Bereitschaft folgte ein freier Tag, es sei denn es



Im Juli 1943 trafen die Alliierten die Kölner Hauptfeuerwehrwache. Am Steuer dieses Opels wird Jaroslav Cihlár wohl nicht weit kommen.



Köln, 1. Januar 1943. Statt zur Messe ging Jaroslav Cihlár (i.v. l.) zu Fritz Köthke. Zuvor ließ er sich mit Bohouš Černohorský und Slava Bubník, die voll im Einsatz waren, vor dem Dom fotografieren.



Hans Hilgers, ein deutscher Jugendlicher, mit dem Jaroslav Cihlár gelegentlich trainierte und den er immer schlug. Hans stammte aus einer Metzgerfamilie und lud seinen Prager Freund zu sich nach Hause („Unter Kahlenhausen 29“) ein, wo er ein gutes Essen bekam. Auf dem Foto steht: „In Erinnerung an die guten Zeiten (sic!) in Köln Ihr Freund Hans Hilgers“.

Ruhepause auf der Müngensdorfer Bahn, einer der drei Bahnen, die in Köln n. R. standen und auf denen 1938 die Weltmeisterschaften ausgetragen wurden. Jaroslav Cihlár trainierte hier größtenteils allein und nahm sogar die Zeit selbst, wie die Stoppuhr an seinem Hals bezeugt. Die deutschen Radfahrer kämpften zu dieser Zeit an der Front. Toni Merkens, der hier Weltmeister wurde, starb ebenfalls als Soldat.



Vor der Werkstatt von Fritz Köthke. Links der Mechaniker, der die Rahmen gelötet hat, rechts der Besitzer selbst. Hier erlebte Jaroslav Cihlár seine besten Momente. Köthke baute großartige Fahrräder, unter anderem für den Amateurlichtmeister von 1938, Toni Merkens. Deshalb ging der Ruhm seiner Rahmen weit über die Grenzen Deutschlands hinaus.





Vor den Notunterkünften an der Straßenbahnhaltstelle Sülz. Er lebte hier mit 24 Studenten des Jahrgangs 1924. Die 1 Welle die zuerst ins Reich ging. Über seiner rechten Schulter hängt die Trophäe - ein Köthke-Fahrrad, eigentlich nur der Rahmen, die Vordergabel, Tretlager und Lenker. Den Rest - also Räder, Sattel und Pedale - schickte ihm sein Bruder per Post aus Prag.

gab einen Luftangriff. Bei Köthke verbrachte ich meine ganze freie Zeit, und schließlich stellte er für mich mein erstes Bahnrad zusammen. Mein Bruder hat mir alle Komponenten geschickt, und so konnte eine wirklich schöne Rennmaschine entstehen. Köthke entpuppte sich als echter Enthusiast und solider Geschäftsmann - er verkaufte mir den Rahmen zu einem sehr anständigen Preis. Besser gesagt zu einem symbolischen Preis. Er deutete mir an: ... falls ich mir das Rauchen und Kaffeetrinken verkneifen könnte ... Und so überließ ich ihm natürlich den Bohnenkaffee, Zigaretten und zwei Pullover, die mir meine Mutter geschickt hatte. So kam ich zum vorstehend genannten Bahnrad.

In Köln gab es ein wunderschönes Stadion mit der Bezeichnung Mingersdorf mit einer Bahn, auf der die Weltmeisterschaften ausgetragen wurden. Hier trainierte ich jeden dritten Tag, und im August 1943 nahm ich als Mitglied des örtlichen Radsportvereins, dem ich inzwischen beigetreten war, sogar an einem Rennen teil. Der Radsport befand sich damals in Deutschland in einer privilegierten Situation. Hitler verschonte, um den Menschen in der Heimat etwas Unterhaltung zu bieten, neben den Schauspielern auch die Radprofis vom Frontdienst. Und so wurden in verschiedenen Städten Rennen veranstaltet. Rund um Köln, einst ein gro-

„In Deutschland habe ich als Radfahrer einige gute Freunde gefunden, ein schönes Fahrrad bekommen und ich konnte meine Leistungsfähigkeit durch regelmäßiges Training steigern. Politisch verstand ich, dass nicht jeder Deutsche notwendigerweise ein Faschist war, was für mein Leben eine bedeutende Erfahrung darstellte.“

Jaroslav Cihlár

ßes Straßenrennen mit etwa 250 Kilometern wurde jetzt auf circa 30 Kilometer im Park reduziert. Zu diesem Rennen schickte mich mein neuer Heimatverein aus Deutz, auf der anderen Rheinseite, wo ich auch meinen Freund Hans Hilgers kennenlernte, den deutschen Juniorenmeister und Mitglied der Nationalmannschaft.

Im Training ließ ich ihn spielend hinter mir. Aber mein Start fand nicht statt. Kaum stellte ich mich auf, kamen die Schiedsrichter und stellten fest, dass ich Tscheche war und nicht starten durfte. Im Jahr 1943, als sich die Wehrmacht bereits aus Stalingrad zurückzog, kam es zu einem großen Streit zwischen dem Publikum und den Jurymitgliedern. Ich war überrascht über die Entscheidung, mit der man mich verteidigte, und über den Sturm der Entrüstung, den die Entscheidung der Organisatoren auslöste. Jemand rief, dass es eine Schande sei, dass Menschen anderer Nationen Sklaven der Deutschen sein sollten, aber an den Rennen nicht teilnehmen durften. Das war eine interessante politische Erfahrung für mich.

In Deutschland habe ich als Radfahrer einige gute Freunde gefunden, ein schönes Fahrrad bekommen und ich konnte meine Leistungsfähigkeit durch regelmäßiges Training steigern. Politisch verstand ich, dass nicht jeder Deutsche notwendigerweise ein Faschist war, was für mein Leben eine bedeutende Erfahrung darstellte.

Köthke hat mir sehr geholfen. Er wurde mein Mentor und öffnete mir in vielerlei Hinsicht die Augen. Obwohl die Deutschen zu dieser Zeit unsere Erzfeinde waren, habe ich persönlich dort ausgezeichnete Freunde gefunden. Fritz Köthke, Niederichstraße 9, werde ich niemals vergessen. Ich lernte in Deutschland nicht nur den Frieden, sondern auch die Freiheit viel mehr zu schätzen. Rückblickend habe ich eine Menge gewonnen. Es war eine unbezahlbare Erfahrung.

MEXIKO

Im Sommer 1968 hatten wir in der Tschechoslowakei das Gefühl die Zeit des Totalitarismus



Ehrenrunde nach dem Sieg in Paris auf der Stadtbahn in Vincennes, Juni 1946. Jaroslav Cihlár auf einem Sieber Rennrad aus der Schweiz (l.), Vladimír Čapek auf einem Perič aus Prag (r.)

sei abgelaufen. In Ost-Berlin, wo wir zusammen unsere Kräfte maßen, berichteten wir den Deutschen aus der DDR, wie frei wir sind und wie leicht wir atmen können, während sie uns wortlos anschauten. Es war fast spürbar, dass sie uns nicht verstanden und Angst hatten, dass ein Stasi-Mitarbeiter mithört.

In der letzten Phase unserer Vorbereitung auf die Olympischen Spiele sollten wir in Brünn mit westdeutschen Radsportlern antreten. Die zweitägigen Rennen sollten ab dem 22. August stattfinden. Am 21. August kamen statt der Deutschen die Russen, und anstelle der Fahrräder hatten sie Panzer dabei. Die Besetzung der Tschechoslowakei wurde zur Realität. Damit fielen die Rennen und das weitere Training weg. Bis zum Abflug nach Mexiko verschwendete niemand mehr einen Gedanken an das Training. Die Rennfahrer kehrten nach Hause zurück, und wir haben uns nicht einmal mehr getroffen. Diejenigen, die diese Zeit miterlebt haben, wissen, wovon ich spreche.. Das erste Mal trafen wir uns dann am Flughafen vor dem Abflug.

In Mexiko haben wir im Viertelfinale verloren, in den Vorläufen. Unsere Zeiten in den vorangegangenen Läufen waren auf dem Niveau der besten

Teams, da gab es nichts zu befürchten. Um unter die ersten vier Teams zu kommen, mussten wir die Dänen schlagen, was für uns bei Vorbereitung kein Problem darstellte. Hier war es anders. Wir haben die Dänen zum ersten Mal innerhalb von drei Jahren um ein paar Hundertstelsekunden nicht geschlagen. Es war unsere Tragödie, solche Situationen kommen vor, und niemand kümmert sich darum, wie es dazu kam.

Die Dänen traten gegen die Sowjetunion an, gewannen und trafen im Finale auf die Westdeutschen, die ihr Gold der letzten Olympischen Spiele verteidigten. Sie hatten keine Schwierigkeiten mit den Dänen und führten bereits mit etwa 100 Metern Vorsprung, so daß der Ausgang klar erschien. Aber manchmal fällt die Entscheidung nicht auf der Ziellinie, vor allem nicht dann, wenn die Politik den Sport bestimmt. Das vierte Mitglied der deutschen Mannschaft war Jürgen Kißner, 2

ein Überläufer aus der ehemaligen DDR. Und wie der Zufall es so wollte, war der Kampfrichter, der in der Kurve vor der Ziellinie stand, aus Ostdeutschland, der Sohn meines Freundes Gerhard Gallinge. So stand der junge Gallinge an der Strecke, abseits der Jury, und verfolgte das Ende



Der Olympia-Vierer
von Mexico 1968 im
Einsatz

des Final-Laufs. Wie üblich scheidet nach dem Wechsel in der letzten Runde das vierte Teammitglied aus. Dieser Fahrer wird nicht mehr berücksichtigt, nur die ersten drei Fahrer kommen ins Ziel. Kißner fuhr an erster Stelle, und als er an der Reihe war, fuhr er zur Bande, um das Trio unter sich vorbeizulassen, das mit voller Geschwindigkeit auf das Ziel zusteuerte. Als der letzte des Trios unter ihm vorbeizog, klopfte ihm Kißner in seiner Aufregung darüber, dass sie offensichtlich gewinnen würden, leicht auf den Rücken. Die verbleibenden zweihundert Meter bis zum Ziel haben die Westdeutschen mit Bravour gemeistert und das 4-Kilometer-Rennen souverän gewonnen. Das Stadion brüllte vor Begeisterung, die Kampfrichter vermeldeten die Westdeutschen als Olympiasieger, nur ich sah, was niemand beachtete. Zum einen das Klopfen von Kißner, zum anderen den entschlossenen Lauf des jungen



Der aus der DDR geflohene Jürgen Kißner

„Am 21. August
kamen statt der
Deutschen die
Russen, und anstelle
der Fahrräder hatten
sie Panzer dabei.“

Jaroslav Cihlár

Gallinge vom Kampfrichterstand zur Jury. Es war klar, dass er seinen Frust über den Auswanderer freien Lauf geben würde, indem er eine unerlaubte Hilfe mittels „Schieben“ meldete. Der Sport war nebensächlich. Als ich das sah, sprang ich über die Bande, hinter der ich saß, und flog zu Gustav Kilian, einem ehemaligen hervorragenden Profi und ausgezeichneten Trainer der westdeutschen Mannschaft, um ihn zu warnen. Im deutschen Lager herrschte Euphorie, alle umarmten sich, also zog ich Kilian heraus. Ich schickte ihn zu den Kampfrichtern, wo Gallinge lebhaft gestikuliert. Ich schrie ihm zu, dass es ihnen nicht gut gehe, er solle schnell hinlaufen und sagen, dass Kißner einen Sturz vermeiden wollte und er sich nur anlehnte, um nicht selbst zu stürzen und den dritten Fahrer so nicht mit herunterziehen. Kilian wusste nicht, wovon ich sprach, er winkte nur mit der Hand und ging nicht hin.

Es erfolgte die Disqualifikation der westdeutschen Mannschaft. Die Rennfahrer verloren die klare Goldmedaille. Die Dänen wurden Olympiasieger, die Disqualifikation der Deutschen erfolgte ohne Einschränkungen. Sie bekamen nicht einmal eine Silbermedaille, was völlig unlogisch war. Eine sehr gute Demonstration der Dummheit der Kampfrichter welche normalerweise das schwächste Glied der Organisation der olympischen Spiele darstellen.

So kam es, dass das Team der Deutschen Demokratischen Republik auf den zweiten Platz, die Sowjets auf den dritten Platz aufrückten. Als diese unsinnigen Ergebnisse verkündet wurden und die belohnten Teams ihre Medaillen abholten, bildeten die anderen Teilnehmer einen Gang der Schande, aus dem „Schande“ und „Pfui“ zu hören waren. Erst auf dem UCI-Kongress wurde das Ergebnis korrigiert, die Silbermedaille ging an die Fahrer der BRD, die Bronzemedaille an die Fahrer der DDR, die Sowjets blieben ohne Medaille. Ich muss anführen, dass wir bis dahin oft mit den Sowjets zu tun hatten und uns sowohl mit den Funk-

tionären als auch mit den Fahrern gut verstanden, ihren späteren Verbandspräsidenten Kuprijanow kannte ich seit 1948. Als ich ihn in Mexiko im Stadion traf öffnete er seine Arme und ging auf mich zu und ich ging an ihm vorbei, ohne mit den Augen zu blinzeln. So als ob er gar nicht existierte. Ich konnte nicht anders, die Besetzung im August war ein zu heißes Eisen. Ich weiß daß ich ihn damit sehr beleidigt habe.

Jaroslav Cihlár gab seinen Trainerposten auf und begann, an der Universität zu unterrichten. Er wandte sich vom Hochleistungssport ab und begann, sich auf die Audax-Bewegung 3 zu konzentrieren. Medaillen interessierten ihn dann nicht mehr.

Zu seinem 70. Geburtstag erhielt er als Scherz ein 56 Zoll Hochrad, ein kaputtes und beschädigtes Gebr. Goldschmidt Modell Bavaria mit gebrochenem Rahmen. Ich kaufte es ihm ab und restaurierte es. Als ich es später Jaroslav Cihlár vorführte, lächelte er, schwang sich in den Sattel und fuhr mit Bravour einmal um den Park herum. ☼

Anmerkungen der Redaktion:
1 gemeint ist die Radrennbahn im Müngersdorfer Sportparks
2. siehe Renate Franz wie der Bahnvierer bei Olympia 168 Gold verlor Knochenschüttler Heft 56
3 Audax: Langstreckenfahrten über 200km im Verband mit Durchschnittsgeschwindigkeiten über 22.5 km/h wie zum Bsp. Paris-Brest-Paris 1200 km

Schlagzeile und Bericht aus der Bildzeitung vom 22.10.1968

Rad-Vierer um Gold betrogen

Deutsche Mannschaft nach Sieg disqualifiziert

Dienstag, 22. Oktober 1968 - 20 Pf
Nr. 267 - HAMBURG-AUSGABE - C 1784

Bild
ZEITUNG
UNABHÄNGIG · LIBERPARTeilICH

4 1/2 Millionen

Nur weil einer die Hand auf die Schulter des Kameraden legte

Von HILDE SCHMIDTCHEN

Mexico City, 22. Oktober. „Betrug“ — „Scheitern“ — „Wahrheit“. Das ist die erste Reaktion der internationalen Federwelt auf den größten Radsporkandal bei Olympischen Spielen: Deutschlands Vierer-Mannschaft im 4000-Meter-Verfolgungsfahren hatte das Finale gegen Österreich mit fast vier Sekunden Vorsprung gewonnen. Doch auf Einbruch eines Funktionärs der Sowjetunion wurde Deutschland disqualifiziert.

Jürgen Klauer, Zonenführer und Mitglied der Vierer-Mannschaft, wurde zu einer Selbstüberprüfung im Uhr der ersten Runde verpflichtet, einen Mannschaftsleiter zu ernennen. Das aber wollte die Jury als unerlaubten Regelbruch gewertet haben.

(Bericht Seite 37)

Mit Weltrekord im Finale, die Goldmedaille gewonnen — aber dann disqualifiziert. Deutschlands Bahnvierer

Ein einfacher Ring

schützt vor aufwändigen Reparaturen

VON UWE SCHELLHAS

Auch sehr gute Erfindungen können durch den Faktor Zeit große Probleme bekommen. Der hier vorgestellte Speichenschutz wäre ein echtes Erfolgsmodell geworden, wenn nicht eine andere, wesentlich bessere Erfindung die Idee noch vor ihrer flächendeckenden Einführung überflüssig gemacht hätte.

Bei dem Speichenschutz handelt es sich um zwei einfache und damit kostengünstige Ringe, die man bei jedem Safety mit radialer Einspeichung nachrüsten konnte.

Einerseits reduzieren die Ringe den Speichenbruch und andererseits treten Defekte nicht mehr unmittelbar am Nabenflansch auf, sondern außerhalb, was die Arbeit und damit die Kosten des Speichenwechsels erheblich reduziert.

Einige Worte zur Problemstellung. Sowohl bei Hochrädern als auch bei frühen Safeties waren die bereiften Felgen mit ihren Naben durch lange, radial verlaufende Stahlstifte, den Speichen verbunden. Die Speichen wurden durch die Felgen hindurchgesteckt und hielten mittels eines platten Speichenkopfes in der Felge. Ein Gewinde am anderen Ende der Speiche wurde in eine Gewindebohrung eingeschraubt, die (in der Regel) direkt in den Flansch der Nabe eingebracht war.

Problematisch für die Lebensdauer solcher Speichen sind die Beschleunigungs- und Bremskräfte, die durch die Nabe über die Speichen auf das Antriebsrad übertragen werden. Dabei ist es ganz egal, ob die Übertragung wie bei Hochrädern durch Direktantrieb über die Tretkurbel oder wie bei Safeties durch das hintere Kettenritzel und der damit verbundenen Kette und Tretkurbel erfolgt. In beiden Fällen wird die Nabe im fast rechten Winkel gegen die Ausrichtung der Speichen verdreht.

Wohl jeder hat schon einmal beobachtet, was passiert, wenn man einen Nagel in eine Holzplatte schlägt und ihn ein Stück herausstehen lässt. Packt man den Nagel mit einer Zange am äußeren Ende und bewegt ihn in zwei Richtungen hin und

her, wird er nach einer gewissen Zeit abbrechen. Er bricht aber nicht irgendwo, sondern regelmäßig unmittelbar über der Holzplatte. Man hat dann das lange Stück in der Hand und über der Holzplatte verbleibt nur noch ein kurzer Rest, den man oft nicht mehr herausbekommt.

Genau dieser Effekt entsteht, wenn man bei einem Fahrrad mit radialer Einspeichung beschleunigt oder bremst. Natürlich sind die Bewegungen sehr viel geringer als beim Beispiel von Nagel und Holzplatte und es handelt sich auch um mehrere Speichen. Der Effekt ist aber exakt derselbe. Viele Tausend, vielleicht nur mikroskopisch wahrnehmbare Bewegungen führen dazu, dass die Speichen unmittelbar über dem Nabenflansch mürbe werden und brechen. Dann ragt nur ein winziges Stück aus dem Flansch heraus, das man in der Regel mit einer einfachen Zange nicht mehr entfernen kann.

Heute würden Reparaturwerkstätten derart belastete Speichen als Verschleißteile klassifizieren und sie im Zuge regelmäßiger Wartungsintervalle vorsorglich auswechseln. Damals war das Material aber viel zu wertvoll, um einen solchen Umgang damit zu pflegen. Das Problem des Speichenbruchs am Flansch war also absehbar und ein echtes Ärgernis, dem man entgegenwirken wollte. Bei Hochrädern findet man gelegentlich zusätzliche Verbindungsstücke, die die Speichen mit dem Nabenflansch verbinden.¹ Bei dieser Konstruktion können abgebrochene Speichen mit dem Verbindungsstück aus dem Nabenflansch leicht herausgeschraubt werden. Man spart sich somit komplizierte und damit teure Reparaturen.

Die Erfindung des Sicherheitsniederrades löst



*Ungereinigte
Speichenschutzringe am
eingebauten Hinterrad in
Fundzustand*

das Problem des Speichenbruchs am Antriebsrad leider nicht. Hier wirkt die Übersetzung von vorderer Tretkurbel auf hinteres Ritzel bei kleinerem Raddurchmesser eher noch stärker verschleißbildend. Zumal die kleinen Raddurchmesser eine eher zierliche Bauweise von Nabe und Speichen erfordern, damit der Gesamtaspekt des Rades elegant bleibt.

Die einzige Möglichkeit, den Speichenbruch so lange wie möglich hinauszuzögern, ist eine schonende Fahrweise. Schnelles und kräftiges Beschleunigen oder Abbremsen ist zu vermeiden. Beim Anfahren bringe man das Fahrrad durch Anschieben in Bewegung und benutze den Aufsteiger am hinteren Ausfallende. Auf keinen Fall das Rad über das Antriebspedal aus dem Stand heraus in Bewegung setzen! Aber alle Vorsicht zögert den Speichenbruch nur hinaus. Irgendwann

*Nabe eines Hochrades
mit zusätzlichen
Verbindungsstücken
zwischen Speichen und
Nabenflansch*





*Gereinigte Außenseite
des rechten
Speichenschutzrings
mit Inschrift GARDE
RAYONS SYSTEME
GAUD JUVISY S. ET O.
No 800*

ist die erste Speiche gebrochen und ihr Rest verstopft die Gewindebohrung im Flansch. Und nun ist guter Rat teuer und der Fachmann muss konsultiert werden.

Genau diesen Worst-Case soll die Erfindung verhindern, die ich an meinem letzten Rad vorgefunden habe, das sich wohl um das Jahr 1890 datieren lässt.² Ich habe es einem französischen

War vielleicht besagter Eigentümer des Fahrrades mit einem Prototypen seiner eigenen Erfindung, unterwegs? Oder hat er einem Freund ein erstes Exemplar abgekauft?

Uwe Schellhas

Schrotthändler (leider keineswegs zum Schrottpreis) während der Corona-Pandemie 2020 in ungereinigtem und unverändertem Fundzustand abgekauft. Alle von mir gemachten Beobachtungen sind also nicht durch Restaurierungen späterer Zeiten überlagert.

Jeder der beiden Ringe besteht aus einem Außen- und Innenring, die mit neun Schrauben untereinander verbunden sind. Beide Ringe sind an ihren Verbindungsseiten flach und weisen Aussparungen für 18 Speichen auf. Die Außenseiten sind gewölbt, sodass sie zusammengesetzt wie ein Ring mit rundem Querschnitt wirken.

Der Außenring trägt die Aufschrift GARDE RAYONS SYSTEME GAUD JUVISY S. ET. O. No 800. Garde Rayons bedeutet Speichenschutz. Juvisy S. Et. O. ist die ca. 18 km südlich von Paris gelegene, heute 17.000 Einwohner zählende Gemeinde Juvisy-sur-Orge, im ehemaligen Département Seine-et-Oise, heute Département Essonne. Nummer 800 kann eine französische Patentnummer sein, für die ich aber leider keine Unterlagen auffinden konnte. Aber was heißt Système Gaud? Weist es



*Besitzermarke am
Steuerkopf mit Inschrift:
A. AUBERGE JUVISY S.
ET O.*

*Gereinigte Innenseite des
rechten Speichenschutz-
rings mit überlappender
Unterbrechung*



auf den Namen des Erfinders oder eine von ihm gewählte, interne Bezeichnung hin?³ Ist es Zufall, dass sich der Speichenring an einem Fahrrad befindet, das einst A. Auberger aus dem gleichen Städtchen gehörte?

War vielleicht besagter Eigentümer des Fahrrades mit einem Prototypen seiner eigenen Erfindung, unterwegs? Oder hat er einem Freund ein erstes Exemplar abgekauft? Der Innenring ist an einer Stelle unterbrochen und beide Enden überlappen ein wenig. Die Unterbrechung ermöglichte es, ihn durch die Speichen hindurchzustecken, sodass die Speichenschutzringe nachträglich als Zubehör montiert werden konnten. Eine Schraube durch beide Überlappungen sicherte den Ring gegen unbeabsichtigtes Öffnen.

Ich kann nicht eindeutig belegen, ob der Speichenschutzring wirklich den Abriss von Speichen hinauszögern konnte, was sein Name ja nahelegt. Auf jeden Fall aber erleichterte er die Reparatur im Schadensfall ganz erheblich. Wie auf der Abbildung sehr schön zu sehen ist, sind zwei Speichen abgerissen. Wegen des Schutzringes nun aber nicht mehr am Flansch, sondern am Ring. Auf diese Weise wäre das Entfernen der im Flansch steckenden Speichenreste ein Kinderspiel, da man den ziemlich langen Rest gut fassen und aus dem Flansch herausdrehen kann. Der Ring hat seine Aufgabe also tatsächlich hervorragend erfüllt! Sollte tatsächlich mal eine Speiche am Flansch gerissen sein, so konnte man den Ring sehr einfach für eine Reparatur nutzen. Die zwei folgenden Abbildungen zeigen, dass in einem solchen Fall eine

neue Speiche entgegen der alten Anordnung (und nach moderner Bauweise) von innen durch den Ring gesteckt wurde. Der Kopf weist zur Nabe und mittels eines modernen Speichennippels wurde er an der Felge befestigt.

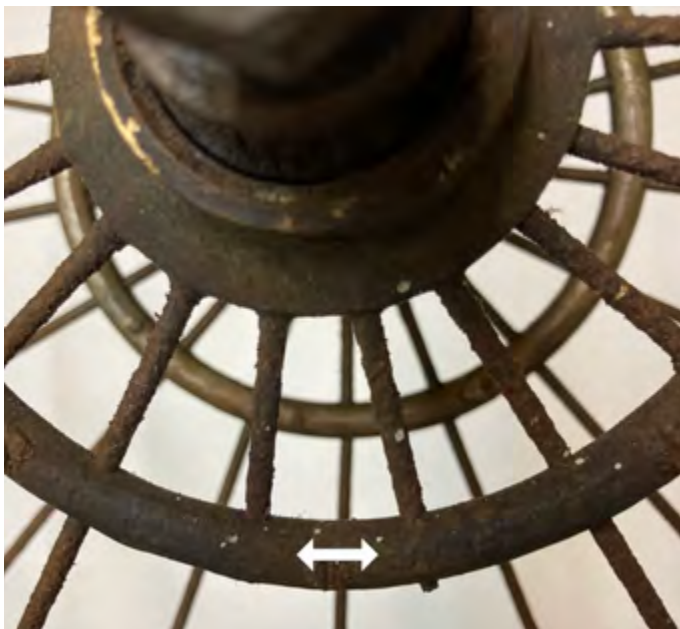
Alles in allem war der Speichenschutzring eine perfekte Erfindung, die für seinen Käufer kostengünstig das übelste Problem radial eingespeicherter Antriebsräder gelöst hätte. Leider wurde der Ring erst erfunden, als tangentiale Verspeichungen die radiale Verspeichung der Antriebsräder bereits vom Markt verdrängten und die Ringe damit vollständig überflüssig machten. Und damit konnte der Erfinder diesen genialen Entwurf auch nicht mehr vermarkten und seine Erfindung blieb daher leider ohne dauerhafte Bedeutung.⁴ ☸

¹ Hochrad im Velocium Weinböhl. Foto von Ilona Thieme, Weinböhl, Oktober 2021

² Es handelt sich um ein Kreuzrahmensafety mit Nackensteuerung unbekannter Marke. Trotz der teilweise etwas altertümlichen Bauart spricht das hintere Ausfallende des Rades für eine späte Zeitstellung.

³ Nach momentanem Stand weiß ich nicht, was Systeme Gaud bedeuten soll. Sollte einem Leser Näheres bekannt sein oder er weiterführende Informationen zu solch einem Speichenschutz haben, würde ich mich über Hinweise sehr freuen (u.schellhas@gmx.net). Wenn sich daraus Neuigkeiten zum Thema ergeben, würde ich sie in einem der nächsten Knochenschüttler mitteilen.

Ausschnitt der ungereinigten Außenseite des linken Speichenschutzrings mit zwei Resten abgebrochener Speichen



Ausschnitt der gereinigten Außenseite des rechten Speichenschutzrings mit ersetzter Speiche und Befestigung der ersetzten Speiche in der Felge mittels Speichennippel



Noch mehr Nabensalat aus den Jahren 1900 bis 1914

Fortschritt durch Rücktritt

VON FLORIAN FREUND

Die meisten historischen Räder aus Deutschland sind heute mit einer Torpedo-Rücktrittnabe ausgestattet – dabei dürfte ein ganzer Teil der zwischen 1900 und 1914 gebauten Fahrräder, ursprünglich einem anderen Fabrikat oder einer starren Nabe ausgestattet gewesen sein. Dabei spielen vor allem in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts Importe aus den USA eine wichtige Rolle, die in den Katalogen mancher deutschen Fahrradhersteller als optionale Erstausrüstung angeboten werden. Die folgende Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und berücksichtigt keine Naben von Firmen wie Adler oder Wanderer, die nur für die eigene Fahrradproduktion hergestellt wurden.

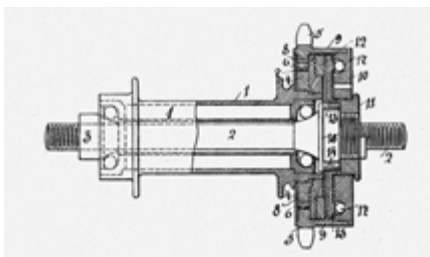
DANKE AN MARIO STEINBRINK, WULF MÖNNICH UND HELGE SCHULTZ

MORROW

Die Firma Morrow aus den USA ist eine der ersten Anbieter von Rücktrittnaben auf dem deutschen Markt und wirbt ab Mai 1900 im Radmarkt. (Abbildungen sie KS 71, 1/2021)¹

BISMARCK

Wilhelm Göckerl, Gründer und Inhaber der Fahrradwerke Bismarck GmbH, meldet am 27. Juli 1901 ein Patent auf eine Tellerbremse für Hinterradnaben an – dieser Mechanismus wird 1902 als Neuheit vorgestellt.²



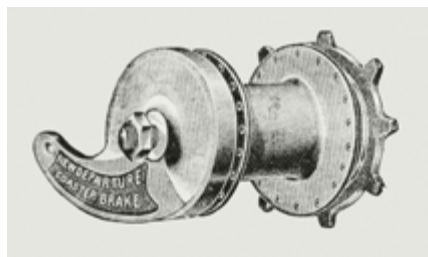
Bismarck 1902

KOMET (KIRSCHNER)

Im März 1902 heißt es in einer Anzeige der Komet-Fahrrad-Werke vorm. Kischner & Co. aus Dresden: „Komet-Freilauf-Nabe mit Innenbremse, alles Bisherige übertreffend“ - leider ließ sich bisher keine Abbildung finden. Es ist auch unbekannt, ob es sich um eine eigenständige Konstruktion handelt.³

NEW DEPARTURE

Ab dem Sommer 1902 erscheinen im Radmarkt Anzeigen für die New Departure-Nabe. Obwohl diese Ausführung



New Departure 1902

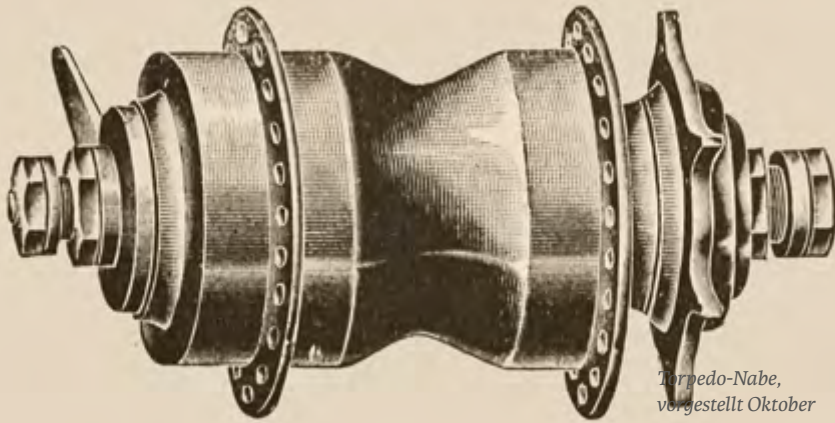
bereits 1902/03 durch das neue Modell A (siehe KS 72, 12/2021) ersetzt wird, bietet es die Firma Brennabor in dieser Saison mit eigenem Schriftzug auf dem Bremshebel an.⁴



New Departure 1903

CHINCH

Ein weiteres US-Produkt auf dem deutschen Markt ist die Chinch-Nabe der Riggs-Spencer Company aus Rochester (N.Y.) – die ersten Anzeigen im Radmarkt erscheinen im September 1902.⁵

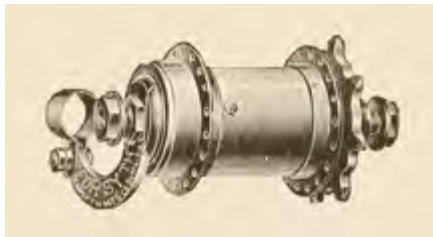


Torpedo-Nabe,
vorgestellt Oktober
1903

Chinch 1902

FORSYTH

Im Oktober 1902 druckt der Radmarkt die erste Annonce für die Rücktrittnabe der Forsyth Manufacturing Company, Buffalo, N. Y., die auf dem Patent US735327 basiert.⁶



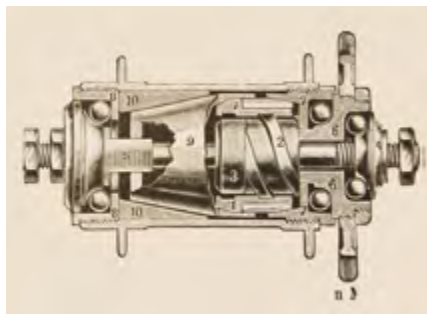
Forsyth 1902

VOLO/ATLAS ETC.

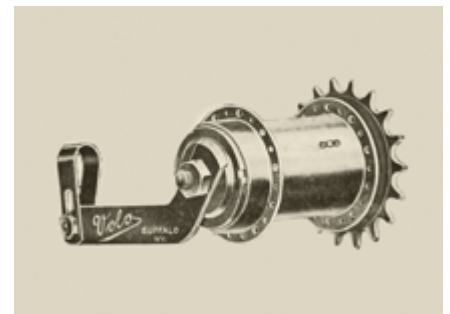
Fisher C. Atherton und Conrad Happ aus Buffalo melden nur wenige Monate nach der Firma Forsyth ein Patent an, welches als eine Weiterentwicklung gesehen werden kann.⁷ Ihre Konstruktion wird in mehreren Ländern unter verschiedenen Bezeichnungen produziert. In Deutschland trägt sie im Sommer 1903 zunächst den Namen Volo⁸ bis die Firma Dürkopp ab der Saison 1904/05 den Vertrieb und sehr

wahrscheinlich auch die Produktion der Nabe übernimmt. In diesem Zusammenhang bekommt sie den neuen Namen Atlas⁹ und wird auch im Stukenbrok-Katalog 1905 unter der Marke Teutonia angeboten.¹⁰

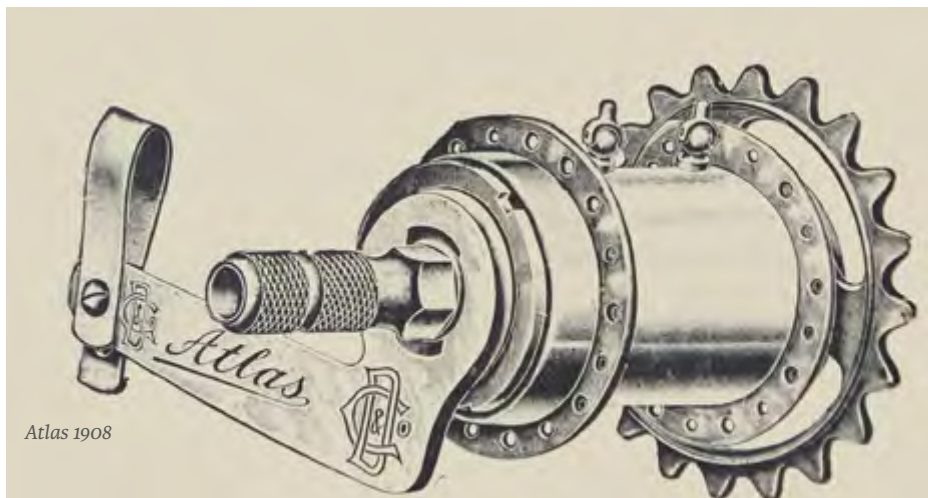
In Frankreich heißt sie weiterhin Volo, in Großbritannien Crabbe¹¹ und in den USA produziert die Aurora Automatic Machinery Co. die Nabe 1904 unter der Bezeichnung Thor. Ab 1905 vertreibt die New Yorker Firma D. P. Harris die Nabe unter dem Namen des Erfinders Atherton.¹²



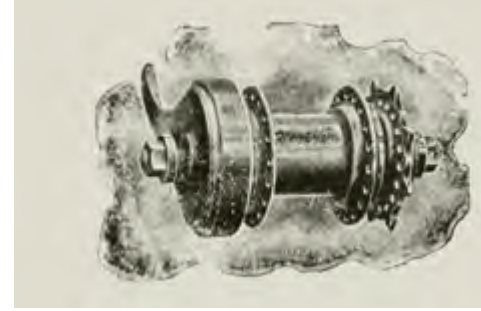
Volo/Atlas 1904



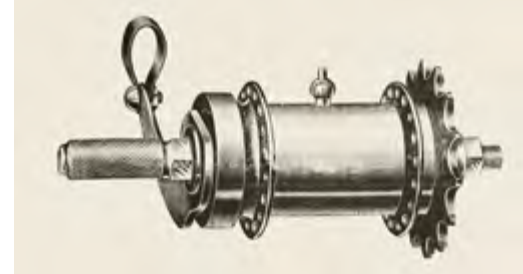
Volo/Atlas 1904



Atlas 1908



A.B.C. 1903



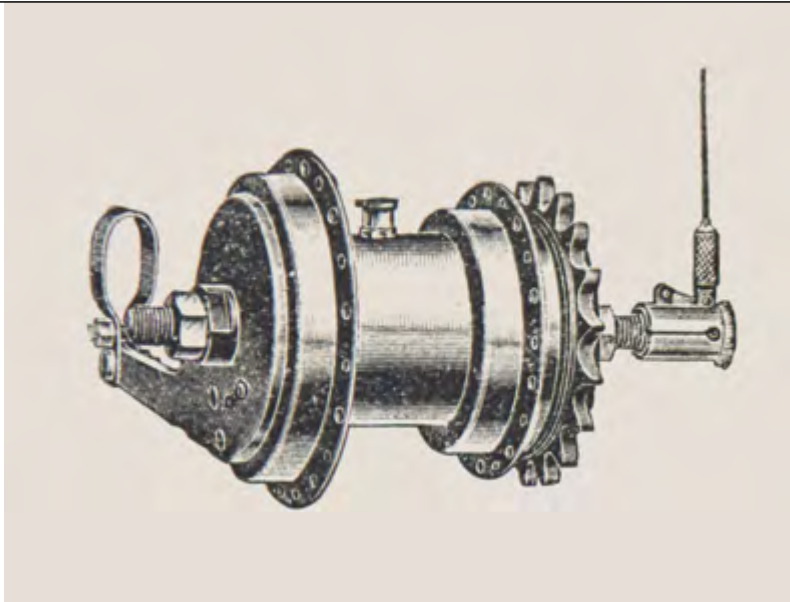
Rotax 1904

A.B.C.

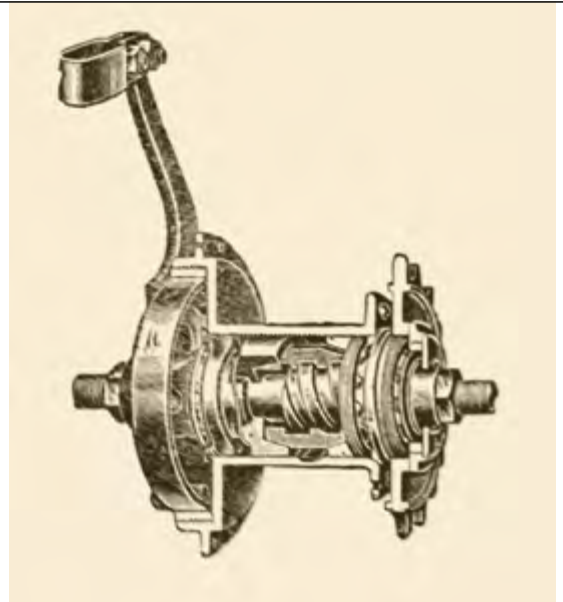
Die Frankfurter Firma Ellis Menke bietet ab Herbst 1903 die A.B.C.-Rücktrittnabe der Pope Manufacturing Company aus Hartford (Connecticut) an.¹³

ROTAX

Im Radmarkt erscheint im Februar 1904 die erste Anzeige für die Rotax-Nabe der Dresdener Firma F. Gottschalk & Co.¹⁴



Eadie 1904



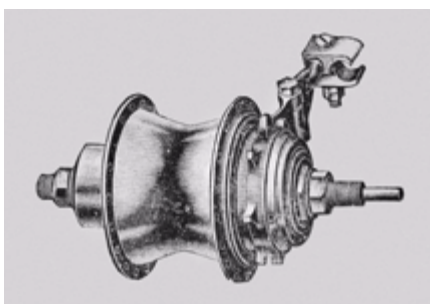
Eadie 1906

EADIE

Die englische Eadie Manufacturing Company wirbt im Radmarkt ab November 1904 für eine Rücktrittnabe mit zwei Übersetzungen¹⁵ Ab Sommer 1906 erscheinen auch Anzeigen für eine Eadie-Rücktrittnabe ohne Übersetzung.¹⁶

STANDARD

Die Rücktrittnabe der The Standard Spoke & Nipple Company aus den USA hat ebenfalls zwei Übersetzungen und wird ab 1905 von der Hamburger Firma Paul W. Ornstein in Deutschland beworben.¹⁷



Standard 1906

ODDA

Im Frühjahr 1905 stellt die Brandenburgia AG aus Brandenburg a.H eine Nabe namens Odda vor.¹⁸

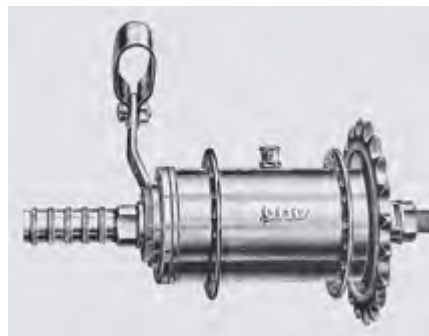


Odda 1905

„Nach dem 1. Weltkrieg versucht eine ganze Reihe weiterer Firmen in Deutschland Rücktrittnaben auf den Markt zu bringen, doch das ist eine andere Geschichte...“ Florian Freund, Autor

NSU

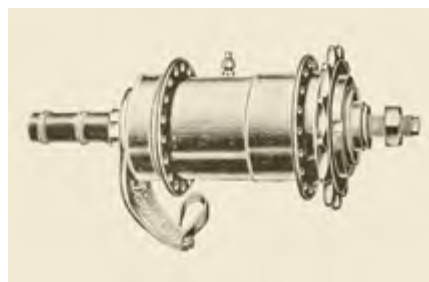
Die Neckarsulmer Fahrradwerke AG präsentieren im Oktober 1905 ihre erste Nabe mit Innenbremse.¹⁹



NSU 1905

DIAMANT

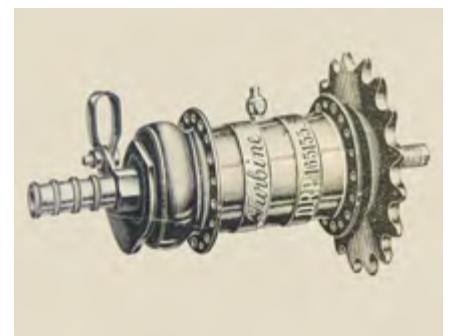
Ab dem Dezember 1907 bewirbt die Gebrüder Nevoigt AG aus Reichenbrand-Chemnitz ihre Diamant-Rücktrittnabe.²⁰



Diamant 1907

TURBINE

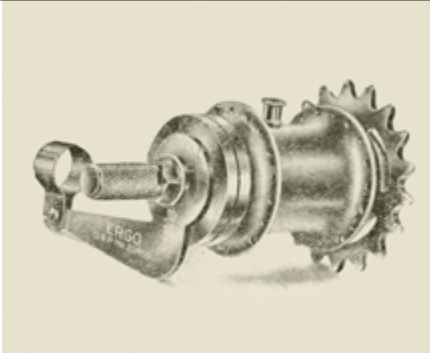
Im Radmarkt erscheinen die ersten Anzeigen für die Turbine-Nabe der Firma Altena & Cie aus Altena in Westfalen im Februar 1908. Darin wirbt das Unternehmen ein Patent von Hans Wieser und Erhard Hör aus Nürnberg zu verwenden. Trotzdem kann die Konstruktion nicht das New Departure Patent umgehen.²¹



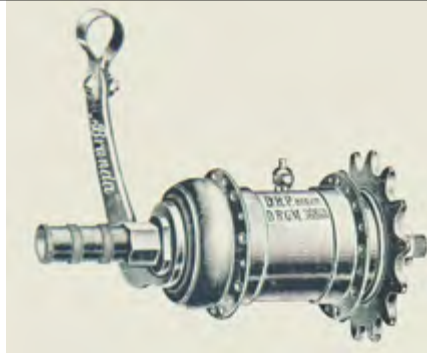
Turbine 1907

ERGO

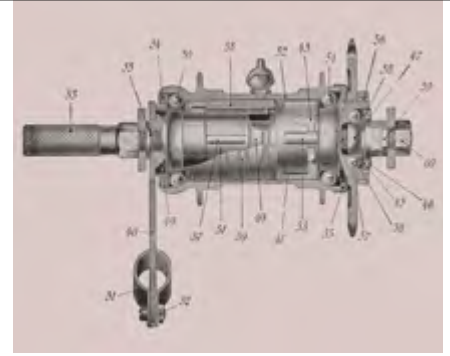
Das mächtige Patent der Firma New Departure (siehe KS 72) kann durch eine Konstruktion von Lauge Nielsen aus Kopenhagen umgangen werden,²⁴ welche mehrere Hersteller nutzen – einer davon ist die schwedische Firma Husquarna, die im Radmarkt ab Mai 1909 ihre seine Ergo-Nabe wirbt.²⁵



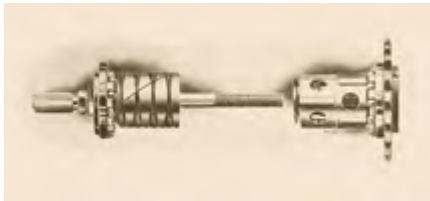
Ergo 1909



Branda 1909



Helios, Abbildung aus dem Katalog für 1912



Ergo 1910

COLUMBUS/ASTORIA

Die Firma Simson & Co, aus Suhl veröffentlicht ab dem Oktober 1908 Anzeigen für ihre Columbus-Nabe,²² die bald darauf in Astoria umbenannt



Columbia 1908

BRANDA

Die Brandenburgia AG die seit 1905 die Odda-Nabe baut, bringt in der Saison 1908/09 ein neues Modell namens Branda auf den Markt.²⁸ Das Unternehmen wirbt zwar ab 1910 groß mit dem Patent DE0214328, doch es schützt nur ein bestimmtes Detail der Konstruktion, die im Grundprinzip auf der Nielsens beruht.²⁹

HELIOS

Die Firma Gritzner verwendet ab der Saison 1908/09 ebenfalls Nielsens Bauweise für ihre Helios Nabe.²⁶

EGA/BADENIA

Auch die Eisenwerke Gagganau AG bietet 1909 eine Nabe an, die auf Nielsens Patent basiert. Sie trägt anfangs den Namen EGA und bekommt später den Namen Badenia.²⁷



Ega, undatierte Abbildung, wahrscheinlich zeigt sie die erste Ausführung

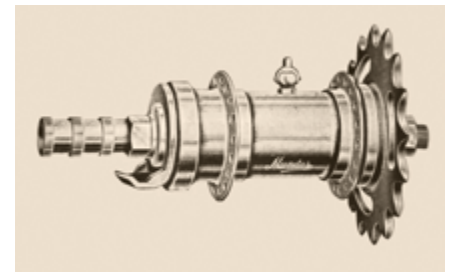
STURMEY-ARCHER

Im Sommer 1911 wirbt die britische Firma Sturmey-Archer Gears Ltd. für eine Rücktrittsnabe mit drei Übersetzungen.

Doch bereits im nächsten Jahr muss sich das Unternehmen wegen einer Patentverletzung mit ihren Dreigang-Modelle vorerst vom deutschen Markt zurückziehen.³⁰

MUNDUS

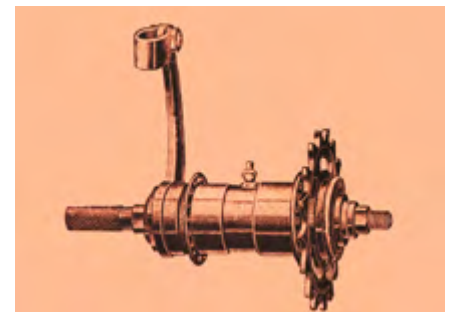
Am 10. Dezember 1912 meldet die Metall-Industrie-Schönebeck AG ein Patent auf eine Rücktrittsnabe an, die sie ab Ende 1913 als Mundus-Nabe bewirbt.³¹



Mundus 1914

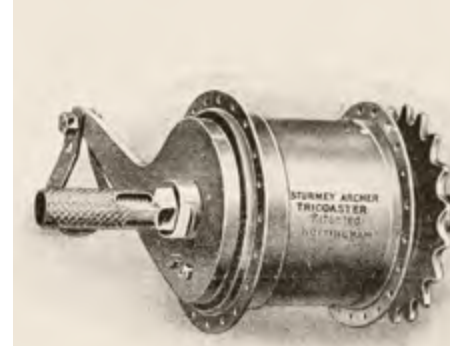
BERKO

Die Firma Greif & Schlick, die für den Vertrieb der elektrischen Berko-Beleuchtung bekannt ist, stellt in der Saison 1913/14 auch eine Rücktrittsnabe unter diesem Namen vor.³²



Berko 1914

Sturmey-Archer 1911



1 Der Radmarkt 12. Mai 1900 (im folgenden RM)

2 Patent DE00000134215A und RM, 1. Februar 1902 S. 23

3 RM, 22. März, 1902, S. 19

4 RM, 14. Juni 1902, S. 13 und Brennabor Kat., Jg. 1903, S. 13

5 RM, 27. September 1902, S. 50

6 RM, 25. Oktober 1902, S. 22, Patent US00000735327A und The Bicycling World & Motorcycle Review, 6. November 1902, S. 134

7 Vgl. Patent US00000699781A und US00000699781A

8 RM, 20. Juni 1903, S. 36

9 RM, 3. Dezember 1904, S. 20f

10 Stukenbrok Katalog, Jg. 1905, S. 38

11 The Bicycling World & Motorcycle Rev., 21. Jan. 1905, S. 392

12 The Bicycling World & Motorcycle Review, 28. Januar 1905, S. 407 und S. 434

13 RM, 31. Oktober 1903

14 RM, 27. Februar 1904, S. 29

15 RM, 12. November 1904

16 RM, 18. August 1906, S. 20

17 RM, 25. Februar 1905, S. 44

18 RM, 6. Mai 1905, S. 47

19 RM, 14. Oktober 1905, S. 50

20 RM, 28. Dezember 1907

21 RM, 8. Februar 1908 und Patent DE00000165155A

22 RM, 26. Oktober 1907, S. 49

23 RM, 23. Januar 1909, S. 3

24 Patent DE00000204159A und RM, 10. Juli 1909, S. 40

25 RM, 22. Mai 1909, S. 53

26 RM, 20. Februar 1909

27 RM, 20. März 1909, S. 39

28 RM, 10. April 1909, S. 54

29 RM, 19. Februar 1910 und Patent DE00000214328A

30 RM, 6. Juni 1912, S. 3 und RM und 28. September 1912, S. 16

31 RM, 29. Nov. 1913, S. 3 und Patent DE00000288726A

Das Dokument

aus dem Hauptstaatsarchiv
Stuttgart M 1/4 Bü 86

VON HELGE SCHULTZ


Vermutlich (einer) der erste(n) Nachweise über die Verwendung von Fahrrädern beim Deutschen Militär findet sich in einer Akte zum Etat des württembergischen Kriegsministeriums.

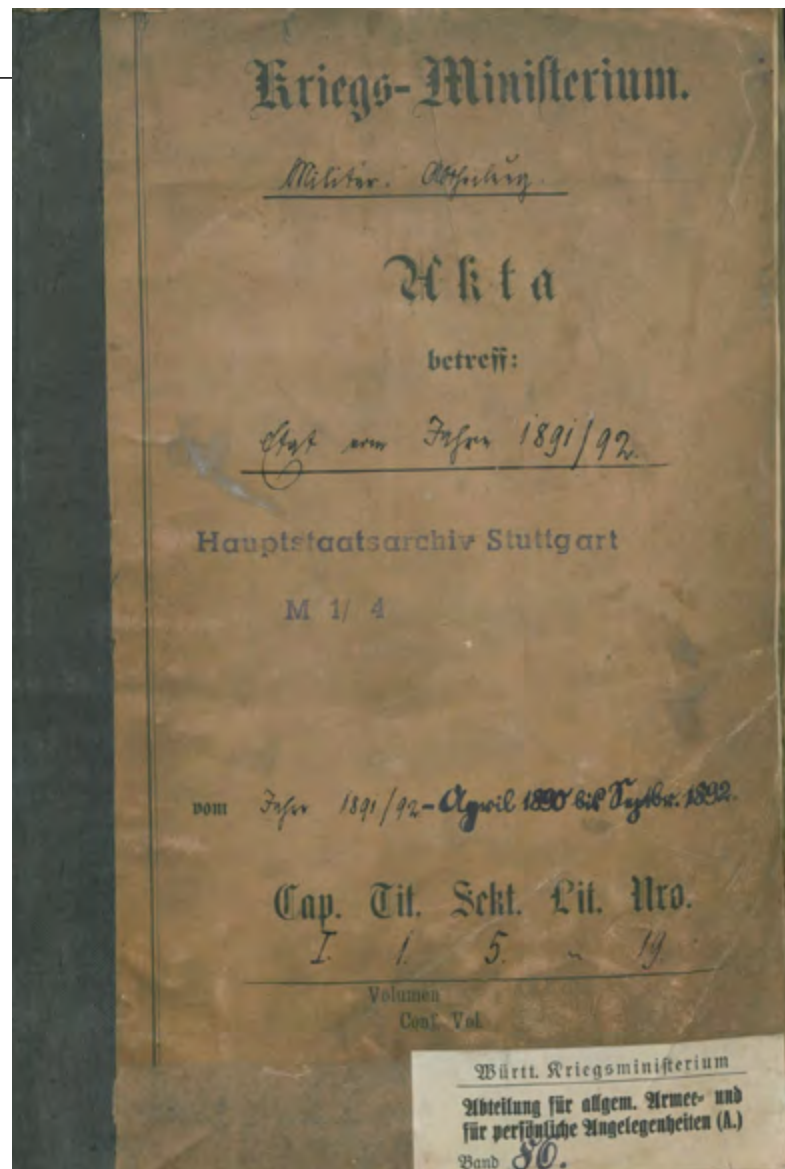
Mit dem Datum vom 19.8.1890 wird die Beschaffung von 100 Fahrrädern für große Festungen und Garnisonen verbucht. Angeheftet ist ein Prospekt von S&N aus dem Jahr 1890. Das Militärrad ist mit 425 M das teuerste Rad und dürfte mit Rabatt von 50 M das bestellte Modell sein.

Württemberg und Bayern hatten zu der Zeit noch eigene Kriegsministerien. Preußen war jedoch weisungsbefugt. Unklar ist, wer den Bedarf von 100 Fahrräder angemeldet hat. Vermutet wird, dass die Bestellung von Württemberg ausging und dass davon 1/16 = 7 Fahrräder selbst finanziert werden mussten. Oder ob Württemberg nur 1/16=7 Fahrräder erhielt? Die preußischen Akten sind 1945 verbrannt.

Interessant ist der handschriftliche Vermerk „Rußland“ auf dem Prospektblatt. Der Verdacht, dass die Firma Seidel & Naumann diese Räder auch nach Russland exportiert hat, ist nicht von der Hand zu weisen. Andrey Miatjev hat in den russischen Archiven der 1890er Jahre nur Berichte zu Ankäufen englischer Swift Fahrräder durch

die kaiserlichen Armee gefunden. Vor 1894 sollen in Deutschland Fahrräder nur zur Befehlsüberbringung in großen Festungen verwendet worden sein. Für den fechtenden Einsatz (Gefechts-einsatz) waren sie nicht gedacht. Die anfänglich zögernde Benützung des Fahrrads wurde mit der schlechten Manövrierbarkeit bei langsamen Tempo und schlechten Terrainverhältnissen begründet. (W.Stavenhagen: Die Entwicklung des Militärradwesens. Militärische Jahresberichte für 1898, S. 859ff). Der große Wendepunkt bei der Verwendung von Fahrrädern beim Militär ist 1894 erreicht. Die Felddienstordnung empfiehlt die Verwendung von Militärradfahren an Stelle von berittenen Ordonanzen und Meldereitern. Mit dem ausdrücklichen Vermerk: wo gute Straßen zu Gebote stehen. Anfänglich noch auf Polsterreifen, weil die Luftreifen als zu anfällig und in der Handhabung als schwierig erachtet wurden.

Dank an Richard Harken (Transkription), Walter Wannewitsch und Gerhard Kannapin (Garnisonsmuseum Ludwigsburg). 



Stat
Bsp. Mittel

Einmalige Ausgaben.

8. Zum Ankauf von 88 Zugpferden für 2
Train-Bataillone (für Zwecke der kgl.
Artillerie), und zur Geschirrabstattung.

~~Seidels Mittelantrag nicht, daher nicht anzusetzen.~~

10. Zur Beschaffung von 100 Fahrrädern für große Festungen
und Garnisonen.

~~Seidels Mittelantrag nicht, daher kein Antrag
anzusetzen 22.500 M.
wegen der Forderung wird auf die entsprechende Forderung in fest
für die kgl. Artillerie-Kontingent Bezug genommen~~

Sect. II. 4.
7. 21
7000.

*Unter Zugrundelegung der
Verhältnisse 1/16 wären für
Württemberg 6 Fahrräder
anzusetzen
der ermittelte Preis für ein
Fahrrad beträgt 375 M.
Anlagen Preis (...z)
f. Fahrräder.*

Preußische Anmeldung

Einmalige Ausgaben

8. Zum Ankauf von 88 Zugpferden für Train(?)-Bataillone (für Zwecke der Artillerie), und zur Geschirrabstattung

10. Zur Beschaffung von 100 Fahrrädern für große Festungen und Garnisonen.

Württembergische Anträge

(zu 10) Es sind anzusetzen 2250 M wegen des Zugangs wird auf die entsprechende Erläuterung im Etat für das Preuß. Militär-Kontingent Bezug genommen

Unter

Zugrundelegung des Verhältnisses 1/16 wären für Württemberg 6 Fahrräder einzustellen. Der ermittelte Preis für ein Fahrrad beträgt 375 M. Bleistift: s. Anlagen Preis (...z) f. Fahrräder.



Auszug aus dem Seidel & Naumann Katalog von 1890

Augsburgs erste Radrennbahn

VON ELIAS BLÜML

Die erste Fahrradrennbahn in der bayerisch-schwäbischen Stadt existierte über einen Zeitraum von knapp 20 Jahren, von 1885 bis ca. 1904.

Die Radgeschichte Augsburgs ist bisher fast komplett unerforscht, Grund hierfür ist wohl die vollständige Abwesenheit von fahrradrelevanter Industrie. Nichtsdestotrotz breitete sich das Velociped im späten 19. Jahrhundert auch hier aus, wie überall im Königreich Bayern bzw. im deutschen Kaiserreich. Die Aneignung, Nutzung und kulturelle Verankerung des Fahrrads als Transport-, Freizeit- und Sportgerät wurde in der schwäbischen Stadt auch maßgeblich von Vereinen vorangetrieben. Erbauer und Betreiber der ersten Radrennbahn war der Velociped Club Augsburg a. V., welcher von ca. 1881 bis 1904 bestand. Nachweisbar ist der Verein anhand eines umfangreichen Aktes des Magistrats der Stadt Augsburg, „StadtAA/Bestand 10, Nr. 406/Velociped-Club Augsburg, anerkannter Verein, 1881-1906“, in welchem administrative Korrespondenzen, Amtshandlungen und Gesuche an die Stadtverwaltung festgehalten wurden. Es handelt sich bei dieser Quelle nicht um das vereinsinterne Schriftgut, welches einen genaueren Blick in die inneren Abläufe des Clubs gestattet hätte, insbesondere den Betrieb der Rennbahn. Dennoch lässt sich die Geschichte der Rennbahn recht genau nachzeichnen.

Der Velociped-Club war der erste Radsportverein Augsburgs und gründete sich bereits 1881.¹ Dem erklärten Ziel des Clubs, das Radfahren durch Lust- und Wettfahren zu heben, schob der Stadtmagistrat aber teilweise einen Riegel vor und verbot sportliche Wettkämpfe auf öffentlichen Wegen und

Plätzen.² Aufgrund dessen entschied sich der Verein wahrscheinlich, eine eigene Sportanlage zu errichten. Diese wurde am 09. bzw. 10. Mai 1885 eröffnet.³ Die Rennbahn lag etwas außerhalb der Stadt, direkt an der Friedberger Straße, gegenüber der damaligen städtischen Badeanstalt am Stadtbach (heute Kaufbach). Heute weist nichts mehr darauf hin. Die Sportanlage hatte eine Länge von 500, eine Breite von 5 bzw. in den Kurven von 6 Meter. Diese hatten zusätzlich eine Erhöhung von 2,2 m.⁴ Regelmäßig überprüfte der Stadtmagistrat die Sicherheit der Anlage und machte Auflagen für den Betrieb. So wurde ein Rennen im Juni 1897 unter folgenden Bedingungen genehmigt: „Innerhalb des Rennparks haben Sie für Abwendung einer jegli-



Ehren-Eintrittskarte mit dem Vereinsabzeichen

chen Gefährdung des Publikums Sorge zu tragen und, für den Fall einer Verletzung durch Sturz oder dgl., ärztliche Hilfe sowie einen genügenden Vorrath von Verbandstoffen und eine Tragbahre bereit zu stellen. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung werden wir einen Wachtmeister u. 3 Schutzleute abordnen, welche Sie für diese Dienst-

leistung zu honorieren haben.“⁵

Auf der Bahn konnten zahlende Mitglieder und andere Personen, gegen Vergütung verständlicherweise, das Rad(renn-)fahren erlernen und üben. Der Velociped-Club stellte Lehrer zur Verfügung, welche Anfängern Fahrunterricht gaben.⁶ Eine Pflicht zum Radfahrlernen gab es in Augsburg allerdings nicht. Neben diesem eher alltäglichen Geschäft wurden auf der Bahn hauptsächlich Rennen und sportliche Wettkämpfe ausgetragen, meistens im Frühjahr oder Herbst.

Ein außergewöhnliches Ereignis war mit Sicherheit der Auftritt von Samuel Franklin Cody.⁷ Der Wild-West-Schausteller gastierte vom 09. bis zum 16.06.1895 in Augsburg und trat mit seiner Darbietung am Sonntag, den 16. Juni, auf der Radrennbahn auf. Das zugehörige Werbeplakat mit dem Programm hat sich noch in den Akten des Magistrats erhalten und kündigte folgende Darbietungen an:

„1) Jagdreiten nach der Bandschleife (Jeu de Rose.)

2) Radrennfahren für Herrenfahrer (Ehrenpreis dem Sieger, gegeben vom Velociped-Club Augsburg).

3) Leon Cody (Cody's Sohn)⁸ zu Pferd gegen Radfahrer. Strecke 2 Kilometer (Ehrenpreis).

4) Ein hiesiger Herrenreiter (maskirt) gegen Cody. Strecke 3 Runden der Bahn.

5) Cody und Söhne auf dem Triplette. Schießübung auf Ballen.

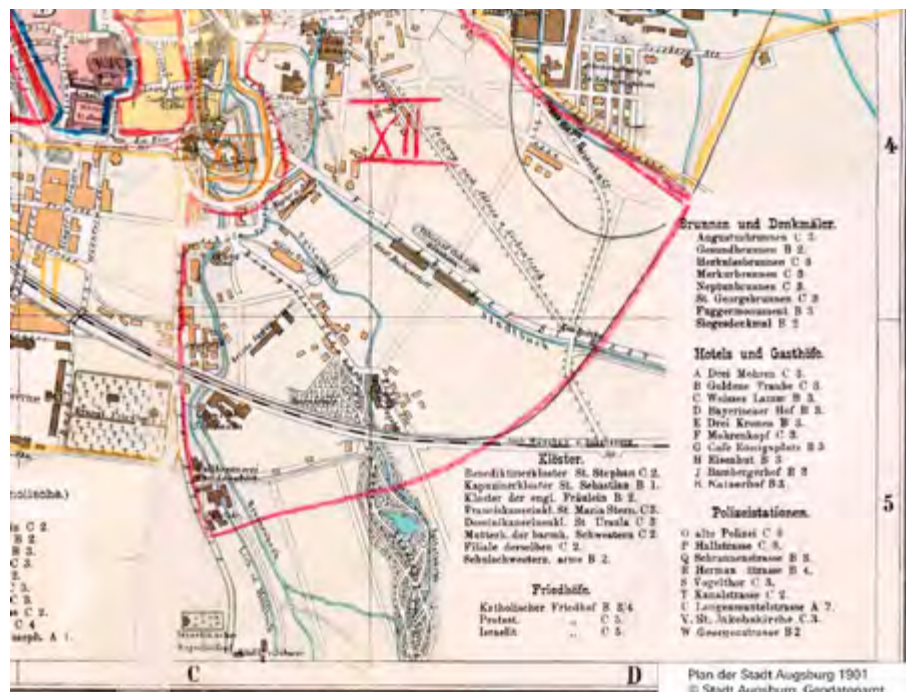
6) Ringkampf zu Pferde.

7) Cody reitet 2 Pferde stehend im Galopp gegen Radfahrer. Ehrenpreis: 1 goldene Medaille dem Sieger. Distanz 1 Kilometer.“

Ab 1900 traten offenbar finanzielle Probleme auf, der Velociped-Club konnte notwendige Bauarbeiten und Reparaturen nicht mehr selbst stemmen.⁹ Darüber hinaus war die Sportanlage offenbar nicht für Motorräder geeignet.¹⁰ Es könnte durchaus sein, dass die ursprünglich ca. 1885 für Fahrradrennen gebaute Bahn schon knapp 20 Jahre nicht mehr den Anforderungen des gewandelten Rennsports entsprach und man sich vom Umsatteln auf den Motorsport einen neuen Publikumszuwachs erhoffte. Vielleicht verlor das Fahrrad als massentaugliches Sportgerät langsam seinen Reiz, verglichen mit den noch nie dagewesenen Geschwindigkeiten der neuartigen Fortbewegungsmittel Motorrad und Automobil.

Wann genau der Bahnbetrieb aufhörte oder die Anlage abgerissen wurde, ist leider nicht eindeutig festzustellen. Mitte 1904 bat der Velociped-Club ein letztes Mal um die Übernahme der Rennbahn durch die Stadt Augsburg, da etwaige Umbauten aufgrund beschränkter finanzieller Mittel nicht möglich seien. Da dies die Stadtverwaltung aber abgelehnte, wurde der Bahnbetrieb in Folge dessen wahrscheinlich eingeschränkt oder ganz eingestellt und der Velociped-Club löste sich endgültig auf.¹¹ ⊗

„Abschied von Cody“, 1895



Rennbahn des Velociped-Clubs Augsburg, Plan der Stadt Augsburg 1901

1 Vgl. StadtAA/Bestand 11 I, Nr. 143, Registernr. 15/25.04.1894 sowie StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 1/08.02./10.02.1881.
 2 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 4/11.03.1881.
 3 Vgl. ebd. Registernr. 36/09.04.1885.
 4 Vgl. ebd. Registernr. 43/20.08.1885 sowie Registernr. 382/13.05.1904.
 5 Ebd. Registernr. 220/18.06.1897.
 6 Vgl. ebd. Registernr. 26/31.08./02.09.1883, Anhang I., Bestimmungen, betreffend die Erlernung des Velociped-Fahrens.
 7 Samuel Franklin Cody (1867–1913) ist nicht zu verwechseln mit dem berühmteren William Frederick Cody (1846–1917), gemeinhin auch ‚Buffalo Bill‘ genannt, welcher mit seiner Wild-West-Show ebenfalls durch Europa tourte und auf Radrennbahnen auftrat, vgl. hierzu auch Ullein, Peter: Radfahrer-Vereine und die Anfänge des Radsports in Nürnberg, in: Der Knochenschüttler, 2/2020, S. 17–24, hier 22.
 8 Leon Cody war zu diesem Zeitpunkt gerade einmal fünf Jahre alt.
 9 Vgl. StadtAA/Bestand 10, Nr. 406, Registernr. 252/11.07.1899 sowie 253/16.07.1899.
 10 Vgl. ebd. Registernr. 379/07.05.1904, 381/10.05.1904 bis einschließlich der folgenden Registernr. bis 393.
 11 Vgl. ebd. Registernr. 389/08.06.1904, 390/28.06.1904, 394/18.07.1906 sowie 395/21.07.1906.



Rahmenbauer in Deutschland

Heinz Paupitz – Handarbeit aus Berlin

VON CHRISTOPH ULBRICH

In der Zeit von 1951-1992 war der Berliner Heinz Paupitz als Rahmenbauer aktiv. Die wesentlichen Aspekte seines Schaffens sind Grundlage dieses Artikels.

Das erste Mal, dass ich über den Namen Paupitz gestolpert bin, war in einem Knochenschüttler-Artikel von Nils Niemeyer über Testfahrer bei Fichtel & Sachs. Dort wurde er im Zusammenhang mit der Marke F.B.L. erwähnt. Das machte mich hellhörig, da ich in meiner frühen Jugend ein F.B.L.-Rennsportrad zum Geburtstag bekommen hatte. Dieser Hinweis weckte mein Interesse, mehr zu erfahren. Mit der Kenntnis, dass Paupitz in Berlin tätig war, ließ sich dank der damals noch verbreiteten Telefonbücher schnell Paupitz' Adresse herausfinden und damit der Kontakt zu ihm herstellen.

Die zahlreichen Telefonate und Gespräche anlässlich mehrerer Besuche bei ihm im Zeitraum von April 2010 bis zu seinem Tod am 29. Mai 2013 bilden die wichtigste Grundlage dieses Artikels. Ergänzt wurden Paupitz eigene Erinnerungen durch die einiger Weggefährten wie Freunde, Radsportler und Kunden.¹

Wie so manch' anderer Rahmenbauer, hatte auch der am 12. Januar 1926 geborene Heinz Paupitz seine Wurzeln im Radsport. 1940 trat er dem Radsport-

verein Endspurt 1911 bei. Obwohl ihm damals nur ein vergleichsweise schweres Sportrad zur Verfügung stand, ganz nach Paupitz's Art von ihm als Eisenhaufen bezeichnet, bewies er sich auf Straße und Bahn als einigermaßen talentiert, siegte sogar in der Klasse der 14-16-Jährigen bei den Bahnmeisterschaften. Später erreichte er mit dem späteren Box-Europameister Conny Rux auch in Tandem-Wettbewerben gute Ergebnisse.

Seine Erfolge mögen dafür entscheidend gewesen sein, dass Paupitz' Vater ihm nun ein echtes Rennrad besorgte. Und zwar ein Exemplar des beliebten Diamant Modells 67 mit dem unverkennbaren Gabelkopf. Vielleicht liegt hier der Ursprung, warum auch Heinz Paupitz später seine Gabeln mit einem ganz ähnlichen Gabelkopf ausstattete. Später fuhr er auch ein Wanderer-Rennrad, das als Blaupause für die Geometrie seiner ersten eigenen Rahmen diente.

Ganz eindeutig entschied sich Heinz Paupitz auch deswegen Rahmenbauer zu werden, weil bereits sein Vater seit 1920 ein Fahrradgeschäft in Berlin

führte, dort in kleinem Umfang unter der Marke Blitz Rahmenbau betrieb und auch selbst radsportlich erfolgreich gewesen war.

Gelernt hatte Heinz Paupitz den Beruf des Maschinenschlossers bei einem Flugzeughersteller, fand aber im Berlin der Nachkriegszeit keine Anstellung. Deshalb war es für ihn naheliegend, in die Fahrradbranche einzusteigen. Zunächst hat Paupitz bis 1951 bei Radsport Ehle gearbeitet. Nach einer kurzen Episode in der Maschinenfabrik Plagemann PEW hat er für die Firma Gürtler & Lange gearbeitet, die Fahrräder unter der Marke Zenith herstellten und im Auftrag der Firma Daimon fertigten. Der bekannte Batteriehersteller suchte nach einem zweiten Standbein zu dem stark saisonabhängigen Batteriegeschäft und trat zu dieser Zeit auch als Sponsor des Radsport-Vereins Zugvogel auf.

Der Versuch Daimons, in diesem Bereich Fuß zu fassen, wollte aber nicht recht glücken und Gürtler & Lange meldete 1952 Konkurs an. Zu dieser Zeit suchte der Berliner Fahrrad-Großhändler Hübner & Koch einen Rah-

Was sich hinter dem Kürzel F.B.L. verbarg, erschloss sich nicht von selbst und wurde auch nicht offenkundig gemacht.

menbauer. Gürtler & Lange konnten Heinz Paupitz als fleissigen und verlässlichen Mitarbeiter auf Otto Kochs Anfrage hin empfehlen. So fing Heinz Paupitz 1953 bei Hübner & Koch damit an, Lenker-Vorbauten zu löten. Schnell konnte er sein Geschick unter Beweis stellen, so dass er sich der eigentlichen Aufgabe widmen konnte, Rennrahmen für die neue Hausmarke F.B.L. zu bauen.

Otto Koch war zu dieser Zeit der Seniorchef des Unternehmens. Er war mit der Tochter seines Kompagnons Richard Hübner verheiratet und sie hatten einen gemeinsamen Sohn, der etwas älter war als Paupitz und mit diesem den Vornamen Heinz gemeinsam hatte. Heinz Koch steckte nach seiner Rückkehr aus der englischen Kriegsgefangenschaft voller Tatendrang.

Aufgrund seiner weltmännischen Art knüpfte er vor allem zu italienischen und französischen Herstellern von Rennmaterial gute Kontakte und machte deren Produkte ab den frühen 1950er Jahren zum wichtigen Bestandteil des Hübner & Koch-Programms. Gleichzeitig entwickelte er die Idee, mehrere günstige Hausmarken wie Lightweight, Torino und eben F.B.L. als

Gegenpart zu den bekannteren Marken zu etablieren. F.B.L. war die Marke, die vor allem den Renn- und Sportrahmen des Hauses einen Namen geben sollte. Deren Herstellung war Heinz Paupitz' Aufgabe. Was sich hinter dem Kürzel F.B.L. verbarg, erschloss sich nicht von selbst und wurde auch nicht offenkundig gemacht. Es galt aber als Abkürzung für Fabrication Bicycle Lightweight.

Unter der Marke F.B.L. wurden zwei Modelle angeboten. Ein hochwertiger Rennrahmen (laut Katalog sowohl Versionen für Bahn als auch Straße) aus konifziertem Reynolds-531-Rohrsatz und französischen Muffen des Typs



Nervex Professional sowie etwas später ein Sportrad-Rahmen aus Lepper-Rohr und Nervex-Legère-Muffen.

Die F.B.L.-Rahmen waren in der Regel am linken hinteren Ausfallende mit einer Seriennummer gemarkt, die nach dem Prinzip Jahr, Monat laufende Nummer aufgebaut war: z.B. 560204 = vierter Rahmen im Februar 1956.

1953 wurde der erste Champion du Monde-Rahmen auf der IFMA ausgestellt. Diesen Rahmen hatte Heinz Paupitz für seinen Bruder erbaut und zu einem kompletten Rennrad zusammengestellt. Leider ist über den Verbleib dieses Rades nichts bekannt und es sind auch keine Abbildungen davon überliefert. Dieser Rahmen wies aber wohl schon die Besonderheit des „Paupitz“-Ausfallendes auf. Hierfür ist das am 2.7.1954 eingetragene Gebrauchsmuster, ausgestellt auf Otto Koch, bekannt, das auf die Befestigungsvorrichtung für Schaltungen an Fahrrädern u. dgl. lautet. Dieses Ausfallende mit angesetztem Schaltauge sollte die universelle Verwendung von Kettenschaltungen erleichtern. Die Entwicklung dieses Ausfallendes nahm ihren Beginn, als Kettenschaltungen entweder an der rechten Kettenstrebe oder direkt auf der Achse des Hinterrades montiert waren. Letzteres beeinflusste in der Regel den Radwechsel unvorteilhaft und stand mitunter der sachgemäßen Verwendung von Schnellspannern entgegen, die sich zunehmender Be-



Gabelkopfvergleich: Paupitz, Diamant

liebtheit erfreuten. Tatsächlich hatte aber die Firma Campagnolo zur Montage ihres mittlerweile populär gewordenen hinteren Gran Sport-Schaltwerks bereits seit 1951 ein eigenes geschmiedetes Ausfallende mit Schaltauge ins Verkaufsprogramm aufgenommen.² Auch Tullio Campagnolo war Besucher der IFMA 1953 und beargwöhnte die Neuerung am ausgestellten F.B.L.-Rad. Mit dem Verweis darauf, dass ein Gewinde ohnehin nicht patentiert werden könne und Tullio Campagnolo doch froh sein solle, dass so seine Gran Sport-Schaltung montiert würde, ließ sich dieser nach Heinz Paupitz' Erinnerung milde stimmen. Dennoch setzte sich das mit O.K.A. System Paupitz gekennzeichnete Ausfallende nicht durch.

Neben dem besonderen Ausfallende, das allerdings nicht bei allen Champion du Monde-Rahmen verwendet wurde, personalisierte Paupitz diese noch durch Befeilung der Sattelmuffe. Es war bei Rahmenbauern durchaus üblich, dem Rahmen individuelle Merkmale zu verleihen. Dies sollte die nachträgliche Zuordnung des Erbauers unabhängig von nicht-dauerhaften Merkmalen wie Beschriftung und Lackierung erleichtern. Paupitz feilte in die Sitzmuffe eine Kerbe, die sogenannte Paupitz-Kimme, die er auch später beibehielt, als er unter eigenem Namen Rahmen baute.³

Ebenfalls typisch für Rahmen aus Paupitz' Fertigung ist das Fehlen von Stiften - durch Befühlen des Rohrinne-ns über das Tretlagergehäuse ist festzustellen, dass er die Rohre vor dem Löten nicht durch Stifte fixiert hat.

Gebaut hat Paupitz die F.B.L.-Rahmen nicht in den Räumen von Hübner & Koch in der Oranienstraße, sondern in seiner eigenen Werkstatt in der Uferstraße. Paupitz war bei Hübner & Koch auch nicht angestellt, sondern arbeitete auf Honorarbasis. Pro Torino-Rahmen zahlte Koch 18 Mark, für die Champion du Monde-Rahmen wegen des höheren Aufwands deutlich mehr. Hinzu kamen noch Kosten für Verchromung und Lackierung, die allerdings in Betrieben in der näheren Umgebung von Hübner & Koch erfolgten.

Als das Geschäft mit den F.B.L.-Rahmen immer mehr an Fahrt aufnahm,

DAIMON

DER
BERLINER
SPORT-
RAHMEN

Kurz und wendig
(Rennrahmen-Maße)

Präzise Handlötung mit Phosphorbronze.
Sämtliche Rahmen sind mit Pumpenspitzen versehen.
Mit BSA-Tretlager.
Gesenkgeschmiedete Ausfallenden.
Alle blanken Teile sind verchromt.
Hoher Steuerkopf gewährleistet verminderte Eigenschwingung des Rahmens.
Auf Wunsch 2-Arm-Getriebe.

Größen: Herren-Sportrahmen:
55, 58 oder 60 cm
Gabel: 26 oder 27 Zoll
5 Schrauben-Getriebe

Damen-Sportrahmen:
51, 54 oder 56 cm
Gabel: 26 oder 27 Zoll
5 Schraub-Getriebe

Farben: schwarz, silber, Dürkoppblau
weinrot, hellrot, dunkelrot
mittelblau, elfenbein, lasurgrün
kupferfarbe, DAIMON-blau-rot

DAIMON-Werke G. m. b. H., Berlin-Reinickendorf
Hauptstraße 23/24, Telefon 49 21 11

21. Schulze, SO 36 — 613943

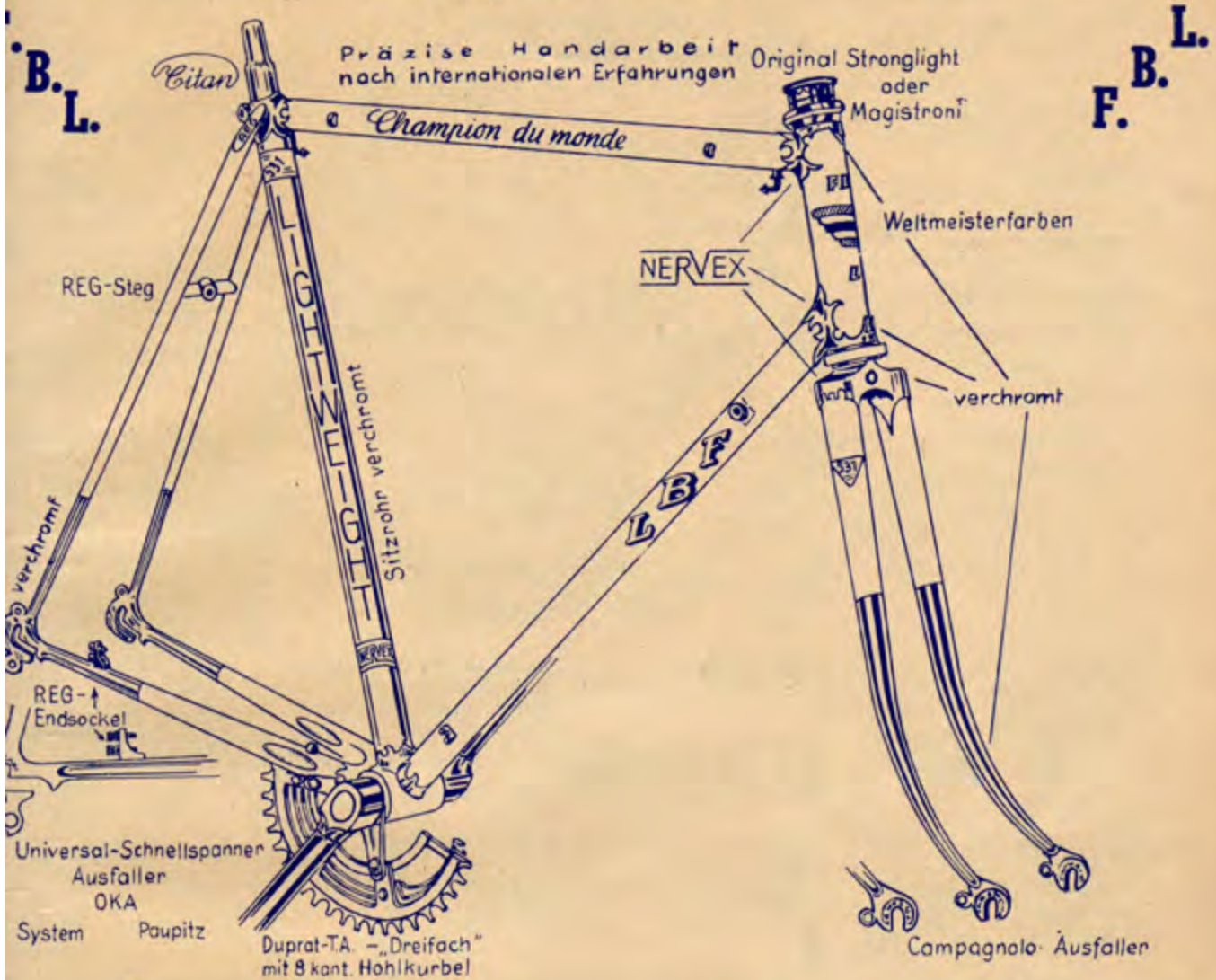
Daimon-Anzeige im Rennprogramm zum Amateur-Straßenpreis vom 25.05.1952

übernimmt auch der Berliner Rahmenbauer Hans Grunow (mit den Eigenmarken Hanow und Pagelli) einen Teil der Fertigung. Paupitz kriegt aber spitz, dass Grunow 27 Mark pro Torino-Rahmen erhält. Zusätzlich erfährt Heinz Paupitz, dass der Prokurist von Hübner & Koch, Rudolf Kuball, auf eigene Faust Kontakt zu dem Dortmunder Rahmenbauer Hugo Rickert zwecks Produktionsübernahme des Champion du Monde-Modells aufgenommen hat. Als er dann noch erfährt, dass ein Hannoveraner Händler die Rahmen für das Doppelte des Einkaufspreises verkauft, steht Paupitz' Entschluss fest: er macht einen eigenen Laden auf!

Auch wenn er ohne Kochs Wissen vereinzelt bereits Rahmen unter seinem eigenen Namen gebaut und verkauft hat, lag die offizielle Geburtsstunde der Marke Paupitz in der Gründung des ersten Geschäfts in der Lüderitzstraße 11, das er gemeinsam mit seiner Frau Adelheid eröffnete und bis 1992, dann allerdings in der Seestraße 118-119, führte. Über das Jahr der Eröffnung gibt es verschiedene Angaben: 1956 oder 1958. Tatsache ist, dass Heinz Paupitz als wichtige Voraussetzung hierfür am 1. Sept. 1956 die Meisterprüfung im Mechanikerhandwerk bestanden hat. Seine Rahmen versah Paupitz in der Regel mit dem Geburtsdatum des Kun-

Professional-Rennrahmen v. internationalem Format 29

53, 56, 58, 60, 62, 64 cm hoch lieferbar.



Unsere Spezialität!

F.B.L. Ein meisterhaftes Beispiel von präziser Handarbeit **F.B.L.**
im internationalen Rahmenbau

Orig. F. B. L. Straßen-Rennrahmen „Typ Champion du Monde“ („International. — Lightweight“) mit engl. Reynold Leichtrohr „531“, Orig. franz. Nervexmuffen, Spezial-Ausfallenden F. B. L. - System Paupitz eine beachtliche Verbesserung bei Demontage mit Schnellspan-Naben. Orig.-Farbe schwarz mit ital. Verchromung. Lagerteile Orig. Franco-Suisse, rohrartig aufgebohrt, besonders leicht 220 g. Französ. Duprat-Hohlkurbeln, 10kantig auf ganzer Länge durchbohrt. Garant. bruchsicher, 410 g, 3-faches Kettenblatt Orig. T. A. Leichtmetall 270 g. 44/47/50 Zähne. Sattelstütze Orig. Titan Leichtmetall, Spezialsteuersatz Cinelli oder Stronglight.

DM: 2901-0169/50 212,—

F. B. L. „Type Champion du Monde“ (National) **F. B. L.**

Abweichungen aus obiger Ausstattung: Doppelkettenrad Magistroni, Lager Magistroni mit Hohlachse, Dreiarmskurbeln Magistroni, Steuersatz Magistroni 2902-0135/00 **169,—**
Bahn-Rahmen F. B. L. 2903-0145/00 **185,—**

Rennrahmen aus den europäischen Spitzenländern des Radsports auf Anfrage.

Frankreich:
Orig. Bertin-Rennrahmen
Orig. Tebag-Rennrahmen
Orig. La Perle-Rennrahmen
Orig. Stella-Rennrahmen
Orig. Terrot-Rennrahmen

Italien:
Orig. Girardengo-Rennrahmen
Orig. Cinelli-Rennrahmen

Belgien:
Orig. van Hauvert-Rennrahmen

England:
Orig. Carlton-Rennrahmen
Orig. Raleigh-Rennrahmen

den und nicht wie unter F.B.L. mit einer laufenden Nummer. Da das Rahmennummernbuch bei Aufgabe des Geschäfts leider verloren ging, lässt sich so kaum noch ein Rahmen datieren oder seinem Ursprung zuordnen.⁴ Hatte sich Heinz Paupitz in Rennfahrerkreisen bereits zu Zeiten der Fertigung von F.B.L.-Rahmen einen Namen gemacht, knüpfte er - der sorgfältigen Arbeitsweise verpflichtet - daran an und baute seinen Ruf als Rahmenbauer der soliden und unpräzisen Bauart aus. Zahlreiche Rennfahrer wie Klaus Bugdahl, Dieter Kemper, Horst Oldenburg und Rudi Kirchoff ließen sich bei Paupitz ihre Rahmen bauen und feierten auf diesen Rädern große Erfolge. Zumeist waren es Siege bei Sechs-Tage-Rennen, aber auch beim Olympiasieg des Bahn-Vierers 1974 fuhr Peter Vonhof auf Paupitz und Dieter Kemper wurde 1967 auf einem von Paupitz gebauten Steher-Rahmen Europameister. Rainer Müller, der 1970 gemeinsam mit Jürgen Barth Weltmeister im Tandem-

„Wat'n tolles Material!“

Jürgen Barth Weltmeister im Tandem-Bahnsprint

Bahnsprint in Leicester auf einer Redl-Maschine wurde, erinnerte sich vor wenigen Jahren an den zweiten Platz der Junioren Köln-Schuld-Köln in 1964 auf seinem weißen Paupitz-Rennrad mit Campagnolo-Lenkerendschaltung und roten Pirelli-Reifen mit den Worten: „Wat'n tolles Material!“ Und dieses tolle Material bestand, wie schon beim Wegbereiter F.B.L. Champion du Monde, aus Reynolds-Rohren und Nervex-Muffen. Bis Ende der 1960er Jahre war das der Goldstandard und die Rahmen der verschiedenen Rahmenbauer unterschieden sich eigentlich nicht mehr wesentlich. Die Unterschiede lagen lediglich im Detail. Paupitz verwendete auf Kunden-

wunsch statt des Nervex-Gabelkopfs einen besonderen Gabelkopf, den er bei Lüttgens & Engels im Temperguss-Verfahren herstellen ließ. Dieser Gabelkopf ähnelte stark dem von den Diamant-Vorkriegsmodellen 66 und 67, wurde aber nur selten von Kunden nachgefragt. Ein ganz ähnlicher Gabelkopf fand auch an den F.B.L.-Torino-Modellen Verwendung, dieser wurde allerdings bei Holthaus in Hagen gefertigt.

Neben Details wie einer bestimmten Krümmung der Gabelscheiden, die Paupitz bei Reynolds mit einer Mindestabnahme von 150 Stück vorbiegen ließ und die dort als Modell Berlin katalogisiert waren, wurden rein schmückende Merkmale bedeutsam. Hatte Paupitz seine Markenbeschriftung noch wie beim F.B.L. an die Machart des Berliner Rahmenbauers Herman Büchner in schräg gestellten Einzelbuchstaben angelehnt, modernisierte er den Schriftzug ab 1967 durch große Blockbuchstaben.



Bild linke Seite: Hübner & Koch Prospekt zum Modell FBL-Torino, 1950er Jahre

Das mit OKA System Paupitz markierte Ausfallende



1983 kam dann noch einmal ein erneuertes Steuerkopf-Abzeichen mit einem stehenden Stier, das die Lücke zu dem zuvor, aber nicht durchgängig verwendeten Emblem mit einem Rennfahrer im Ehrenkranz ersetzte. Angeblich hatte ihn dazu das Logo des belgischen Biers Jupiler inspiriert. Aber auch die Annahme, dass dies als Antwort auf das sich aufbäumende Pferd des sehr

erfolgreichen Rahmenbauers Karl-Heinz Lüders zu verstehen ist, scheint nicht abwegig.

Weitere Rahmenbau-Aktivitäten betrafen Auftragsarbeiten für die Heide- mann-Werke Einbeck und für die Victoria-Werke Nürnberg, für die er einen Steher-Rahmen fertigte, vermutlich für den Rennfahrer Achim Holz. Und auch in die Produktion von Bambi-

Rädern war Heinz Paupitz involviert.⁵ Insgesamt hat Heinz Paupitz geschätzt, dass er in etwa 40-50 F.B.L. Champion du Monde, 100 F.B.L. Torino und ca. 70 Rahmen unter eigener Marke gebaut hat. In Anbetracht dieser Größenordnungen versteht man Heinz Paupitz Interpretation des Kürzels F.B.L. gleich viel besser: Firma baut langsam! Damit ist klar, vom Rahmenbau allein konnte

Paupitz mit seiner Familie nicht leben, auch wenn er in der Bauweise nicht bei der ursprünglichen Gestaltung blieb. Für spätere Rahmen verwendete er zunehmend, anstatt der verspielt wirkenden Nervex-Muffen, solche mit klarer Linienführung, wie beispielsweise von Bocama. Neben dem Verkauf von Radsportartikeln und Fahrrädern anderer

Marken bot er auch kostengünstigere Rahmen-Modelle an, die er beispielsweise von dem niederländischen Rahmenbaubetrieb RIH bezog. Mit seinem Ford Transit mit verlängertem Radstand fuhr er und seine Frau immer wieder ein paar Tage in den Westen und holten von dort Rahmen und anderes Material. Zum Teil nahm er an

Fahrradbau Heinz Paupitz Mechanikermeister Berlin N 65, Lüderitzstraße 11	Radsport - Spezial - Geschäft Spez. Rennrahmenanfertigung für Bahn und Straße nach Maß. — Sämtliche in- und ausländische Rennsport-Artikel. Füllstelle der italienischen Preßgasflasche „Nanni“
---	--

Fahrradbau Heinz Paupitz Mechaniker-Meister



*Europameister 1968
auf Paupitz-Rad
Dieter Kemper
und
Horst Oldenburg
Dieter Kemper
Horst Oldenburg*

*Paupitz-Rad das As der Asse
Rahmenbau der Sonderklasse*

Sattelmuffe mit Kimme an der Muffenoberkante



Peter Vonhof während der Ehrenrunde auf Paupitz-Rad nach Gewinn der Weltmeisterschaft des westdeutschen Bahn-Vierers 1974 in Montréal



Heinz Paupitz auf einer von ihm gefertigten Dreiradkonstruktion in den 1980er Jahren



Paupitz
Schriftzug
vor 1967

den Rahmen auch Umbauten und Umlackierungen vor und bot diese durchaus unter eigenem Namen an.

Aber er baute auch abseits des Radsports Rahmen und Räder für besondere Anforderungen. So konstruierte er Anfang der 1960er Jahre ein Rad für einen Jungen, der mit einer Anomalität der Arme ein besonderes Handicap hatte.⁶ In den 1980er Jahren baute er auf Kundenwunsch ein Dreirad. Wenn Heinz Paupitz von diesen Momenten berichtete, öffnete sich sein Herz. Das kann man besonders gut in dem Interview nachempfinden, das Sven Dewitz mit ihm geführt hat und das unter „Heinz Paupitz - Berliner Fahrradkoryphäe“ bei youtube abrufbar ist. Er war jemand, der sich mit großem Idealismus für andere eingesetzt hat. Nachdem er 1992 aus Kostengründen seinen Laden dicht machen musste, blieb er dieser Haltung treu und setzte sich für ideale Projekte wie ein Radsportmuseum und Radrennen für die Jugend ein. Die Jugendförderung war ihm eine wichtige Sache. Und die hat er durchaus auch ganz pragmatisch betrachtet: als ein talentierter Nachwuchsfahrer einmal hinter seinen Erwartungen zurückzubleiben drohte, versprach Paupitz ihm für den Fall des Sieges einen Rahmen zu bauen. Der Junge gewann, Paupitz baute ihm den Rahmen und zwar umsonst. Unermüdlich trieb er voran, dass Brandenburg die erste überbetriebliche Ausbildungsstätte für Zweiradmechaniker bekam. Für dieses Engagement erhielt er 1996 das Bundesverdienstkreuz am Bande. Es war nicht allein sein Wirken als Rahmenbauer, sondern auch seine Persönlichkeit mit Witz und herzlichem Charme, die wir in Erinnerung behalten sollten, wenn wir einmal wieder über den Namen Paupitz stolpern. 🌟

Nervex Muffen an
Steuerkopf und
Sattelmuffe



- 1 weitere Personen die ich in diesem Zusammenhang gesprochen habe sind u.a. Nalle Kohn, Rudi Kirchoff, Heinz Koch u. Karin Hasselbeck
- 2 Siehe Campagnolo-Timeline <http://velo-retro.com/tline.html> abgerufen am 03. April 2022
- 3 Allerdings war auch diese Besonderheit nicht auf F.B.L. oder Paupitz-Rahmen beschränkt. Eine ähnliche Kennzeichnung weisen u.a. auch manche Rahmen des Kölner Rahmenbauers Fauss (Ru-Fa) auf, ohne dass Paupitz jemals geäußert hätte, dass er für Fauss gebaut hat.
- 4 Manchmal sind die Gegebenheiten allerdings doch glücklich. Der Umstand, dass Paupitz viel für namhafte Radsportler baute, machte es mir möglich, einen Bahnrahmen auf den Berliner Bahnfahrer Wolfgang Schulze zurückzuführen. Rahmennummer und Geburtstag stimmten überein. Heinz Paupitz konnte auf meine Nachfrage bestätigen, dass er 1968 den besagten Rahmen für Schulze gebaut hatte. Er konnte darüber hinaus auch noch den Farbton und die Rahmenhöhe erinnern.
- 5 Heinz Paupitz - Berliner Fahrradkoryphäe, Youtube: <https://tinyurl.com/64cj74mk> am 29.04.2022
- 6 Starke, Katrin: Rennrad-Rahmenbauer Heinz Paupitz ist auch mit 83 Jahren noch aktiv - Mit dem Champion du Monde von Wedding zum Sechs-Tage-Rennen in: Der Nord-Berliner vom 20.08.2009



Ich und mein Rad

„Special Star“ Sicherheits-Hochrad, USA 1886

VON MAX REDER

Max, woher stammt das Rad?

2013 fand ich es bei einem Sammler in den USA. Er hatte mehrere dieser Räder und konnte sich von einem trennen. Mein Glück, ich suchte schon länger nach so einem Rad...

In welchem Zustand war das Rad?

Zuerst das Positive: es war nicht überstrichen, war nicht verbastelt, alles am Rad war original. Nicht so positiv waren allerdings die gebrochene Felge, das zerstörte Sattelleder und einige gebrochene Speichen...

Wie hast du deine Erwerbung behandelt?

Mit einem Freund zusammen haben wir es erstmal komplett zerlegt, auch den etwas komplizierten Antrieb (viele

warnten uns davor diesen zu öffnen, geht aber wenn man aufpasst). Dann alles gereinigt, gefettet und neu eingestellt. Die Felge wurde neu ausgerichtet und verschweisst, neue Doppel-Dickend-Speichen bekam ich aus den USA und dem Sattel nahmen wir das kaputte Leder ab und verwendeten es als Muster für einen neuen...

Was magst du an dem Rad besonders?

Es ist einfach aufregend damit zu fahren. Man reitet es wie ein Pferd (der ganze Körper wird dabei bewegt, wie bei einem Galopp), es hat einen Freilauf, es hat mehr oder weniger keine Bremsen (kein Gegentreten wie beim gewöhnlichen Hochrad) und das Auf- und Absteigen ist jedesmal eine Herausforderung :)

Gibt es etwas das du gar nicht magst?
Nein.

Hattest du bereits ein besonders schönes Erlebnis mit dem Rad?

2014 waren wir gemeinsam ungefähr eine Woche am Mainradweg unterwegs - Luftlos hieß die freiwillige Selbstquälerei auf originalen Rädern aus den 1880ern - das war schon etwas besonderes. Das langsame Vorwärtskommen, bei Sonne wie auch bei Regen, die immer wieder anfallenden Reparaturen, die vielen Geschichten die wir erlebten - das würde ich gerne wiederholen. Im Jahr darauf fuhr ich zwei Tage der Moldau in Tschechien entlang, auch wunderbar, aber alleine ist halt nicht das gleiche wie mit Gleichgesinnten. ☘





Das Handbuch deutscher Fahrradmarken als Smartphone-App

VON KAY KELTERER



Die Hercules-Aufgabe von Frank und Urs ist vollendet.

Nach einem sehr anregenden, informativen Wochenende in Bad Hersfeld sitze ich in der heimischen Küche und soll eine Rezension zu einer Smartphone-App schreiben, die uns bei dem verspätet stattgefundenen Wintertreffen vorgestellt wurde.

Die App, von der hier die Rede ist, ist im Grunde das Buch von Frank Papperitz „Handbuch deutscher Fahrradmarken“ in digitaler Form.

Die Idee dahinter ist, dass man den kompletten Inhalt bei sich haben kann, wenn man zum Beispiel auf einen Teilemarkt geht, dort ein Steuerkopfschild findet, das einen interessiert und über welches man Näheres wissen möchte. Nach einem Rollgriff in meine Musskiste habe ich eine Handvoll Schilder in der Hand und will die Probe aufs Exempel machen.

Als Erstes habe ich ein Schild von Imperial vor mir und öffne die App. Die Startseite zeigt, farbig unterlegt das Alphabet. Ich tippe also auf I wie Imperial und erhalte alphabetisch sortiert alle Markennamen, die mit I beginnen. Es gibt acht Unternehmen, die den Namen Imperial benutzten. Ich muss also alle der Reihe nach anklicken, um zu sehen ob es die richtige Firma ist. Zufällig ist gleich die erste Marke Imperial die Richtige. Ich sehe mein Steuerkopfschild als Zeichnung zusammen mit dem Lochabstand. Sowie ein weiteres Schild, das von dieser Firma ebenfalls benutzt wurde. Außerdem erfahre ich, dass Imperial 1955 von Falter übernommen wurde.

Als Nächstes habe ich ein Schild der Marke Styx in der Hand. Dieses Mal klicke ich aber das Menüsymbol oben links an und gehe auf Markensuche.

Jetzt erhalte ich ein einziges Ergebnis, es gab eben nur eine Firma dieses Namens: Styx in Klein-Auheim. Klickt man jetzt den Markennamen an, erscheinen alle Schildertypen, die von Styx je benutzt wurden, zusammen mit den Buchinformationen.

Neu in der App sind Fotos, die in meinem Falle auch Auskunft über die Farbigkeit der jeweiligen Schilder geben. Geht man jetzt noch einmal einen Schritt zurück und klickt statt des Markennamens den Ort Klein-Auheim an, bekommt man eine Liste aller dort ehemals ansässiger Firmen. Sehr praktisch.

Das nächste Schild trägt die Aufschrift Roland. Wenn ich den Namen in die Markensuche eingebe, erhalte ich vierzehn Treffer. Ich habe keine Lust, alle vierzehn nach meinem Steuerkopfschild

zu durchsuchen und probiere mal etwas anderes und gehe im Menü auf „Suche nach Lochabstand“. Nachdem ich Lochabstand und Namen eingegeben habe, erscheint sofort mein Schild, gezeichnet und fotografiert. Das Foto ist mir sehr willkommen, da mein Exemplar nur noch ganz zarte Farbreste zeigt und ich es so zum ersten Mal in seiner ganzen Schönheit sehe. Die App gefällt mir gut, da sie denkbar einfach zu bedienen ist, sich gezielt nach Lochabständen suchen lässt und gegenüber dem Buch weitere Informationen wie die Farbigkeit angeboten werden. Und weil die ganze Blätterei im Buch entfällt.

Man findet das Gesuchte angenehm schnell. Sehr praktisch für unterwegs und sicher auch zu Hause nicht zu verachten. ☸



Literatur &

Lesetipps



Jan Kralík
Na kohouta si vyskočím
40€ beim Autor jankralik@jankralik.cz zzgl. 20€ für den leider sehr teuren Buchversand aus CZ - eine Sammelbestellung würde Sinn machen.
Hardcover 24x23cm. 408 Seiten

The history of bicycle in Bohemia

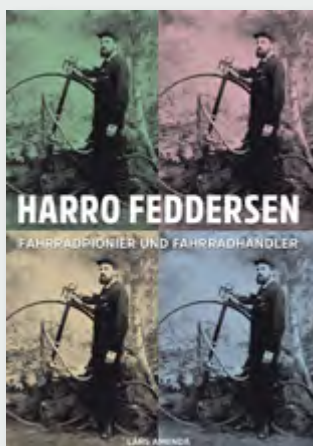
VON JAN KRALIK

600 Abbildungen auf 400 Seiten und 20 Jahre Recherche. Allein die Fakten machen schon neugierig. Und man wird nicht enttäuscht. Zwar ist das Buch auf Tschechisch, aber die englischen Zusammenfassungen und Bildtitel machen es auch für diejenigen, die der Sprache nicht mächtig sind, zu einem echten coffee-table book. Von der Laufmaschine bis zu den in Böhmen vertretenen oder heimischen Herstellern wie Kohut, Greger, Premier oder Eska spannt sich der Bogen. Aber nicht nur die ausführlich abgebildeten Fahrzeuge, auch 100 Jahre Fahrradkultur in Böhmen werden beleuchtet. Themen wie Radfahrsport und Gesundheit, Frauen im Sattel und ein fundierter Abriss der Fahrradgeschichte runden das Bild ab. Abbildungen von sehr interessanten Fotos aus dem Vereinsleben, Prospektauszügen, Plakaten bis hin zu Radfahrerpistolen und der Streichholzschachtel mit Hochradmotiv illustrieren das ganze Werk. Auch wenn ich den Text gerne ganz verstanden hätte, mir hat das Buch Vergnügen bereitet.

Harro Feddersen – Fahrradpionier und Fahrradhändler

VON LARS AMENDA

Wie aus seinen zurückliegenden Publikationen gewohnt, so stellt auch die neueste Veröffentlichung von Lars Amenda eine hervorragend recherchierte Abhandlung über den ver-gessenen Pionier des ersten Fahrradbooms, Harro Feddersen dar. Amenda zeichnet den Lebenslauf Feddersens bis zu seinem Ableben im Jahr 1917, gegliedert nach seiner Geschäfts- und Vereinstätigkeit sowie der generellen Entwicklung des Fahrrads nach, garniert mit zahlreichen Abbildungen und interessanten Werbeanzeigen. Diese sicherlich spannendste Zeit der aufkommenden Individualmobilität wird erleb- und nachvollziehbar. Nicht nur für den regionalgeschichtlich interessierten Leser stellt das knapp 100 Seiten umfassende Buch eine lohnenswerte Anschaffung dar und sollte in keiner fahrradhistorischen Buchsammlung fehlen.



Lars Amenda: Harro Feddersen – Fahrradpionier und Fahrradhändler
ABC-Forschungen zur Fahrrad- und Radsporthistorie, Band 3
Paperback, DIN A5, 95 Seiten
ISBN: 9783949139062

Termine 2022

(alle Termine unter Vorbehalt)

11.-12.06.2022: In Velo Veritas:
Eine Radrundfahrt auf klassischen
Rennrädern im Weinviertel / Öster-
reich. www.inveloveritas.at.
Kontakt: office@inveloveritas.at

11.-12.06.2022: Velo Frankfurt.
Ort: Eissporthalle Frankfurt.
<https://velofrankfurt.com>

02.07.2022: Fahrradfest des
Deutschen Fahrradmuseums in
Bad Brückenau mit Teilemarkt für
Historische Fahrräder
www.deutsches-fahrradmuseum.de

13.-17.07.2022: Eurobike
(Neu in Frankfurt).
<https://www.eurobike.com/de/>

05.-07.08.2022: Velopediade in
Gersfeld in der Rhön - 25 jähriges Ju-
biläum - „Jubiläums-Velo-Woche“ in
Gersfeld (Der Beginn der Jubiläums-
Velo-Woche ist schon am 2. August).
Mona Buchmann: 06657-6159.

4.9.22: 20. Fietsentour des Museum
Boxenstop Tübingen. [https://www.
boxenstop-tuebingen.de/](https://www.boxenstop-tuebingen.de/)

10.-11.09.2022: Stallhottreffen mit
Ausstellung: Komm in die Gänge! –
Fahrräder mit Schaltgetriebe. [www.
fahrrad-veteranen-freunde-dresden.
de](http://www.fahrrad-veteranen-freunde-dresden.de) / Frank Papperitz: 03501-445657

18.09.2022: Velowino in Weinheim.
<https://www.velowino.de>

16.-18.09.2022: Erstes Fahrradfest am
„Velocium Weinböhl“, Kirchplatz 5
velocium-weinboehla.de.
Ilona Thieme 035243-30 367

7.-9.10.2022: Veterama Mannheim.
<https://www.veterama.de>

Kleinanzeigen

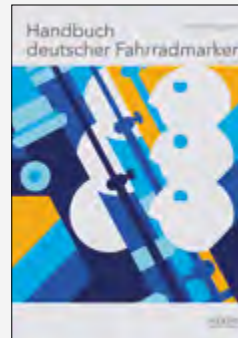
Suche alles zum Thema Fahrrad aus
meiner Heimat Ostfriesland. Pokale,
Orden, Händler-klingeln etc. Dinus
Voß 04921/9934334 oder 0160/5126523

deutsches fahrrad museum



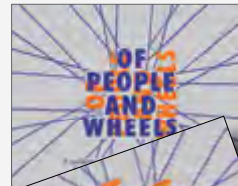
Ersatzteile und Zubehör für historische
Fahrräder sowie Bücher, Geschenk-
artikel etc. rund ums Rad

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 Rahmen-
bauer.

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



FahrradBuch.de

SCHÖNE BÜCHER RUND UMS RAD



Guillaume Martin

SOKRATES AUF DEM RENN RAD

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]



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

COVADONGA VERLAG

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