

DER KNOCHEN SCHÜTTLER

Zeitschrift für historische Fahrräder

75

Heft 75
06/2023



Profiradsport im Nationalsozialismus • Chemnitzer Bahnradspport
Die Fahrrad-Globetrotterin Stemmeler • Panzer-Luxus-Touren-Maschine

In dieser Ausgabe



04	Profiradsport im Nationalsozialismus
12	Classic Motorshow Bremen 2023
14	Fahrrad-Globetrotterin Stemmeler: Das Mädchen in den Texas-Hosen
28	Original unter der Lupe: Panzer-Luxus-Touren-Maschine mit doppelt federndem Sitz
34	Das Dokument: Vertrag der Bielefelder Maschinen-Fabrik
40	Rückblick auf das Wintertreffen 2023
42	Sein oder Design? Das Fahrrad, Kultobjekt – Designobjekt in München
46	Aus der Geschichte des Chemnitzer Bahnradsports

03	Editorial
25	Literatur
26	Ich und mein Rad
37	Die Feder
38	Post aus...
54	Termine

*Titelbild: Panzer Plakat um 1910.
Foto: Dirk Breiholz*

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

als Verantwortlicher für die Rubriken „Die Feder“ sowie „Mein Rad und ich“ habe ich dieses Mal die Ehre, die erste Seite im Heft zu füllen.

Nach Jahren abgesagter oder gar nicht erst geplanter Veranstaltungen kann man seiner Leidenschaft, historische Fahrräder, nun wieder in aller Öffentlichkeit und auch mit jeder Menge Gleichgesinnter frönen. Ja, es geht wieder los und das ist auch gut so!

Ich würde mich nun nicht gerade als „stillen Sammler“ bezeichnen, obwohl die Räumlichkeiten, die mir zur Verfügung stehen, schon ziemlich gefüllt sind. Ich suche doch gern den direkten Kontakt zu anderen Freunden und Freundinnen des klassischen Fahrrades. In der zurückliegenden Zeit war ich ziemlich oft eher allein unterwegs und es gab keine Einladungen zu Ausfahrten und Treffen über die bekannten Kernveranstaltungen hinaus. Irgendwie hatte ich das Gefühl, die Szene wird das nicht schadlos überstehen. Aber, mit Beginn des neuen Jahres waren sie plötzlich wieder da, die Anfragen an den Berliner Verein. Tweed-Ride hier, Radparade und Treffen mit Teilemarkt dort und auch Wünsche nach Material für Ausstellungen trudelten ein. Und, auch das wie gehabt, fast alle Termine im Monat Mai oder im September. So war dann schon einiges los worüber



zum Teil schon in diesem Heft berichtet wird. Das Wintertreffen in Bad Hersfeld, die Rennradausstellung auf der Bremen Classic Motorshow und vor kurzem, das IVCA-Treffen in Cremona zu dem Gerald Minichshofer auf dem Hochrad von Innsbruck aus anreiste. Die Redaktion freut sich nun auch wieder auf eure Berichte von Ausfahrten und

Spezialmärkten oder über eure Geschichten von Reisen auf historischem Material ganz im Stil der alten Zeit. In diesem Heft präsentiert uns Sven Schepp schon einen historischen Reisebericht der besonderen Art aus dem Blickwinkel einer besonderen Frau. Neben den festen Rubriken dürfen wir auf die Geschichte der Chemnitzer Radrennbahnen und Hintergründe zum Profiradsport in der Zeit des deutschen Nationalsozialismus gespannt sein.

Damit auch die kommenden Hefte weiterhin so gut gefüllt sind, dass der Lesestoff

die lange Zeit zwischen den Ausgaben wenigstens etwas überbrückt, brauchen wir auch wieder eure Unterstützung. Egal ob es euer spezielles Sammelgebiet, historische Hintergründe, Technikfragen oder andere Dinge sind, die euch gerade so im Hobby umtreiben, meldet euch bei den Redaktionsmitgliedern. Wir freuen uns und unterstützen euch gern.

Euer Sven

IMPRESSUM

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

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

Redaktion
Helge Schultz,
Fon 07141-51577
helgelud@arcor.de

Wulf Mönlich
redaktion@knochenschuetzler.de

Walter Euhus
Fon 0551-731474,
w.euhus@t-online.de

Sven Dewitz
Fon 03302-203387,
rostige-speiche@web.de

Maxi Kutschera
kontakt@maxime-verlag.de
termine@knochenschuetzler.de
anzeige@knochenschuetzler.de

Toni Theilmeier
Fon 05406-3826

Layout
Max Reder
max@fredmanky.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 überarbeiten.

Profiradsport im Nationalsozialismus

Unterstützung von Expansionspolitik und NS-Gigantismus

VON DIETER VAUPEL

Nachdem Dieter Vaupel im letzten Knochenschüttler darstellte, wie SA und SS vor allem den Amateurradsport für ihre Zwecke nutzten, beschäftigt er sich diesmal mit der Instrumentalisierung des Berufsradsports durch den NS-Staat.

Im Oktober 1933 beklagte der Illustrierte Radrenn-Sport, dass das Interesse des Publikums in den vergangenen Jahren durch zu wenige Profirennen und „durch das Fehlen der Straßencracks mit großem Namen zurückgegangen“ sei. Das sollte sich nun ändern. Die Bedeutung des Berufsradsports sah man im NS-Staat vor allen Dingen im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Radfahrens insgesamt. Radfahren sollte Volkssport werden, die Massen bewegen und nicht zuletzt auch der Wehrrtütigung dienen. Davon erhoffte sich auch die deutsche Fahrradindustrie erhebliche Vorteile, denn der Werbeeffect der Profirennen war enorm. Konnte man die Massen für den Radsport begeistern, so würde es auch gelingen, die Umsatzzahlen zu erhöhen.

NEUORGANISATION DES BERUFSRADSPORTS

Vom Verkaufs- und Propagandachef der Dürkopp-Werke, Herbert Dufeldt-Felden², wurden im Oktober 1933 die Planungen für den Berufsradsport im Jahr 1934 vorgestellt. Er drückte seine Freude darüber aus, dass im Frühjahr 1934 endlich die „berufsfahrerlose schreckliche Zeit“³ im Straßenradsport in Deutschland vorbei sein wird. 1934 fanden über das ganze Jahr verteilt 16 Profi-Einzelrennen statt, eines in jedem der 16 Sportgauen des Deutschen Reiches – vom ersten Rennen Berlin-Cottbus-Berlin am 8. April bis zum letzten mit den Weltmeisterschaften am 18. August in Leipzig. Der Direktor der Dürkopp-Werke, Julius Kluge, zieht am Ende der Saison 1934 folgendes

Resümee: „Radsport und Fahrrad-Industrie sind untrennbare Begriffe. Ohne Förderung des Radsports und damit des gesamten Radfahrwesens ist eine gesunde Fahrrad-Industrie undenkbar, und umgekehrt kann es ohne eine blühende Fahrrad-Industrie keinen Radsport von nennenswerter Bedeutung geben. Diese Tatsache haben die führenden Männer bei der Gründung des Deutschen Radfahrer-Verbandes erkannt und innerhalb dieser Organisation im ‚Industrie-Verein‘ der Fahrrad-Industrie die Möglichkeit zu einer engen Zusammenarbeit mit dem Verband gegeben. Diese Zusammenarbeit [...] mußte vor allem fördernder Art sein. Das erste Jahr dieses Zusammenwirkens hat gezeigt, welche außerordentlichen Erfolge beide Teile aus dieser engen Verbindung ziehen konnten. [...] Das Fahrrad ist auf dem Wege sich in wirtschaftlicher und sportlicher Hinsicht die Beachtung und Würdigung zurückzugewinnen [...]“⁴

Der von Kluge angesprochene Industrie-Verein, ein Zusammenschluss der deutschen Radsport-Sponsoren, hatte sich im zweiten Halbjahr 1934 gebildet. Er wollte „mit alten Sitten und Gebräuchen in den Straßenrennen gründlich aufräumen.“⁵ Dazu gehörte das Verschwinden von „wilden“ Begleitfahrzeugen auf der Strecke während des Rennens. Für die Teams wurden nur noch Proviantwagen zugelassen. Der Dienst auf der Strecke wurde in die Hände von NSDAP-Organisationen gelegt: Begleitwagen und Begleitmotorräder wurden vom NSKK, von der SA oder der SS gestellt. Die Preisvergabe wurde verändert, dabei sollte jetzt „das Leistungsprinzip an erster Stelle“⁶

PHÄNOMEN

Das Rad
der deutschen
Meisterschaft
1934

Das
Marken-
Rad seit
1888



SCHMIDT


PHÄNOMEN-WERKE GUSTAV HILLER A-G ZITTAU

stehen. Veränderungen gab es auch bei der Spesenabrechnung und außerdem wurden die Gagen der Profis gedeckelt, um zu verhindern, „daß sich die einzelnen Firmen im Hochtreiben der Fahrer-gagen überbieten“.⁷ Begrenzt worden war auch die Zahl der Fahrer der einzelnen Ställe, wodurch verhindert werden sollte, dass sich besonders finanzstarke Firmen einen Vorteil gegenüber den anderen verschaffen konnten.

Bei Auslandsstarts wurden die deutschen Berufsradfahrer unter strenge Aufsicht gestellt und mussten jeden Start im Ausland durch das Reichssportamt genehmigen lassen. Über Gelder, die sie von den Veranstaltern erhielten, hatten sie detailliert Rechenschaft abzulegen. Alles, was sie nicht nachweislich für ihre eigenen Kosten in Anspruch nahmen, war nach ihrer Rückkehr nach Deutschland auf das Konto „Sportdevisen“ bei der Reichs-Kredit-Gesellschaft einzuzahlen.⁸

Der Profi-Rennbetrieb boomte in den folgenden Jahren in Deutschland und die besten Radsportler, darunter Kurt Stöpel, Ludwig Geyer, Emil Kijewski, Hermann Buse, Otto Weckerling, Hermann Schild, Oskar Thierbach oder Willi Kutschbach, wurden zu Helden des NS-Staates stilisiert.

NEUE RENNSTÄLLE – DIE FAHRRAD-INDUSTRIE ENGAGIERT SICH

In die Rennen gingen neu gebildete deutsche Profiteams. Zu den bisher bereits im Radsport aktiven Firmen Diamant, Dürkopp und Opel kamen weitere hinzu, wie Göricke, Wanderer, Presto, Phänomen sowie Seidel & Naumann. Jede dieser Firmen schickte ein eigenes Team in die deutsche Profi-Saison. Die geringste Anzahl von Fahrern hatte Göricke mit drei Radsportlern, die größte Anzahl Dürkopp, Wanderer und Opel mit je neun. Um die Kosten für die Firmen nicht zu hoch zu treiben, wurde zwischen Materialfahrern, die lediglich das Material gestellt bekamen und ihre Spesen abrechnen konnten, und Vertragsfahrern, die zusätzlich noch ein regelmäßiges Monatsgehalt erhielten, unterschieden. Alle Fahrer waren verpflichtet, ausschließlich deutsche Räder zu fahren und es durfte nur Teilematerial verwendet werden, das deutschen Ursprungs war. So mussten etwa ausschließlich Continental-Reifen und Torpedo-Naben gefahren werden.⁹

Doch nicht nur national, sondern auch international gewann der deutsche Berufsradfahrer an Bedeutung. So gab es Erfolge, etwa durch Ludwig Geyer, der die Tour de Suisse gewann¹⁰ und auch bei der Tour de France unter die Top Ten fuhr. Im Jahr 1936 nahmen die Radhersteller Adler, Diamant, Dürkopp, Opel, Phänomen und Wanderer, die miteinander um die Gunst der Verbraucher konkurrierten, insgesamt 37 Profis unter Vertrag.

Weitere Erfolge bei großen Rundfahrten blieben nicht aus. So machte 1937 der Dortmunder Erich Bautz Furore, als er nicht nur zwei Etappensiege bei der Frankreichrundfahrt landete, sondern auch noch vier Tage das gelbe Trikot trug.¹¹



Ludwig Geyer, erfolgreicher Profiradsportler der 1930er Jahre, u. a. Sieger der Tour de Suisse im Jahr 1934

SAARLANDRUNDFAHRT IM DIENSTE DER EXPANSIONSPOLITIK

Im Deutschen Reich wurden ab 1935 „neue Wettbewerbe, die die nationalsozialistische Expansionspolitik unterstützen sollten, ins Leben gerufen.“¹² Dazu gehörte das Radrennen „Rund um das Saargebiet“ am 19. Mai 1935, mit dem die Angliederung des Saargebiets an das Deutsche Reich gebührend gefeiert wurde. Das Rennen ging über 267 km. Der Illustrierte Radrenn-Sport betonte, dass es sich dabei um „altes historisches deutsches Gebiet“¹³ handelte, das durchfahren wurde. Die ideologische Bedeutung für den NS-Staat unterstrich die Zeitschrift in ihrem Bericht über das Rennen: „Jahre der Sehnsucht der deutschen Saar nach dem Mutterlande, Jahre des Kampfes, der Entbehrung und der Not, bis zum Sieg, dessen Begeisterung uns noch wie gestern in den Ohren klingt. Auch die deutschen Radfahrer gehörten zu den Gratulanten für Deutschtum und Treue und sie brachten dem Saarloch ein mit Freuden begrüßtes Geschenk mit dem Straßenpreis des Saarlandes.“¹⁴

Als die Deutschland-Rundfahrt 1937 nach sechsjähriger Pause wieder neu aufgelegt wurde, engagierten sich neben den bereits erwähnten Firmen noch Express, Victoria und Presto. Der Deutschland-Rundfahrt, die im Jahr 1911 erstmalig noch unter dem Namen „Quer durch Deutschland“ ausgetragen worden war, fehlte es im Gegensatz zu den großen internationalen Rundfahrten wie der Tour de France und dem Giro d'Italia bis dahin an Kontinuität.

DIE DEUTSCHLAND-RUNDFAHRT – ENTWICKLUNG BIS ANFANG DER 1930ER JAHRE

Der Startschuss zur ersten Deutschland-Rundfahrt fiel 1911 in Breslau. Die Streckenlänge betrug 1.493 km, das Ziel lag in Köln, schon damals eine Hochburg des Radsports.¹⁵ Erst elf Jahre später, im Jahr 1922, gab es dann die zweite Auflage über vier Etappen, diesmal mit Start und Ziel in Köln. Bis zur nächsten Austragung dauerte es wieder fünf Jahre. Die Tour 1927 mit Etappen jeweils sonntags von April bis Oktober wurde über die ganze Saison verteilt durchgeführt. Es war also keine kompakte Mehretappenfahrt im eigentlichen Sinne. Als Hauptsponsor der damals noch ausschließlich für Amateure ausgeschriebenen Rundfahrt trat Opel auf, zu der Zeit ein bedeutender Radhersteller. Trotz nicht besonders gut laufender Geschäfte im Fahrradsektor engagierte sich Opel auch weiterhin, so dass im Jahr 1930 erstmalig eine Deutschland-Rundfahrt für Profis stattfinden konnte. Sie führte über 2.513 km und hatte ihren Start- und Zielpunkt in der Reichshauptstadt Berlin. Neben Opel engagierten sich bei dieser ersten Profi-Deutschland-Rundfahrt noch die

Firmen Mifa, Diamant, Dürkopp und Brennabor.¹⁶ Es war eine rein nationale Rundfahrt, Sieger wurde der Berliner Hermann Buse, der für Dürkopp startete, vor Kurt Stöpel (Diamant) und Oskar Tietz (Mifa).¹⁷

Die insgesamt schwierige Wirtschaftslage zwang die meisten Sponsoren dazu, im nächsten Jahr abzuspringen. Dass einzig Opel trotzdem weiter dabei blieb, war einem radsportbegeisterten Kölner, Hermann Schwartz, zu verdanken, den Opel als Reklamechef und Organisator des Radsportevents eingestellt hatte. Die Deutschland-Tour bekam 1931 ein völlig neues Format. Sie wurde nun zur internationalen Rundfahrt mit insgesamt 16 Etappen und konnte sich auch in Bezug auf die Streckenlänge von 3.971,8 Kilometern durchaus mit den anderen großen Rundfahrten vergleichen. Sie firmierte nun unter dem Namen „Internationale Opel-Deutschland-Rundfahrt“, Start und Ziel waren in der Opel-Stadt Rüsselsheim. Sieger wurde der spätere Steher-Weltmeister Erich Metzke aus Witten vor Oskar Thierbach und dem Luxemburger Nicolas Frantz, dem zweifachen Tour-de-France-Sieger. Einmalig und damit eine Kuriosität bei diesem Rennen war die Tatsa-

Opel gehörte zu den Firmen, die sich besonders stark im Profiradsport engagierten und ein eigenes Team stellten. Hier eine Rennmaschine von 1937 mit Doppelschleifen-Rahmen wie sie bei der Neuauflage der Deutschlandfahrt verwendet wurden





Kurt Stöpel, Zweiter der Tour de France 1932, wurde 1934 deutscher Profimeister. Hier wirbt er in Siegerpose mit Hitlergruß für seinen Sponsor Phänomen.

che, dass keine eigenen Rennmaschinen erlaubt waren. Sämtliche Starter mussten die Rundfahrt mit Opel-Rennrädern bestreiten.¹⁸

Die guten Leistungen der deutschen Profis bei der Deutschland-Rundfahrt zogen Einladungen zur Tour de France nach sich, wo sie sich in den Jahren 1930 und 1931 bewähren konnten. Als 1931 eine komplette Nationalmannschaft antrat, zahlte sich das in guten Ergebnissen aus: Erich Metzger wurde Achter und Oskar Thierbach Elfter.¹⁹ Die Folge war ein erheblicher Aufschwung für den deutschen Radsport. 1932 waren Kurt Stöpel, Ludwig Geyer, Hermann Buse, Herbert Sieronski, Karl Altenburger, Oskar Thierbach und Willi Kutschbach beim Giro d'Italia und der Tour de France mit guten Leistungen vertreten.

Kurt Stöpel kämpfte sich bei der Tour auf den zweiten Rang hinter dem Sieger André Leducq – eine Leistung, die erst Jan Ullrich im Jahr 1996 wiederholen konnte. Mit Oskar Thierbach zeigte ein weiterer Deutscher bei der Tour 1932 eine Top-Leistung als Siebter. Schlagzeilen machte im gleichen Jahr Hermann Buse als er Lüttich-Bastogne-Lüttich gewann.²⁰ Nicht zuletzt diese internationalen Erfolge hatten dazu geführt, dass ab 1934 – wie bereits aufgezeigt – dann wieder regelmäßig Profi-Eintagesrennen in Deutschland durchgeführt wurden.

„Rund fünf Wochen nach der umjubelten Durchfahrt der Deutschland-Fahrer erreichten 149 Männer den Ettersberg vor den Toren der Stadt. Es waren die ersten Häftlinge des neu gegründeten Konzentrationslagers Buchenwald.“

Gedenkstätte Weimar-Buchenwald

NEUAUFLAGE DER DEUTSCHLAND-RUNDFAHRT

Zu einer Neuauflage der Deutschland-Rundfahrt kam es im Jahr 1937. Mit vielen Sponsoren im Hintergrund und starken deutschen Profiradsportlern erhielt die Deutschland-Rundfahrt in den Jahren 1937 bis 1939 ein völlig neues Format. Hermann Schwartz, der sich als Werbefachmann nun nicht nur für Opel, sondern für die den Radsport fördernde deutsche Fahrradindustrie insgesamt engagierte, schaffte es, die nötigen Gelder dafür zu akquirieren.²¹ Es war erklärtes Ziel, auf eine Stufe mit den anderen großen europäischen Rundfahrten zu kommen. So starteten 68 Radprofis am 6. Juni 1937 zu der 12-Etappen-Fahrt mit Start und Ziel in Berlin. Die Radsportbegeisterung war groß, viele tausend Menschen säumten die Strecken. Bei der Zieleinfahrt im Berliner Olympiastadion waren die Ränge mit 80.000 Zuschauern besetzt.

Eine der Etappen führte auch durch Weimar, zu dieser Zeit als Landes- und „Gauhauptstadt“ das Zentrum der NS-Bewegung in Thüringen. NS-Gauleiter Fritz Sauckel, später verantwortlich für den Einsatz von Zwangsarbeitern in der NS-Rüstungsindustrie, hatte für den ersten in Weimar ankommenden Radsportler einen Sonderpreis gestiftet, den Reinhold Wendel aus Schweinfurt gewann.²² Die Gedenkstätte Weimar-Buchenwald schreibt aktuell auf ihrer Homepage: „Rund fünf Wochen nach der umjubelten Durchfahrt der Deutschland-Fahrer erreichten 149 Männer den Ettersberg vor den Toren der Stadt. Es waren die ersten Häftlinge des neu gegründeten Konzentrationslagers Buchenwald.“²³

Der Gesamtsieg ging 1937 an den Magdeburger Otto Weckerling, der bereits auf der ersten Etappe gemeinsam mit Willi Kutschbach einen Vor-



Die Helden der „Deutschlandrundfahrt“ wurden im Olympia-Stadion geehrt. Von links nach rechts: Reichssportführer v. Ullhammer und Otten, der die Siegerehrung vornahm, Verbandsführer Holzgüter, der „Bater“ der grandiosen Zwölf-Etappen-Fahrt, der junge Diederichs, Dortmund, der in dem starken Feld einen hervorragenden dritten Platz belegen konnte, Mittelmeister Geiger-Schweinfurt, der Zweite wurde, und der Überraschungslieger Wedderling-Magdeburg, der von der ersten bis zur letzten Etappe das dem Spitzensieger zukommende gelbe Trikot erfolgreich verteidigen konnte.

Siegerehrung der Deutschland-Rundfahrt am 20. Juni 1937 im Olympiastadion Berlin

sprung von mehr als elf Minuten herausgefahren hatte, von dem er zehren konnte. Ein Jahr später war Hermann Schild der große Triumphator. Er erreichte nach 15 Etappen mit einem Vorsprung von fast 40 Minuten in Berlin das Ziel.

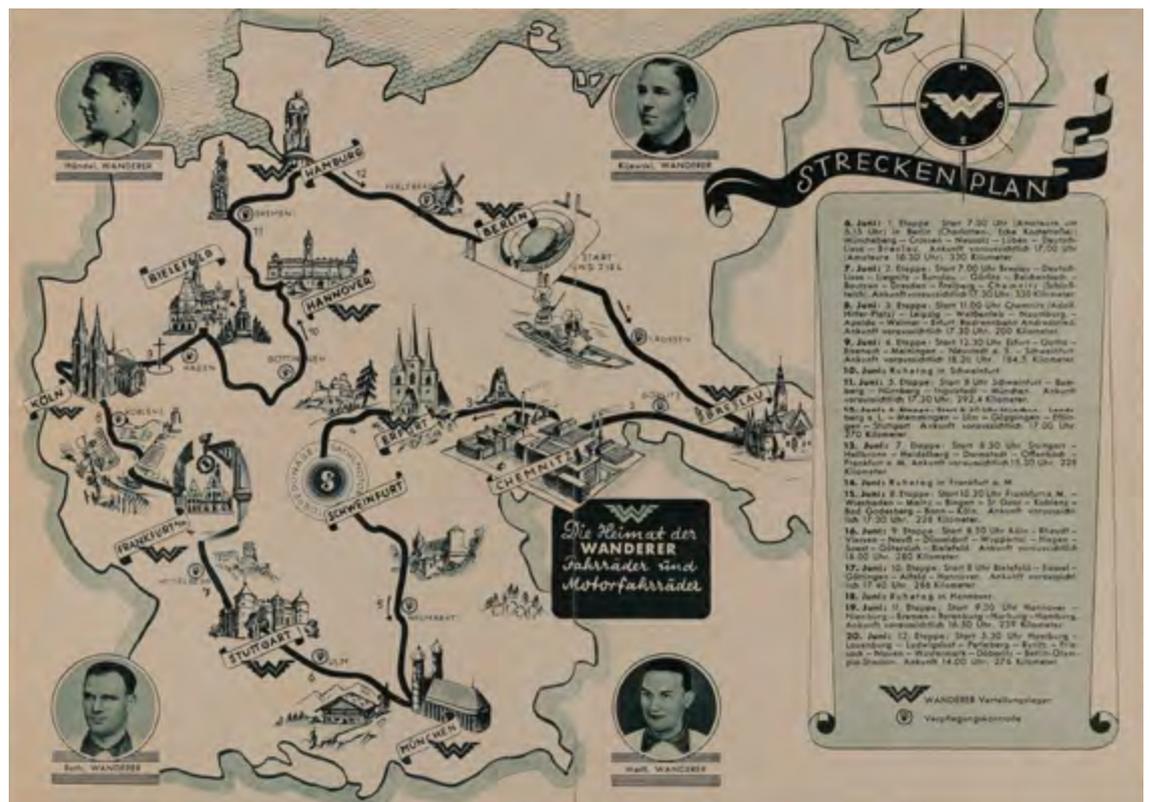
GROSSDEUTSCHLANDFAHRT 1939 – BEISPIEL FÜR DEN NS-GIGANTISMUS

Die 1939er Tour wurde zum Spiegel des nationalsozialistischen Gigantismus. Sie hieß nun „Großdeutschlandfahrt“, mit ihr wollten die Nationalsozialisten die Dimensionen ihres Reiches

eindrucksvoll demonstrieren. Aus dem heutigen Blickwinkel ist diese Rundfahrt als sportpolitische Demonstration des Größenwahns Nazi-deutschlands zu bezeichnen. Sie war mit insgesamt 5.049,6 km auf 20 Etappen länger als die Tour de France und der Giro d'Italia. Sie führte nicht nur durch heute zu Polen gehörende Gebiete, sondern auch durch das dem Deutschen Reich angegliederte Österreich – eine Zurschaustellung der Größe Deutschlands.

Der Radsport wurde hier im Sinne der NS-Ideologie genutzt, um politische Ziele zu transportieren. Sicher wollte die politische Führung gerade auch dem Erzfeind Frankreich mit der ungeheuren Streckenlänge zeigen, dass man es noch besser und noch größer gestalten konnte. Wie bei der Tour de France wurde für den Spitzenreiter ein gelbes Trikot vergeben, außerdem wurde eine Bergwertung und eine Mannschaftswertung eingeführt. Sieger der Rundfahrt wurde Georg Umbenhauer, der das gelbe Trikot bereits seit der 5. Etappe übernommen hatte. Der Schweizer Robert Zimmermann gewann die Bergwertung und die Belgier stellten das stärkste Team der Großdeutschlandfahrt.

Bemerkenswert ist, dass dieses Beispiel des nationalsozialistischen Gigantismus auch heute noch unkritisch in der deutschen Radsportwelt gesehen wird. So kann man aktuell in Radsportforen noch immer Sätze wie diesen lesen: „Eine erste Blüte erlebte die Rundfahrt zwischen 1937 und 1939, in der



Streckenplan aus dem Faltblatt des Fahrradherstellers Wanderer zur Deutschland-Rundfahrt 1937

sie beinahe die Dimensionen ihres französischen Vorbildes annahm.“²⁴ Dass es hier nicht in erster Linie um die Begeisterung für den Radsport ging, sondern dieses Event propagandistische Zwecke zu erfüllen hatte, bleibt unerwähnt.

DEMONSTRATION SCHEINBARER NORMALITÄT NACH KRIEGSBEGINN

Nach Kriegsbeginn mit dem Überfall der deutschen Wehrmacht auf Polen wurde der Radsportbetrieb zwar keineswegs eingestellt, zur Austragung einer Deutschlandrundfahrt kam es allerdings nicht mehr. Dagegen versuchte der Radsportverband in Kooperation mit den Vereinen bei anderen Rennen, wie etwa dem Traditionsrennen Rund um Köln scheinbare Normalität zur Schau zu stellen und „den Durchhaltewillen der Bevölkerung zu stärken und sie von den Bürden des Krieges abzulenken.“²⁵ Obwohl die Gefahr von Luftangriffen allgegenwärtig war, gab es weiterhin Radrennen, wenn auch auf kürzeren Distanzen, um im Falle eines Luftalarms das Rennen problemlos abbrechen zu können. Rund um Köln wurde 1940 auf einem Rundkurs von 1.200 Metern ausgetragen, der fünfzigmal zu fahren war. In den folgenden Jahren 1941 und 1942 organisierte der Verein Cölner Straßenfahrer 08 dann wie-



Der Nürnberger Georg Umbenhauer gewann 1939 die Großdeutschlandfahrt

der, trotz aller Gefahren, ein Straßenrennen auf einer 209 km langen Strecke, das auch in die Eifel führte. „Damit sollte den Kölnern Normalität vorgespielt werden.“²⁶ Nur wenige Wochen nach dem Rennen von 1942, am 30./31. Mai, fand ein großer Angriff der britischen Luftwaffe auf Köln statt („Tausend-Bomber-Angriff“²⁷). Trotzdem wurde in der in Trümmern liegenden Stadt ein Jahr später, am 9. Mai 1943, abermals ein Rennen ausgetragen. Diesmal auf einem 2.300 m langen Rundkurs um das Müngersdorfer Stadion.²⁸

Nach der gewaltsamen Annexion der deutschsprachigen Gebiete Belgiens, Eupen und Malmedy, im Mai 1940 kündigte mitten im Krieg Der Deutsche Radfahrer ein völlig neu ins Leben ge-

Starke deutsche Straßenrad-sportler der 1930er Jahre



Oskar Thierbach



Kurt Stöpel



Willi Kutschbach



Otto Weckerling



Hermann Buse



Erich Bautz



Ludwig Geyer

rufenes Rennen an, den „Großen Preis der Vereinigung“, der erstmalig am 8. September 1940 ausgetragen wurde. „Deutsche Radfahrer grüßen die heimgekehrten Radfahrer in Eupen und Malmedy“ war dort zu lesen.²⁹ Das NS-Radsportblatt stellte klar, dass dem Rennen „nicht nur eine sportliche, sondern auch eine politische Note zukommt“.³⁰ Und weiter heißt es: „mit dieser Fahrt soll in schwerer Zeit eine Werbung für den ungebrochenen deutschen Sportgedanken verknüpft werden.“³¹

Frank Schwalm weist der damaligen Streckenführung durch die Eifel und die Ardennen mit Start und Ziel in Köln eine ganz eigene „als politisch zu bewertende Dramaturgie“ zu.³² Die Strecke führte „über Frechen, Düren, Eschweiler bis nach Aachen. An der bisherigen Reichsgrenze war eine Sprintwertung vorgesehen. Weiter ging es in die annektierten Gebiete Belgiens Richtung Eupen bis in die Hohe Venn. An der Baraque Michel, einem 14 km langen 674 Meter hohen Anstieg, wurde eine Bergwertung vorgenommen. Dann führte die Route nach Malmedy [...] Von dort ging es auf derselben Strecke zurück nach Köln, mit einer erneuten Bergwertung an der Baraque Michel und einer erneuten Sprintwertung an der ehemaligen Grenze.“³³

Das Gebiet in den Ardennen um die Baraque Michel war ein traditionelles Trainingsgebiet der starken belgischen Fahrer, die zu den besten Radsportlern der Welt gehörten und vor dem Krieg große Erfolge bei der Tour de France vorzuweisen hatten. Auch die belgischen Landesmeisterschaften waren vorher regelmäßig in dieser Region ausgetragen worden. So hatte das neu ins Leben gerufene Rennen mit seiner Streckenführung nicht zuletzt auch das Ziel, den belgischen Radsport zu demütigen. „Nach der militärischen Eroberung wenige Wochen zuvor sollte nun auch noch eine sportliche Besitznahme durch Deutsche durchgeführt werden.“³⁴ Der Deutsche Radfahrer druckte nach dem Rennen am 11. September 1940

folgende Meldung ab: „Aus Anlass der Ausrichtung der Radfernfahrt in das ins Großdeutsche Reich rückgegliederte Gebiet Eupen und Malmedy richtete Bereichsfachwart Thomas an den Reichssportführer von Tschammer und Osten folgendes Telegramm: ‚Von der Rad-Amateurfernfahrt durch die Westmarkgaue in das heimgekehrte Eupen-Malmedy entbiete ich Ihnen, Herr Reichssportführer, auch im Namen der Teilnehmer und Sportler des ehemals abgetrennten Gebietes in Verbundenheit die besten Grüße.‘“³⁵

Weitere drei Mal wurde der „Große Preis der Vereinigung“ trotz der Kriegssituation noch ausgetragen. Die letzte Austragung am 9. Mai 1943 fand dann allerdings nicht mehr auf der Strecke Köln–Eupen–Malmedy–Köln statt, sondern mutierte zu einem Rundstreckenrennen auf einem 1.200 m langen Kurs in Mühlheim. Es war nun kein Triumphzug mehr von deutschen Radfahrern durch Belgien, sondern das Rennen war zu einem kleinen Kriterium zusammengeschrumpft. So wie das ebenfalls ideologisch motivierte Rennen „Rund um das Saargebiet“ geriet auch dieses Rennen nach der letztmaligen Austragung in die völlige Vergessenheit. Der Radsportbetrieb im Deutschen Reich wurde ab dem Sommer 1943 völlig eingestellt. ☸



Straßen-WM der Profis Leipzig 1934. Ludwig Geyer (vorn) fährt an der Zieltribüne vorbei

- 1 Illustrierter Radrenn-Sport vom 31.10.1933.
- 2 Dufeldt-Felden wechselte 1935 zu den Anker-Werken. Ab 1936 war er Reichsfachleiter der Werbefachleute.
- 3 Illustrierter Radrenn-Sport vom 31.10.1933.
- 4 Kluge, Julius: „Das Vertrauen ist belohnt worden“ ... Ein Jahr Industrieverein im DRV. In: Der Dürkopp-Händler. Jahrgang 4, Nummer 17/18, Bielefeld, Oktober/November 1934, S. 2.
- 5 Illustrierter Radrenn-Sport vom 31.10.1933.
- 6 Ebd.
- 7 Ebd.
- 8 Franz, Renate: Der vergessene Weltmeister. Das rätselhafte Schicksal des Radrennfahrers Albert Richter. Covadonga Verlag, Bielefeld 2007, S. 100.
- 9 Illustrierter Radrenn-Sport vom 02.02.1934.
- 10 Ebd. vom 25.09.1934.
- 11 <https://www.gazzetta.cycling4fans.de/index.php?id=240#590>.
- 12 Schwalm, Frank: Der Kölner Radsport in der NS-Zeit, in: Molzberger, Ansgar/ Wassong, Stephan/ Langen, Gabi (Hrsg.): Siegen für den Führer. Der Kölner Sport in der NS-Zeit, Köln 2015, S. 235.
- 13 Illustrierter Radrenn-Sport vom 17.05.1935.
- 14 Ebd. vom 24.05.1935.
- 15 Kapp, Christina: Deutschland Tour: Wiederaufstieg, in: RennRad. Das Magazin, 28.08.2019, <https://www.radsport-rennrad.de/race/geschichte-deutschland-tour/>.
- 16 Illustrierter Radrenn-Sport vom 31.10.1933.
- 17 Kapp; s. a.: <https://www.gazzetta.cycling4fans.de/index.php?id=240#590>; Illustrierter Radrenn-Sport vom 31.10.1933.
- 18 Kapp.
- 19 Illustrierter Radrenn-Sport vom 31.10.1933.
- 20 <https://www.gazzetta.cycling4fans.de/index.php?id=240#590>.
- 21 Opel stellte im Jahr 1937 die Fahrradproduktion ein und schied auch als Sponsor der Deutschlandrundfahrt aus. Hermann Schwartz engagierte sich jedoch weiter für die Gewinnung von Sponsoren für die Rundfahrt. Auch nach Kriegsende hatte er maßgeblichen Anteil daran, dass die Deutschlandrundfahrt wieder neu belebt wurde.
- 22 <https://www.buchenwald.de/1691/>.
- 23 Ebd.
- 24 https://www.radsport-news.com/sport/sportnews_27198.htm.
- 25 Schwalm 2008, S. 46.
- 26 Ebd.
- 27 https://de.wikipedia.org/wiki/Operation_Millennium.
- 28 Schwalm 2008, S. 47.
- 29 Der Deutsche Radfahrer vom 28.08.1940.
- 30 Ebd.
- 31 Ebd.
- 32 Schwalm 2015, S. 236.
- 33 Ebd.
- 34 Ebd., S. 237.
- 35 Der Deutsche Radfahrer vom 11.09.1940.

Verstaubte Scheunenfunde gegen Cadillac, Horch & Co

VON RAINER VOIGT

Oder wie ein 25 m² kleines gallisches Dorf der Rennradoldies gegen 52.000 m² Motor-Oldtimer Widerstand leisten konnte. Ein Bericht von der Classic Motorshow Bremen 2023



Auch in diesem Jahr waren wir mit einem Vereinsstand auf der bedeutendsten Oldtimermesse im Norden vertreten.

Obwohl unsere Exponate ohne einen Motor glänzen mussten, haben sie sich wacker geschlagen. Zu Hilfe kamen ihnen die Vereinsmitglieder Stefan Krömer, Dirk Wassermann, Gerd Böttcher, Hinrich Böer und Rainer Voigt, die den Besuchern Rede und Antwort standen.

Unserem wunderbaren Vorhaben, unberührte Scheunenfunde in einem entsprechenden vermeintlichen Fundumfeld zu zeigen (wir hatten einen Bauern gefunden, der uns Heuballen etc. dafür zur Verfügung gestellt hatte ...), hat die Feuerwehr wegen Brandgefahr ein vorzeitiges Ende bereitet und so musste alles vor Messeeröffnung



Reabeneick Stehermaschine mit Derry Führungs-Motorrad

wieder abgebaut werden – leider! Unsere Scheunenfunde selbst entwickelten sich trotzdem zum Zaubertrank gegen die Motor-Übermacht. Sie

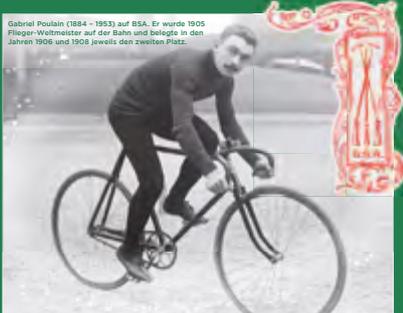


**B.S.A.
BIRMINGHAM
SMALL ARMS**

Track Racer, 1903

Das Sprintrennen (ursprüngliche Bezeichnung Malfahren, später Fliegerrennen) ist die älteste heute noch ausgetragene Meisterschaftsdisziplin im Radsport.

Die Bahnräuser (engl. Track Racer) müssen großen Kräften wie den Fliehkräften in den Kurven und der hohen Beschleunigung trotzen. Aus diesem Grunde kommt es mehr auf Stabilität, als auf Gewicht an.



Gabriel Poulain (1884 – 1953) auf B.S.A. Er wurde 1905 Flieger-Weltmeister auf der Bahn und belegte in den Jahren 1906 und 1908 jeweils den zweiten Platz.



**SOCIÉTÉ LA FRANÇAISE
MARQUE
DIAMANT**

Route Léger, 1911

Dieser unberührte Scheunenfund entspricht dem Straßenrenner, auf dem im August 1911 das 1.196 km lange Eintagesrennen „Brest-Paris-Brest“ gewonnen wurde. Eintagesrennen sind die älteste Disziplin des Radsports überhaupt.

Mit seiner auffälligen Tricolore am Steuerrohr sollte dieses Modell über Jahrzehnte das Flugschiff des Pariser Fahrzeugbauers werden.



Emile Georget (1881 – 1960) gewann 1911 auf einem La Française Diamant das Rennen Paris-Brest-Paris. | Kleine Bilder: zeitgenössische Werbeposter.



BSA Road Racer 1901

Stefan Krömer und
Rainer Vogt

bekamen mehr Aufmerksamkeit als unsere vermeintlichen Highlights. Das, was uns begeistert, war offensichtlich nicht interessant genug für die Augen der Besucher. Das „Rickert“-Bahnrad aus der Sammlung von Heinz Fingerhut, ein wirklich seltenes und dazu noch perfekt erhaltenes Rad, wurde geradezu ignoriert. Wirklich, wirklich schade!

Den drei Rennrädern mit BSA Fittings (alle um 1900) erging es deutlich besser. Immerhin hat Radio Bremen davon Aufnahmen gemacht, die dann aber doch nicht gesendet wurden.

Lustigerweise haben viele Besucher an den Rennrädern Bremsen vermisst. Der Hinweis, dass Bremsen bei einem Radrennen bei dem man schneller als die Gegner sein möchte keine gute

Idee sind, und man somit auch getrost darauf verzichten könne, leuchtete ein. Einige Besucher interessierten sich für die „Super-Champion-Schaltung“ an dem französischen Scheunenfund (Hersteller unbekannt) aus den 1930er Jahren und an den beiden Steherrädern konnten wir ca. 30 Jahre Entwicklungsgeschichte anschaulich zeigen. Doch am allermeisten beeindruckten wohl die riesigen Kettenblätter.

Insgesamt war das Wochenende ein großer Erfolg für uns. Wir haben mehr Zuspruch und Aufmerksamkeit erhalten als erwartet. (Und ich bilde mir ein, dass mein Tweedrun-Outfit irgendwie auch dazu beigetragen hat ...) ☼

Steher (früher Dauerfahrer) werden Radrennfahrer genannt, die in einem dauerhaft hohen Tempo über längere Distanzen (50 oder 100 Kilometer) auf einer Radrennbahn fahren. Der Steher fährt im Windschatten eines **Schrittmachers**, der auf seiner speziell für diesen Zweck gebauten Schrittmachermaschine das Tempo vorgibt. Der Schrittmacher steht auf Fußrasten der Maschine, um möglichst viel Windschatten zu erzeugen. Davon leitet sich aber nicht der Name der Disziplin ab – der Steher ist der Radrennfahrer! Bei Steherrennen werden teilweise über 100 km/h erreicht und auch über längere Abschnitte gehalten. Eine Abstandsrolle sorgt für eine optimale Distanz zwischen Steher und Schrittmacher. Verliert der Radrennfahrer den Kontakt zum Schrittmacher, so kommt der Fahrer „von der Rolle“.

Schrittmacher-Maschine mit dem stehenden Schrittmacher.

Die „Rolle“ sorgt für den optimalen Abstand zwischen Steher und Schrittmacher.

Der Steher (engl. Stayer) auf seiner für diese Disziplin gebauten Maschine.

Ein kleineres Vorderrad und die gedrehte Gabel verringern den Abstand zum Schrittmacher und sorgen für guten Windschatten.

B.S.A. BIRMINGHAM SMALL ARMS

Road Racer, 1901

Die frühen Rennräder waren bei weitem noch nicht so technisch spezialisiert wie ihre Nachfolger. Normalerweise erkennt man sie nur an einem leichteren Rahmen und einem etwas steileren Sitzrohr- und Steuerrohrwinkel.

Dieses Rad wurde aus einem Satz „BSA-Fittings“ (hochqualitativen Komponenten) in Frankreich zusammgebaut.

1996 begann BSA Fahrrad-Teilesätze (Fittings) zu vertreiben. Diese mit höchsten Qualitätsstandards und perfekten Standardisierungen erstellten Massenprodukte sind beispielhaft für die zweite industrielle Revolution: Rahmenbauer bestellten für ihre Kunden Teilesätze von BSA und bauten sie gemäß der Kundenwünsche zusammen. Der Vertrieb von Komponenten war zudem billiger als das Verschiffen kompletter Maschinen. BSA nahm erst 1910 den Direktverkauf kompletter Fahrräder wieder auf.

Zeitgenössische Aufnahme einer Road Racer-Maschine



Röder, Stemmeler und Hamann

Das Mädchen in den Texas-Hosen

VON SVEN SCHEPP

Die Erlebnisse der Fahrrad-Globetrotterin Eva-Maria Stemmeler, die Hamann während seiner legendären Radweltreise einige Etappen lang begleitete.

Unser ehemaliger Chefredakteur Michael Mertins berichtet im KS 70 eindrucksvoll in Wort und Bild von der Fahrrad-Weltreise (1955-58) des Walter Hamann. Am Rande erwähnt er, dass der Protagonist der Reise neben seinem temporären Reisegefährten Hagen Röder auf dem Teilstück Athen-Teheran auch von einer jungen Deutschen, namens Eva-Maria Stemmeler, begleitet wurde.

Nach langen Recherchen gelang es mir, einer außergewöhnlichen Globetrotterin auf die Spur zu kommen – als Frau der 1950/60er Jahre unternahm sie beachtenswerte Radtouren vorwiegend ins Ausland und war damit ihrer Zeit weit voraus. Bei meiner Kontaktaufnahme mit Angehörigen war Frau Stemmeler allerdings bereits schwer erkrankt und nicht mehr interviewfähig. Kurze Zeit später, im Januar 2021, sollte sie schließlich zu ihrer letzten Reise antreten. So bin ich am Ende meiner Suche für ein persönliches Gespräch leider einen Schritt zu spät gekommen.

Dennoch blieb es mir vergönnt, einen kurzen, aber intensiven Blick auf Fotoalben und ein unvollständiges Konvolut von mehreren Reisetagebüchern zu werfen. Sauber gepackt und reisefertig fand ich gar die fast 60 Jahre eingelagerten Fahrrad-Packtaschen Eva-Maria Stemmelers mit Relikten der Hamann-Reise (1955/56) und ein älteres Damen-Rad vor. Doch dazu später mehr.

In ihrer Jugend soll „Evamarie“, wie sie sich selbst gern nannte, bereits mit dem Fahrrad nach Paris gefahren sein. 1954 fuhr sie bis ins heutige Slowenien. 1955/56 unternahm sie eine Fahrradreise, die sie bis nach Teheran bringen sollte. 1959/62 radelte sie gar nach Pakistan und Indien.

Michael Mertins, der von Anfang an über den Kontakt und die Funde in Kenntnis gesetzt war, half mir dankenswerterweise bei der Transkription der äußerst schwer zu lesenden, ja fast schon an Stenographie erinnernden Handschrift Stemmelers. In einigen Gesprächen ordneten wir die

Rechercheergebnisse und Reisestationen, glichen sie mit Hamanns Texten ab und deuteten unsere neuen Erkenntnisse. Eine ethische Frage diskutierten wir auch: Vor einigen Jahren sprach Eva-Maria Stemmeler mit einem iranischen Arzt über ihre Radreisen in den Orient. Dieser wollte gerne eine befreundete Journalistin darüber berichten lassen. Resolut lehnte Frau Stemmeler ab: Das sei ihre persönliche Geschichte und gehe niemanden etwas an. Nun aber gehe ich mit der Zustimmung der Verwandten mit persönlichen Informationen, Texten und Bildern an die Öffentlichkeit. Meine Arbeit soll posthum als Wertschätzung und vor dem Kontext des gesellschaftlichen Rollenverständnisses der 1950er Jahre in Anerkennung der ungewöhnlich progressiven Einstellung von Eva-Maria Stemmeler verstanden werden.

EVAMARIES WERDEGANG

Um den Rahmen der Arbeit nicht zu sprengen, werde ich mich auf ausführliche Zitate als „O-Ton“ und Primärquelle auf die herausragende Reisetappe beim Motorrad-Weltmeisterschaftslauf in Monza und die letzte Phase der Hamann-Röder-Stemmeler-Reise beschränken.

Zur Annäherung an die Person Eva-Maria Stemmeler möchte ich einige ihrer Lebensstationen wiedergeben. Sie wurde am 19. Oktober 1933 in Bliesheim bei Erftstadt als Tochter des Baufacharbeiters Johann Stemmeler und dessen Ehefrau Katharina geboren. Während des Krieges wurde sie über Monate vermutlich mit der Kinderlandverschickung ins heutige Polen evakuiert. Eva-Maria besuchte die Volksschule bis 1949. Belegt ist zudem, dass sie 1953 ein halbes Jahr Privatunterricht erhielt. In einem Dokument gab die junge Frau ein Interesse für einen kaufmännischen Beruf, Buchhaltung und Korrespondenz an. Offenbar schon früh entwickelte sie ihren eigenen Willen und schreckte auch vor körperlichen Strapazen nicht zurück.

In ihrer Jugend soll „Evamarie“, wie sie sich selbst gern nannte, bereits mit dem Fahrrad nach Paris gefahren sein. 1954 fuhr sie bis ins heutige Slowenien. 1955/56 unternahm sie eine Fahrradreise, die sie bis nach Teheran bringen sollte. 1959/62 radelte sie gar nach Pakistan und Indien. Ab 1963 arbeitete Eva-Maria in Köln für den heute noch

bestehenden Deutschen Sportverlag (DSV), seinerzeit firmierend als Kurt Stooß GmbH, bei dem sie 1988 ein Berufsjubiläum feiern konnte. Mir wurde berichtet, dass sie als Chefsekretärin und „rechte Hand“ der Geschäftsleitung eine besondere Stellung in der Firma innehatte.

Familiär ungebunden, der Verwandtschaft gegenüber als unnahbar, gar ablehnend eingestellt, wurde sie als resolut beschrieben. Ihr großes Interesse galt den Menschen und der Kultur des Nahen Ostens. Sie hielt zeitlebens enge Kontakte zu Menschen, insbesondere aus dem türkischen und arabischen Raum, die sie in zahlreichen Reisen kennengelernt hatte. Im Familienkreis heißt es, dass sie fließend türkisch sprach. Ihren Plan, den Lebensabend in der Türkei zu verbringen, konnte sie offenbar aus gesundheitlichen Gründen nicht in die Tat umsetzen. Sie lebte bis zum Tod in Erftstadt.

In ihrer Jugend entwickelte Eva-Maria ein Faible für Technik, für Automobile und den Renn- und Motorsport. Sie soll, so die Verwandten, bereits

Eva-Maria bei der Pflege ihres Fahrrads



in jungen Jahren mit dem Rad zum Nürburgring und nach Spa-Francorchamps gereist sein und hat dort nachweislich persönliche Kontakte zu berühmten Rennfahrern ihrer Zeit geknüpft. In ihrem Nachlass konnte ich neben großformatigen Fotocollage-Alben auch eine Postkorrespondenz vom August 1957 mit Wolfgang Graf Berghe von Trips' einsehen.

Bei den folgenden Zitaten aus den in der Rückschau geschriebenen Tagebüchern wurde die originale Schreibweise und Zeichensetzung belassen. Anmerkungen des Autors wurden in eckige Klammern gesetzt.

ABREISE NACH MONZA

Motorsport und Fernweh – das kann meiner Bewertung nach als Triebfeder für ihre Radreisen angesehen werden. Sie selbst schreibt: „Ja, wie kam ich eigentlich dazu? Am 4. Sept. 1955 wurde in Monca (Ital.) ein großes Motorradrennen ausgetragen, der Endlauf um die Weltmeisterschaft. Dieses Rennen wollte ich sehen, und weiter wollte ich radeln von dort. Mit Blickrichtung auf Athen und Istanbul startete ich Mitte August 1955 eine für 3 Monate geplante Tour. Und 2. kommt es anders als man denkt! Schon in Athen beschloß ich, angeregt durch deutsche Weltumradler [gemeint sind Hamann und Röder], etwas weiter noch mein Ziel zu stecken.“

Ferner führt sie an anderer Stelle an: „Gibt es etwas schöneres als reisen? Ich meine mit dem Fahrrad? Gar manch einer wird die erste der Fragen mit einem begeisterten ‚Ja‘ beantworten, während ihn ein schöner Wagen, möglichst ein [Mercedes] S 300, viel Geld, Bequemlichkeit, Sonnenschein, dienstbeflissene Kellner, Musik und derlei mehr vorschwebt.“

Natürlich gibt es auch Idealisten, meist junge Leute, die zur Zeit ihres Urlaubes oder der Ferien ihr Rad' klar machen und bis zu den Landesgrenzen, wenn die zur Verfügung stehende Zeit es erlaubt, auch darüber hinaus, ihr Stahlroß lenken. Und all das, was sie in fremden Ländern sich an Wissen aneignen, was sie alles sehen und wahrnehmen, was sie an Eindrücken, Erlebnissen und Erfahrungen sammeln, erweitert ihren Gesichtskreis, steigert ihre Bildung und ihr Selbstbewußtsein. Jeder der nach einer solchen Fahrradtour die Heimat wieder erreicht, fühlt sich um vieles reicher und möchte keinen Tag, mögen auch manche strapaziös und entbehrungsreich gewesen sein, möchte keinen davon nicht erlebt haben.“

Den Moment der Abfahrt am 24. August 1955, mithin einen Monat nachdem die ihr bis dato unbekanntes Radtouristen Hamann und Röder aufgebrochen waren, beschreibt Eva-Maria wie folgt in ihren Aufzeichnungen:



„Vor der Türe wird noch einmal geprüft, ob das Gepäck fest sitzt, ob nichts vergessen worden ist. Proviant habe ich für die ersten Tage genug, der linke, der neuen Tramps [Sportschuhe] drückt, wird sich schon geben mit der Zeit. Von der Straße her winke ich noch einmal zurück, ‚nach 3 Monaten längstens bin ich wieder daheim‘ rufe ich. – ‚Spann den Bogen nicht zu weit, wage nicht zu viel‘, klingt mir die Warnung meiner Eltern nach. – ‚Wenn alle Seiten im Reisepass voll sind komm ich wieder‘, scherze ich im Davonziehen.

Erst muß ich mich an die schwingende Last hintenauf gewöhnen. 25 kg in der Balance zu halten kann doch eigentlich nicht so schwer sein. Ich steigere das Tempo und die Wackelei hört auf. Bald ist der kleine Ort erreicht, in dem ich bis zum 15. Lebensjahre gewohnt habe. Die Bauern halten in ihrer Arbeit inne, als sie mich sehen. ‚Wo geht es hin?‘ wollen sie wissen. ‚Nach der Türkei‘ rufe ich, im Weiterfahren. Verrückt geworden, denken sie wohl, indem sie kopfschüttelnd und mitleidig lächelnd ihre Arbeit wieder aufnehmen.“

Entlang des Rheins, über Heidelberg, Stuttgart und Zürich durchquert die Radtouristin die Schweiz und gelangt zur italienischen Grenze. Hier erfahren wir, dass die Reisekasse der jungen Globetrotterin knapp bemessen ist und sie sich ihre Tour im wahrsten Sinne vom Munde abspart. Am Fuße des Gotthard-Passes wird sie von einem Radfahrer aus der Schweiz angesprochen, der sie von der großen Leichtsinnigkeit des Überquerens abhalten möchte. Der folgende im Tagebuch notierte Dialog mag einen Einblick in Charakterzüge von Eva-Maria geben:

„ ‚Was ich vorhin zu bange war zu fragen, möchte ich aber jetzt gerne wissen, wo fahren Sie hin?‘ –

‚Direkt nach Monza!‘ – ‚Und auf welchem Wege passieren Sie den St. Gotthard?‘ – ‚Na, ich marschiere darüber weg!‘ – ‚Das lassen Sie mal lieber sein, schauen Sie das Wetter, sie werden da oben erfrieren. Ferner ist der ganze Paß aufgerissen, Straßenarbeiten sind dort im Gange, und, so kurz vor der Dunkelheit können [Sie] schon mal garnicht den Aufstieg wagen!‘

– ‚Ich kann alles wenn ich mir das vornehme, was sind schon Dunkelheit und ein bißchen Kälte?‘ Der Mann hält mich für verrückt. ‚Da habe ich den ganzen Umweg umsonst gemacht, sagt er traurig, ich dachte mir, daß Sie diese Albernheit begehen würden und bin Ihnen entgegenfahren Sie zu warnen. Diese Gegend kenne ich sehr genau und ich rate Ihnen da bestimmt nicht schlecht‘.

Was soll ich nun tun, meinen Dickschädel durchsetzen oder der Vernunft eines Eingeborenen folgen? Lange brauche ich nicht zu überlegen, da kommt der eiskalte Regen meiner Entscheidung zur Hilfe.“ Letztlich lässt sie sich doch dazu überreden, den Zug durch den Gotthardtunnel zu nehmen.

PROMINENTE BEKANNTSCHAFTEN

„Lugano: Wunderbare Hotels und Villen säumen den blauen See. Internationaler Autoverkehr, elegante Damenwelt. Nichts für mich, ich fahre weiter. An der italienischen Grenzstation herrscht Hochbetrieb. Ich lasse meinen Paß abstempeln und begeben mich zur Wechselstube. DM 10,- können wir Ihnen nicht umtauschen, die Mindestsumme ist 20,- DM. – Ne, dann warte ich lieber bis Monza, so flüssig habe ich es nicht.“

Schließlich erreicht sie das Autodromo di Monza, wo sie auf der Suche nach einer möglichst preis-

Letztlich lässt sich Eva-Maria doch dazu überreden, nicht den Gotthardpass, sondern den Tunnel zu nehmen. Foto zur Veranschaulichung, nicht aus dem Nachlass

günstigen Unterkunft auf offenbar alte Bekannte trifft:

„...da kommen hintereinander 3 Volkskombiwagen angefahren, mein Herz schlägt mir bis zum Halse. Es sind Noll-Cron, Faust-Remmert und Schneider-Strauß.² Ich rühre mich nicht von der Stelle, wenn sie ins Hotel wollen, müssen sie an mir vorbei. ‚Och, da ist ja die Kleine von Köln‘, höre ich jemand rufen. ‚Hallo Eva, ja ist denn das die Möglichkeit?‘ ‚Du willst uns doch nicht erzählen Du wärst mit dem Ding da [gemeint ist ihr Fahrrad] gekommen!‘ – ‚Doch seht her, vor wenigen Stunden erst eingetroffen!‘ – ‚Ich glaub schon, ohne das Rad zu sehen, schaut her, was sie mager geworden ist‘; ‚und wie sie erschöpft aussieht.‘ – Jeder stellt etwas neues an mir fest. Herr Braun [wohl der Teambetreuer] probiert derweil mal meinen Renner.

NACHTLAGER IN DER WERKSTATT DER RENN-ASSE

‚Hast Du schon was zum Schlafen?‘ – ‚Nein, ich bin noch auf der Suche.‘ – ‚Dann laden wir Dich herzlich ein, unser Gast zu sein.‘ – ‚Wir schlafen in diesem Hotel und werden auch für Dich noch ein Zimmer bekommen.‘ – ‚Alles ist belegt, ich komme gerade von dort‘, lüge ich. ‚Übrigens, wo bringt Ihr Eure Wagen hin?‘ – ‚In die Werkstätte, wo auch unsere Maschinen stehen.‘ – ‚Fein, sage ich, ist es möglich, daß ich in einem der Wagen schlafen kann?‘ Nach einigem, kommt gar nicht in Frage im Wagen schlafen und so, bestehe ich doch darauf und bekomme auch die Erlaubnis. Morgens darauf werden die Maschinen zusammengebaut und trainingsfit gemacht. Auch ein Wagen mit Ersatzteilen und Werkzeug fährt mit zum Fahrerlager, in dem sitze ich als stetiges Requisite des BMW-Stalles während der letztjährigen Rennen. So, und an der Einfahrt zum Auto-Dromo



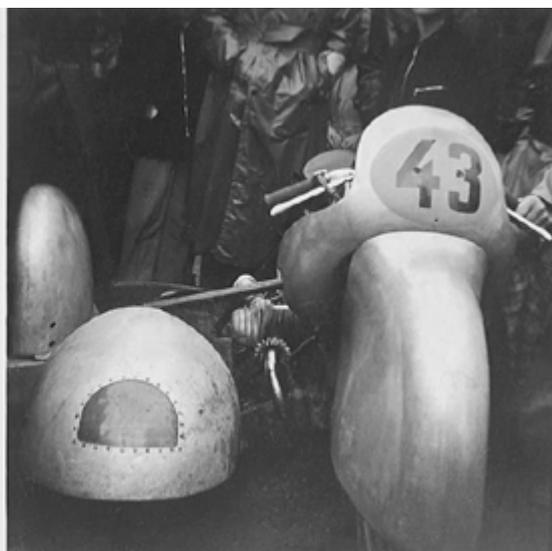
Noll-Cron bei der 1955er Isle of Man Tourist Trophy. Foto zur Veranschaulichung, nicht aus dem Nachlass

„Du willst uns doch nicht erzählen Du wärst mit dem Ding da gekommen!“

Noll-Cron, Faust-Remmert und Schneider-Strauß über die Ankunft Eva-Marias in Monza

kann ich mir auch jetzt erlauben, durch das Wagenfenster ein wenig triumphierend auf die Posten herabzusehen, die mich gestern unter keinen Umständen hatten einlassen wollen. Jetzt springen sie und öffnen dienstbeflissen.“

Eva-Maria Stemmeler übernachtet also in den Werkstätten des BMW-Teams! Sie gibt uns einen exklusiven Eindruck vom Leben und Treiben rund um den letzten Motorrad-Weltmeisterschaftslauf der Saison 1955: „Unter dem großen Zeltdach von DKW suchen die meisten Zuflucht vor der sen-



Noll und Cron mit Rennmaschine in Stromlinien-Verkleidung. Foto zur Veranschaulichung, nicht aus dem Nachlass

genden Sonne. Jeder weiß dann eine interessante Geschichte aus seiner Rennfahrerlaufbahn zu erzählen, von Stürzen, Siegen und Niederlagen. Allgemeine Ratschläge werden erteilt und gesammelte Erfahrungen preisgegeben. Es ist eine große Kameradschaft und Freundschaft unter den Rennern, daß es mich eigentlich wundert. Morgen werden sie kämpfen zusammen, kämpfen um eine Radlänge, um eine Sekunde Vorsprung. Wenn die blonde Inge Stoll³ in ihren himmelblauen Shorts erscheint, sind auch die Fotografen nicht mehr weit. Alle wollen sie das mutige deutsche Mädchen auf die Platte bannen.

Wenn ich manchmal in einem der BMW Seitenwagen liege und mich schmoren lasse, mehr noch von dem siedendheißen Gefühl mit weltklasse-Rennmaschinen einen solch guten Kontakt zu haben, als von der Sonne oder wenn ich nach jedem Training die Scheiben der Maschinenverkleidung von der klebrigen Masse der einst gewesenen Insekten säubere, dann sind es nicht wenige die mit Erstaunen fragen, ob ich Schmiermaxe wäre. Wie gerne würde ich darauf sagen ‚ja‘, wie gern eine der Auserwählten sein. Doch wenn ich mir überlege daß ich mit der Nase überall dabei sein darf, daß man mich selbst bei den intimsten Werksgesprächen nicht ausschließt, so habe ich doch schon etwas erreicht auf dem Wege, den magischen Rennern näher zu kommen. Wem von all den fanatischen Motorsportanhängern sind solche Vorzüge schon vergönnt gewesen?

Ich fühle mich gehoben, manchmal gar erhaben über jene, die mit mir die gleichen Träume und Ideale haben, die aber das Glück nicht so bedacht hat, wie eben mich. Für wenige Augenblicke nur beschäftige ich mich mit solchen Gedanken. Dann fasse ich wieder alles ganz natürlich und selbstverständlich auf, in der schäbigen Maske des Hochmüters weiß ich mich doch nicht recht zu bewegen.“

LAGERLEBEN BEI DEN WELTMEISTERN

Von einer weiteren Anekdote berichtet die Radlerin in ihrem Reisetagebuch: „An diesem Tag noch ziehe ich aus, ich hole Rad und Baggage aus der Garage raus ins Fahrerlager. Es ist schwül nachts und ich werde prima draußen schlafen können. Doch keiner denkt daran. Aus den Zelten werden die Luftmatratzen nach draußen geschleppt. In großem Rund sitzen wir auf der mondbeschiene- nen Wiese, Fahrer aller Typen, deren Frauen und Monteure all die, die das romantische Camping- leben im Fahrerlager dem der Hotels vorgezogen haben. Bis spät in die Nacht hinein wird erzählt, gelacht und gesungen und die Weinflaschen kreisen in der Runde. Als sich der Kreis immer mehr lichtet, schleiche ich mich zu meinem Gepäck

und meinem ... , ach Gott, wo ist es denn mein Rad? Ich bekomme einen gewaltigen Schrecken. Doch wohl nicht gestohlen, rede ich mir ein. So- viel Italiener sind doch gar nicht hier. Ich suche hinter und unter Wagen und Zelten, nichts. In meiner Angst renne ich zu den Unentwegten, die noch nicht ihr Nachtlager aufgesucht haben zurück und mache ihnen Mitteilung von meiner Entdeckung. – Waas? Ich höre etwas von Polizei und suchen, von Halunken und gestohlen, und sehe mich im Geiste schon am Ende meiner eben erst begonnenen Odyssee.

„Laß den Kopf nicht gleich hängen“, vernehme ich eine Stimme, ‚vor wenigen Stunden noch ballan- cierte Remmert mit einem Damenrad durch das Gelände, es schien mir, er hat etwas tief ins die Flasche geschaut‘. – Ich machte mich auf zu dem Zelt der beiden Weltmeisteranwärter.

Richtig, da liegt mein treues Roß, von außen an die Zeltwand gelehnt. [Faust und Remmert wur- den tags darauf tatsächlich Weltmeister im Sei- tenwagenwettbewerb.] Kurze Kontrolle im Mon- denschein, alles ist noch heil. Jetzt bemerke ich erst, wie die beiden um die Wette schnarchen und nicht nur sie, aus den anderen Zelten und Wohnwagen dringen ähnliche Geräusche nach draußen.

Morgen abend, wenn das Rennen vorbei ist, viel- leicht fehlt dann schon einer von denen, die in dieser Nacht noch einem Sieg entgegenträumen. Was hat sie eigentlich für einen Nutzen, diese Ja- gerei auf dem schmalen Pfad zwischen Leben und Tod? Fast jedes Rennen bringt Leid und Unglück, Verletzte und Tote. Warum gibt es noch so viele Zuschauer und warum noch so viele, die leicht- sinnig mit ihrem Leben spielen? Manche mögen behaupten des Ruhmes wegen, andere sagen, das sind Idealisten oder Verrückte. Aber nur der, der wirklich mit all seinen Sinnen die Atmosphäre eines Rennens in sich aufnimmt, der mit ganzer Seele dabei ist der weiß, daß das Rennen magisch ist, daß es alle, die ihm verfallen sind in einen Sog zieht, aus dem keiner mehr freikommt.“

Eine bemerkenswerte Anekdote vom Abend nach dem Rennen notiert Eva-Maria in ihr Tagebuch:

„Ein Lagerfeuer zwischen den Zelten lockt die Verbliebenen aus ihren Gehegen zu einem fröhli- chen Beisammensein, bis es beibrennt. Was sollen wir reinschmeißen, um es wieder lodernd zu ma- chen, um die Gesellschaft zusammenzuhalten? Frau Hillebrand [Ehefrau des deutschen Motor- radrennfahrers Fritz Hillebrand, 1917-1957] trifft mit ihrem Vorschlag die riesigen Reklameschilder längs der Bahn, das ist Rache, Ungaro [unbekann- te Person] pflichtet bei. Gleich nach dem Rennen ist die neugebaute Toilette verschlossen und das Wasser abgesperrt worden, recht unfair, wie sie



meinen und so wird mit den brennenden Holztafeln das Gemüt der beiden Damen ein wenig gekühlt. Doch auch Reklameschilder brennen nicht ewig. Ich hab noch eine Menge verbrauchter Reifen da, erinnert sich Grünewald [Manfred Grünwald, deutscher Motorradrennfahrer, 1929-2008], Hillebrand bringt einen Kanister mit Brennstoff und wie aus dem Boden Gewachsen, türmen sich die Haufen von Leitern, Gerüsten, Barrieren und Holzböcken. Das Lager der Arbeiter ist geplündert worden. Die Hitze wird unerträglich. In aller Eile werden die Zelte rundum abgebrochen, nach denen schon die listigen Flammen züngeln, die den Benzinspuren auf Boden nachkriechen. Der Himmel über dem Fahrerlager ist gelbrot. Da, wir horchen alle auf und hören, wie sich heulende Sirenen dem Lager nähern. Das Jaulen wird von dem Klang schwerer Moto-Guzzis untermalt. Karabinieri. Alle Mann ran, wir verstreuen die Gegenstände aus Holz in der Gegend umher, um sie nach dem Verschwinden der Hüter der Ordnung, die nichts Anstößiges an unserem Feuerchen entdecken, wieder aufzusammeln und weiter zu stochern.“

MEINUNGSVERSCHIEDENHEITEN

Stemmelers Weiterfahrt führt sie über Triest und Ljubljana in den Raum Maribor, wo sie die Familie einer Freundin in Ruse an der Drau aufsucht. Ein weiterer Kontakt ist die Familie eines Slowenen in Brezice an der Save, den es während des Krieges in Eva-Marias Heimatort Ahrem verschlagen hatte. Dieser wichtige Kontakt spricht seinerseits weitere persönliche Empfehlungen aus. So kann sie auch eine längere Etappe in Serbien durch Mitnahme auf einem Lkw bewältigen.

Mit dem Erreichen des Großraums Belgrad endet das erste Tagebuch. Der Folgeband ist leider trotz intensiver Suche im Nachlass nicht aufzufinden gewesen. Dieser Umstand ist umso bedauerlicher, da dieser die Zusammenkunft Stemmelers mit dem Reiseduo Hamann-Röder zum Inhalt hat.

Aus Sicht von Walter Hamann gestaltete sich das Treffen wie folgt: „Vor dem Hauptpostamt [von

Athen] ein kleiner Menschaufauf. Was ist? – Ah, ein deutsches Damen-Fahrrad, hoch bepackt! ‚Köln‘ steht darauf. Und da ist die Besitzerin: ein großes schlankes Mädels in Anorak und Texas-Hosen! Ueberraschung auf beiden Seiten! [...] Von nun an sind wir nicht mehr zu zweit.“⁴

Der nächste Band der Reisetagebücher eröffnet erst mit Eintragungen zum 2. Februar 1956. Zu diesem Zeitpunkt befinden sich die drei Globetrotter in Abadan, unweit von Basra im irakisch-iranischen Grenzgebiet und hatten somit schon eine beachtliche Distanz zurückgelegt: Istanbul – Adana – Aleppo – Damaskus – Bagdad – Basra.

Die von Michael Mertins geäußerte These, die drei Radreisenden könnten sich im Unguten getrennt haben, kann hier gleich mit dem ersten Satz des neuen Tagebuches Eva-Maria Stemmelers unterstrichen werden: „Noch immer ist dicke Luft. Ich gewöhne mir mehr und mehr das Sprechen ab und das ist gut so. Vielleicht habe ich sonst zuviel gesprochen. Man lernt, lernt und lernt.“ Offensichtlich schwelte es schon einige Zeit unter den Radreisenden. Der Konflikt hatte wohl mehrere Ursachen, die Eva-Maria in ihren Aufzeichnungen aber nicht erwähnt. Ein Problem lag den Aufzeichnungen Walter Hamanns zur Folge darin, dass Eva-Maria keine Arbeit annehmen wollte, um sich „Taschengeld“ zu verdienen. Bei einem Grenzübertritt musste eine gewisse Summe Geld nachgewiesen werden, um zu zeigen, dass man in der Lage war, eine Weile für sich selbst zu sorgen. Walter hätte also für Eva-Maria bürgen müssen, was er aber ablehnte. Was sich bei dieser „ménage à trois“ sonst noch für Befindlichkeitsstörungen ergeben haben, ist nur vage zu erraten.

Reiseutensilien, Flickzeug und Taschen aus dem Nachlass von Evamarie. Ihr Rad ließ sie trauernd in Teheran zurück. Das abgebildete Fahrrad und die Reiseausrüstung stammen von einer späteren Reise nach Indien

Drei Tage später notiert Stemmeler: „Vor dem Schlafengehen hat Hagen die Gerichtsverhandlung eröffnet. ‚Du setzt dich aufs hohe Roß, Du hast Vertrauensbruch begangen. Wenn Du dich von nun ab ganz unterordnest, können wir dich weiter mitnehmen!‘ ‚So liegst Du uns nur zur Last!‘ – ‚Das möchte ich nicht, dann fahre ich lieber alleine weiter!‘ – Bis Teheran ist mir Zeit zum Überlegen gegeben worden, dort fällt also die Entscheidung.“

Das Vertrauensverhältnis der drei Globetrotter scheint also schon zerrüttet. Und auch wenn Eva-Maria Stemmeler ihre trotzköpfige Auffassung mit den Worten „dann fahre ich lieber alleine weiter“ ausdrückte, so dürfte ihr auch klar gewesen sein, dass sie genau das in diesem Land nicht machen konnte. Nicht umsonst hatte sie, wie sie an anderer Stelle notiert, seit Jugoslawien keine Frau mehr alleine auf der Reise gesehen.

ZU ZWEIT IN RICHTUNG TEHERAN

In Andimeshk unweit des antiken Susa trennt sich Walter Hamann von den beiden anderen, um alleine nach Teheran zu gelangen. Er beauftragt Hagen Röder, Eva-Maria Stemmeler mit der Bahn in die Hauptstadt zu bringen, wo man dann wieder zusammentreffen möchte. Eva-Maria Stemmeler beschreibt dies in ihrem Tagebuch wie folgt:

„Wir hatten Glück, daß wir gerade noch ohne Zuschauer aus den Betten gekommen sind. Ich stieg gerade in die Hosen, als die ersten an Fenstern und Türe erschienen. Gestern abend haben wir am Unterricht teilgenommen. Es war die Anfangslektion in Lesen und Schreiben, wir konnten prima mitkommen. Burschen von 10 - über 20 Jahren und ältere, Männer von ca. 45 Jahren waren die Schüler. Nachts wollte ich zur Toilette, am anderen Ende des Schulhofes. Es war unmöglich, die Hunde hätten mich zerrissen. Heulend und jaulend, streunen sie nachts umher. Keiner der Dorfbewohner geht im Dunkeln einen Schritt, ohne nicht einen starken Knüppel mit Ledergriff und Eisenbeschlag als Waffe bei sich zu haben. In Schusch, dem früheren biblischen Susa, besuchen wir ein deutsches Dr.-Ehepaar. Die beste Lebensversicherung ist hier, wenn man sagen kann: ‚Ich bin Deutscher!‘ sagt Dr. Fresche. In diesem Ort ist das Grab des Daniel in der Löwengrube.

Bis Andimeshk haben wir es noch geschafft, dahinter steigt wie eine drohende Wand das schneebedeckte Gebirge auf. Walter und Hagen haben beschlossen, mich von hier mit der Bahn nach Teheran zu schicken. Warum soll ich gerade diese interessante Fahrt nicht mitmachen? [...]

Als ich aufwache, ist Walter verschwunden. Um 6 Uhr hat er sein Rad genommen und ist gen Teheran geradelt. Hagen hat er beauftragt mich mit



In den Bergen Irans



Auf einem Schiff in der Ägäis oder am Bosphorus



In Arabien



Mit befreundeten indischen Globetrottern in Teheran



Rast in Pachunistan während der Indien-Reise, 14.12.1961



Indien-Reise: Polizeistation Takht Bhai, Pakistan, Febr. 1962

der Bahn zu schicken und ihm dann zu folgen, die ersten Tage würde er langsam fahren. Kindisch, so alleine durch die unwegsame Gegend, und vor allem durch's Gebirge zu gondeln. Aber es darf keiner widersprechen, was er will und was er tut ist immer richtig, er hat 10 Jahre mehr Erfahrung als wir und deshalb ist er unfehlbar.

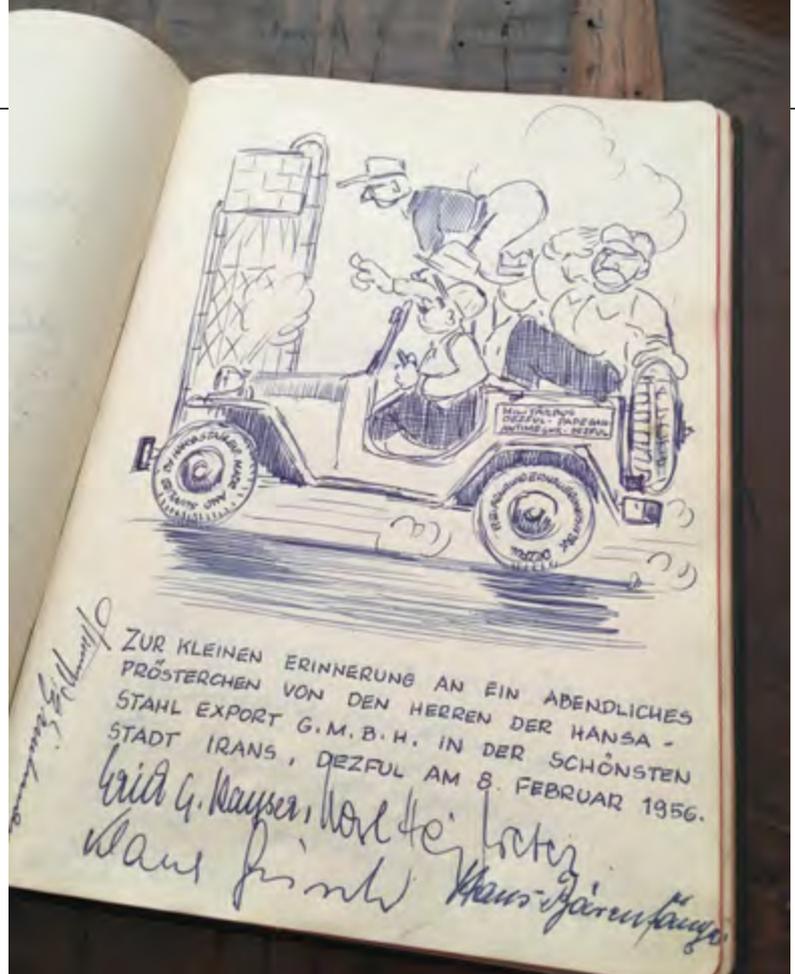
Wir hatten zusammen mit Herrn Direktor Vaziri Frühstück. Er war sehr überrascht, als er von der Sache hörte. Wir haben überlegt, daß das Nachfahren zwecklos wäre, weil Walter bestimmt mit einem Lastwagen weiterkommt. Der Direkt. hat uns beiden also, Hagen und mir Fahrkarten bis Irak [Arak], einem Ort 200 km vor Teheran gegeben. Von dort aus fahren wir mit dem Rad weiter. Den Abend haben wir in Dezful bei einem deutschen Ingenieur, Herrn Kayser aus Düsseldorf verbracht. Mit seinen deutschen Leuten von der Hansa-Eisen Trippe + Co G.m.b.H. baut er hier Militäranlagen. Bei Gruselgeschichten über Hyänen und Schakale, die draußen auf den Straßen lachten und heulten, verging der Abend. Wo mag Walter sein?“

Trotz wiederholter Empfehlungen, Ghom [auch Qum oder Qom; iranische Provinzhauptstadt und bedeutender schiitischer Wallfahrtsort] zum eigenen Schutze zu umgehen, fahren Hagen und Eva-Maria mit dem Rad in die Stadt. Die Stimmung gegenüber Eva-Maria ist nahezu feindlich:

GHOM UND TEHERAN

„Morgenstund hat Gold im Mund. Heute habe ich mir sogar Strümpfe angezogen, morgens früh ist es kalt. Die Straße wird immer schlechter, ich fühle mich, wie damals ins Jugoslawien. Pilgeromnibusse nach und von Qum, Lastwagen, überladen, Esel, verlassene Dörfer und auch einige mit Leben, Friedhöfe, als wenn man mit Schrot dazwischengefunkelt hätte, Berge mit und ohne Schnee in den seltsamsten Formen. Kilometersteine, auf denen ich, Gottseidank, die Zahlen lesen kann, spitze kantige Stein auf dem Weg, die mir leidergottes einen Fetzen aus der Fahrraddecke gerissen haben, die 1. Panne seit meinem Start, und über alledem ein selten blauer Himmel, das liegt alles in unserem Blickfeld.

Mittag halten wir in einer großen alleinstehenden Lehmruine. Hagen probiert seine Pistole aus, die er in Abadan geschenkt bekam. Qum noch 10 km, Qum noch 5 km. Von dieser Hügelspitze aus sehen wir die hl. Stadt der Perser liegen. Die goldene Kuppel der Moschee leuchtet in der Sonne. Wir fahren an der Polizei vorbei, wollen erst selber mal die Menschen testen. Sie sind nicht wie die anderen. Mißbilligend werden wir betrachtet, besonders ich. Wir fahren zum Bahnhof, hier bekommen wir ein Zimmer. Ein Junge spuckt mir



Reisebucheintrag vom 8.2.1956, kurz nachdem Hamann das Trio vorübergehend verlassen hatte

2mal vor die Füße. Der Bahnhofsvorsteher.“ Die Situation wird auch nicht freundlicher, als die beiden mit dem Rad die Außenbezirke von Teheran erreichen: „In forschem Tempo schlucken wir km um km. Die Schneegebirgskette, vor der die Hauptstadt liegen muß, rückt immer näher auf uns zu. Von den 80 km, die uns ein Lastwagen mitgenommen hat, hätten wir selbst an dem Tag höchstens 30 - 40 geschafft. So aber sehen wir noch im Abendschein die Stadt vor uns liegen.

Wir sind durch ein Gebiet gefahren, als wenn das [an die Bibel angelehnte] Wort ‚Es werde‘ noch nicht bis hierhin gedrunken sei. Sandhügel, als wenn ein Riese sie immer schön nebeneinander aufgeschüttet hätte. Teheran Vorstadt. Moschee mit goldener Kuppel, Ziegeleien jede Menge, Leute schmutzig und arm, Kinder frech, schmeißen mit Steinen hinter uns her.“

Bei Ankunft in Teheran finden Hagen und Eva in einem Zimmer im Sportstadion eine Bleibe, welches ihnen der Manager des iranischen Fußballverbandes, der übrigens mit Karin, einer Berlinerin, verheiratet ist, organisiert. Karin selbst wird schnell zu Eva-Marias Freundin während ihrer Zeit in Teheran. Kurze Zeit später treffen sie auch auf Walter, der ebenfalls in ihr Quartier kommt. Der Konflikt der Drei kommt wieder zu Tage:

„Walter ist entschlossen, mich nicht weitermitzunehmen, wenn ich mich auch unterwerfe. Ich soll überlegen, was für mich am besten ist, heimfahren, oder hier arbeiten. Wenn ich Schwierig-

keiten mache, will er es dem Konsulat übergeben. Ihr Stern des Ruhmes verblaßt ein wenig, weil ich dabei bin, das ist der Grund, weshalb sie mich los sein wollen.“

Weiter schreibt sie: „Ich bin so froh, daß die In-der [Motorradtouristen auf großer Fahrt, man kennt sich bereits aus Zusammentreffen in anderen Städten] hier sind. Menschen, mit denen ich einmal frei sprechen kann. Bald, in einigen Tagen werden sie jedoch abreisen, nach Bagdad zurück, dann habe ich niemand mehr. Ich weiß nicht, soll ich das Angebot Scheich Ghazis [woher kennt E. eigentlich den Ghazi?] annehmen und nach Bagdad fliegen? Dann müßte ich mein Rad verkaufen. Ghazi würde auch bestimmt dafür sorgen, daß ich heim käme, er ist ein guter Mensch und er hat die Mittel dazu. Aber was wird man dann zu Hause denken, sicher doch das schlechteste. Doch was scheren mich die Leute! [...]

ENDGÜLTIGE TRENNUNG UND HEIMREISE

Heute habe ich viel geschrieben, fast den ganzen Tag. Walter hat das vorhandene Geld durch drei geteilt. Ich habe 13 irak. Dinar und 80 Tuman bekommen. Gaspistole will er nicht zurückhaben. Karins Mann, der Fußballmanager, holte mich im Stadion ab. Zusammen mit dem Präsidenten des iranischen Sportverbandes, dem General, dem wir am 2. Tag unseres Hierseins vorgestellt wurden, habe ich in Karins Heim einen netten gemütlichen Abend verlebt. Arme Karin, wenn Du doch bloß keinen Iraner geheiratet hättest, die Augen werden Dir noch aufgehen. Walter und Hagen schliefen schon, als ich heim kam. Hagen wachte auf als ich rein kam. Er bat mich, doch weiter mitzufahren. Ich habe ihm meinen Standpunkt nochmal klipp und klar auseinandergesetzt und

hoffe, daß auf dieses ‚nein‘ nicht noch einmal versucht wird, mich umzustimmen.

Walter hat mir den Koran zurückgegeben. Die Post von Kuwait ist noch nicht angekommen. Ich habe jetzt entgültig beschlossen, so schnell wie möglich heim zu fahren, um recht bald eine neue, wohlorganisierte Tour starten zu können. [...]

Als wir noch schliefen, waren schon Leute an der Türe. Mißgestimmt hat Hagen sie abgefertigt. Ich habe den Reißverschluß über den Kopf zugezogen und habe weitergepennt. Die beiden haben Ernst gemacht. Sie haben kurz vor Mittag aufgepackt und sind gestartet. Auf Wiedersehen, alles Gute und weg waren sie.“

Mit diesen sehr knappen Worten beschreibt Eva-Maria Stemmeler den Abschied von Walter Hamann und Hagen Röder. Und das, obwohl das Trio seit Monaten zusammen unterwegs war. Der zwischenmenschliche Graben muss am Ende tief, sehr tief gewesen sein. Inwiefern im Nachgang überhaupt noch einmal persönlicher oder brieflicher Kontakt von ihr mit Walter oder Hagen bestand, ist unklar und kann derzeit nicht belegt werden. Es steht zu vermuten, dass dies zeitlebens nicht mehr der Fall war.

EVAMARIES TREUER REISEGEFÄHRTE

Nun aber noch ein Hinweis zum Fahrrad von Eva-Maria Stemmeler: Leider erwähnt sie in keinem ihrer Dokumente, woher sie ihr Fahrrad hatte und von welcher Marke es war. Die Fotos des 28-Zoll-Damenrades lassen einige Details eines Nachkriegsrades erkennen, ohne bislang die Marke oder den Konfektionär verraten zu haben. Sie spricht gerne von ihrem treuen Gefährten, gibt aber bis auf eine Reifenpanne keine näheren Auskünfte über Schäden oder technische Probleme



„Sie haben kurz vor Mittag aufgepackt und sind gestartet. Auf Wiedersehen, alles Gute und weg waren sie.“

Eva-Maria über den Abschied von Hagen und Walter



Auf der Indien-Tour 1959-62

wie es zum Beispiel Walter Hamann tat.

Nach der Abreise von Walter und Hagen fühlt sie sich, von ihrer Freundin Karin und der Bekanntschaft zu den indischen Motorrad-Globetrottern abgesehen, allein in Teheran. Sie beschließt, das Angebot des wohlhabenden Irakers Scheich Ghazi, einem Bekannten aus Bagdad, zur Finanzierung eines Fluges über die irakische Hauptstadt nach Deutschland anzunehmen und reist ab. Ihr Fahrrad lässt sie, wie sie in ihr Tagebuch notiert, in Teheran zurück. Über dessen Verbleib hüllt sich der Mantel der Geschichte.

„Als er endlich um 9:30 Uhr ankam, ging alles schnell. Der Abschied von meinem alten treuen Rad ist mir am schwersten geworden, am liebsten

„Der Abschied von meinem alten treuen Rad ist mir am schwersten geworden, am liebsten wäre ich doch wieder mit ihm losgefahren.“

Eva-Maria Stemmeler

wäre ich doch wieder mit ihm losgefahren.“ Wie sie 1956 weiter in ihre rheinische Heimat gelangte, ist unklar. Fest steht, dass sie danach offenbar in den nächsten Jahren für eine neuerliche Reise – inspiriert durch die Bekanntschaft mit den indischen Motorrad-Globetrottern in Teheran – nach Pakistan und Indien spart. Als Reisemittel wählt sie erneut das Fahrrad und erwirbt ein grün-graues Damen-Konfektionsrad (Hinterradnabe: Torpedo, 1955) des Konfektionärs Fahrrad-Haus Floeck in Lechenich nahe ihres Wohnortes Ahrem. 1959 bricht sie mit ihrer Freundin Rosa in Richtung Naher Osten auf. Das beschriebene „Floek“-Rad und die passenden Satteltaschen sind auf vielen Fotos der Reise, die sie schließlich alleine bis ins Jahr 1962 durchführt, zu sehen. Nach ihrer erneuten Rückkehr wandert das Rad gereinigt in den Keller, inklusive der ordentlich verpackten Reiseausrüstung in den Canvas-Satteltaschen – trotz mehrerer Umzüge scheinen sie bis zu meiner Inaugenscheinahme Jahrzehnte unberührt geblieben zu sein. Zum Inhalt zählen sogar Kleidungsstücke, die schon auf Fotos der Hamann-Reise von 1955 eindeutig zu erkennen sind. Die Verwandtschaft berichtete mir, dass Eva-Maria wegen einer ernsthaften Erkrankung in den 1960er Jahren keine Radreisen mehr unternahm. So wirkt das fahrbereite Rad mit seinen gepackten Taschen wie ein Relikt aus einer anderen, für sie glücklicheren Zeit. ☼

1 Wolfgang Graf Berghe von Trips (1928-1961), deutscher Rennfahrer und posthum Vizeweltmeister der Formel 1, tödlich verunglückt in Monza.

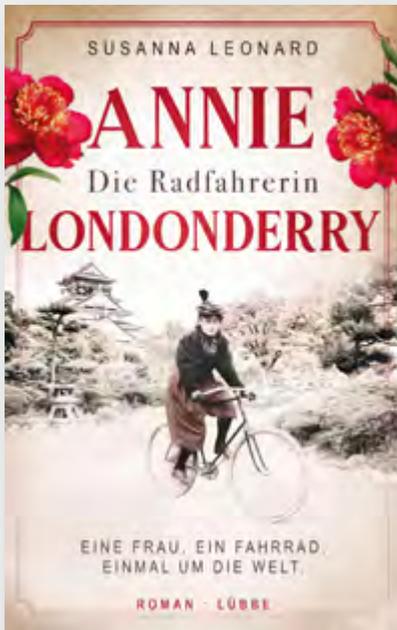
2 Wilhelm Noll (1926-2017), Fritz Cron (1925-2017), Willi Faust (1924-1994), Karl Remmert (1925-1956), Walter Schneider (1927-2010), Hans Strauß (1924-2001)

3 Inge Stoll (1930-1958), deutsche Rennfahrerin im Gespann von Jacques Drion, tödlich verunglückt 1958

4 Ostholsteiner Anzeiger Nr. 42, 18./19.02.1956

Literatur &

Lesetipps



Die Radfahrerin Annie Londonderry – Eine Frau · Ein Fahrrad · Einmal um die Erde
399 Seiten, Softcover, 13,5 cm x 21,5 cm.
Bastei Lübbe
ISBN 978-3-404-18879-6
Preis 13,00 €

Die Radfahrerin Annie Londonderry

VON SUSANNA LEONARD

Einen Roman zu schreiben über diese legendäre Radlerin, die als Erste mit dem Rad die Erde umrundete – kann das gut ausgehen? Nach Lektüre der Romanbiografie kann ich diese Frage bejahen.

Die Autorin Susanna Leonard hat es verstanden, aus den wenigen Fakten über Londonderry eine Geschichte zu entwickeln, die Leser*innen bis zur letzten Seite bei der Stange hält. Durch geschickte Kombination verschiedener Erzählformen, auch in diversen Zeitebenen, bleibt die open-end-story spannend. Es gelingt Leonard, sich der gespaltenen Persönlichkeit der Londonderry anzunähern, zeigt ihre innere Zerrissenheit und Selbstzweifel auf. Auch die Facette ihrer Geltungssucht wird ebenso thematisiert wie ihre Leidenschaft, Lügengeschichten zu verbreiten. Lobenswert an diesem Roman ist, dass die Autorin der Leserschaft die Möglichkeit gibt, Reales und Fiktives zu trennen. Das wird erreicht durch ein Personenregister am Buchanfang, das

historisch belegte und fiktive Personen trennt. Weiter gibt es am Buchende eine Zeittafel, welche die wenigen wahren Fakten aus Londonderrys Leben auflistet. Das Kapitel „Dank und Schlussbemerkung“ gibt wertvolle Hinweise zu Quellen und zur Vorgehensweise der Autorin – es sollte aber m. E. vor dem Roman gelesen werden. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, die notwendige Distanz beizubehalten, denn natürlich ist die Story von 400 Seiten zu mehr als 90 Prozent erdacht, was unter dem Aspekt der „dichterischen Freiheit“ legitim ist.

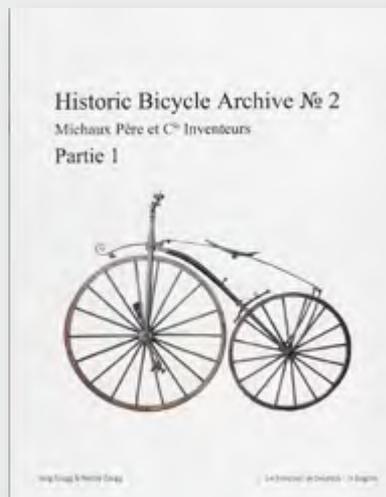
Niemand weiß, wie Annie Londonderry alias Anna Cohen-Kopchovsky wirklich dachte und handelte, was sie letztlich wirklich erlebte als sie ihren Mann und drei kleine Kinder für 15 Monate in Boston (USA) zurückließ. Der vorliegende Roman bildet eine Möglichkeit von vielen ab – mir hat Leonards Variante gut gefallen und meinen Blickwinkel auf die erste Weltumradlerin deutlich erweitert.

Michael Mertins

Historic Bicycle Archive Nr. 2 Michaux Père et Cie Inventeurs / Partie 1

VON JÜRIG & NICOLA ZAUGG

Nachdem Pierre Michaux seinen Betrieb an seine ehemaligen Teilhaber, die Brüder Olivier, verkauft hatte, begann er im Juni 1869 erneut, entgegen allen vertraglichen Abmachungen, Vélocipèdes herzustellen, bis im Januar 1870 ein Gerichtsurteil die Produktion beendete. Jürg und Nicola Zaugg beweisen anhand existierender Exemplare, dass diese, trotz der optischen Ähnlichkeit, mit neuen Maschinen und Werkzeugen hergestellt wurden und widerlegen damit die Theorie, es habe sich um Bauteile der „Compagnie Parisienne“ gehandelt. Dreisprachig.



HBA Nr. 2 Michaux Père et Cie Inventeurs / Partie 1
Jürg & Nicola Zaugg
ISBN 978-3-033-09397-3, 82 S.
Preis 38,00 €
Bezug unter ordinary.bicycle@bluewin.ch



Mein Rad und ich

„Deutschland-Rad“ August Stukenbrok Einbeck, 1907

VON ULI FEICK

Das vorgestellte Rad ist ein „Deutschland-Rad“ des Versandhändlers August Stukenbrok, Einbeck, aus dem Jahr 1907.

Seit wann hast du das Rad?
Ich besitze das Rad seit 1991.

Woher stammt das Rad?
Das Rad stammt aus einer Fund-Fahrrad-Versteigerung der Berliner Polizei. Es gelangte wegen Unverkäuflichkeit zusammen mit weiteren zwanzig beschädigten Fahrrädern in eine Einrichtung der Jugendhilfe. Dort bauten straffällig gewordene junge Leute unter meiner Anleitung diese Räder für den Eigenbedarf wieder auf. Das

Deutschland-Rad war der Lohn für meine Tätigkeit dort.

In welchem Zustand war das Rad?
Das Rad war in einem schlechten Zustand. Überstrichen, ohne Nickel hatte es ein 26er Hinterrad in Chrom mit 1/2 Zoll-Teilung statt der passenden 5/8 Zoll-Teilung. Es fehlten Kette, Sattel und Pedale.

Wie hast du deine Erwerbung behandelt?
Ich habe die fehlenden Teile aus meinem Fundus ergänzt und das Rad technisch komplett überholt. Später konnte ich auch noch die passende Satteltasche und eine Weltlaterne ergänzen.

Was magst du an dem Rad besonders?
Die Rahmenhöhe von 62 cm passt exakt zu meiner Körpergröße. Ich mag die aufrechte Sitzposition sowie die hohe Übersetzung.

Hattest du bereits ein besonders schönes Erlebnis mit dem Rad?
Seit 1993, wie auch auf vielen Velocipedien seit Werder im Jahr 1995, bin ich es über 5000 km gefahren. Bis auf eine gelockerte linke Kurbel hatte ich keine einzige Panne damit. Die ehemals neuen roten Reifen haben nun auch die zum Rest des Rades passende Patina. Seit 10 Jahren fahre ich das Deutschland-Rad nur noch ein- bis zweimal im Jahr und gönne ihm die Rente. ☼





Das Original unter der Lupe

Ein Panzer für Sensibelchen

Panzer-Luxus-Touren-Maschine
mit doppelt federndem Sitz.
Modell D. F. S. 1908

VON HELGE SCHULTZ





Hermann Prenzlau aus Hamburg hieß der Meister im Tricksen und Täuschen, in dessen Panzer-Fahrrad-Fabrik niemals Fahrräder hergestellt, sondern im höchsten Fall montiert wurden. Die qualmenden Schornsteine und sein weitläufiges Fabrikgelände müssten im Nordkanal gestanden haben, sollte man seinen Werbefraß glauben. In Wirklichkeit stand dort auf einem handtuchbreiten Streifen Land nur ein Lagerhaus mit großem Verwaltungsgebäude.¹

Prenzlau hantierte virtuos mit dem Werkzeugkasten des Marketings. Sei es nun die aufwendige Werbung, piz-zatellergröße Kettenblätter oder der doppelt federnde Sitz (DFS) als Alleinstellungsmerkmal, all dies sollte das Interesse der Kundschaft auf sich ziehen. Und dass Herr Prenzlau damit nicht so falsch lag, zeigt sich in der Tatsache, dass solch ein Panzer-DFS-Rad noch heute des Sammlers Herz vor Freude hüpfen lässt. Auch wenn eine einfach gefederte Sattelstütze denselben Zweck erreicht.

Hergestellt wurden die Fahrräder von den Eisenwerken Gaggenau (Badenia), 650 km entfernt, ganz im Süden des Deutschen Reiches. Nur das Muster des Kettenblatts, die Weiterverwendung (nach 1906) des alten Feststellers der Badenia-Räder und, zumindest bei den DFS-Rädern, das damaszierte Emblem auf dem hinteren Schutzblech machen aus dem badischen Produkt ein Panzer-Fahrrad.

Aber immerhin, die doppelt federnde Sattelstütze der DFS-Räder (Bilder auf Seite 32) hat sich Prenzlau patentieren lassen (DK Patent 10484, angem. 7.6.1907, CH Patent 40944, angem. 8.6.1907, FI Patent 3208, erteilt 23.1.1908). Ein deutsches Patent ist nicht auffindbar. Die praktische Ausführung an diesem Exemplar aus dem ersten Baujahr 1908 entspricht nicht ganz der Patentzeichnung. Die Feststellung der vorderen Sattelstütze mittels eines horizontalen Keils, dessen Verschraubung sich links und rechts am Oberrohr abstützt, hätte wohl früher oder später zu zwei dekorativen Beulen in Selbigem geführt und wurde offensichtlich überarbeitet. Auch verschwindet die hintere Federung nicht

wie in der Patentzeichnung in einem abgewinkelten Sattelrohr. Die „Sattelklemmmuffe“ hält nur noch die Sattelstütze, das Sitzrohr wird von der Muffe weg nach vorne verlegt.

Die brückenförmige Doppelsattelstütze taucht in zwei „Patronen“, die den Federmechanismus enthalten. Die Spiralfedern, welche die „Beine“ der Sattelstütze umgeben, stützen sich am unteren Ende auf einen eingeschraubten Ring, der als Widerlager für die Feder dient. Dieser ist seitlich mit einer kleinen Madenschraube gesichert. Zwei Filzdichtungen verhindern das Eindringen von Staub und Dreck. Die Muttern am Fuß hindern die Sattelstütze nur am Herausspringen. Die Federhärte lässt sich nicht verstellen.

Die Höhenverstellung und die Fixierung des Sattels erfolgen auf folgende Art und Weise: Ins Innere der beiden Rahmenmuffen ist ein geschlitztes Federblech eingesetzt, welches an der Oberkante gegen den Rahmen abgenschragt ist und die Federpatrone hält. Fixiert wird die Stütze mit einem Gewinding, der die Patrone umschließt und beim Einschrauben in den Rahmen einen Sicherungsring mit entsprechender Schrägung zwischen Rahmen und Blecheinlage drückt und so das Federblech fest gegen die Patrone hält.

Ganz bizarr ist die Funktion des quadratischen Lochs in der „Brücke“ der Sattelstütze, welche die vierkantige Achse der normalen Sattelklemmschelle aufnimmt. Auf diese Art wird die horizontale Verstellung des Sattels unmöglich.

Der zusätzliche Fertigungsaufwand und die Einschränkung der Nutzbarkeit nähren die Spekulation, dass auf diese Art und Weise die Position des Sattels so festgelegt werden soll, dass Klemmen der Sattelstütze durch ungleichmäßige Belastung der Beine der Sattelstütze vermieden wird.

Das konstruktive Problem der störenden Werkzeugtasche wurde ganz einfach durch ein Loch in dieser gelöst, in welche die Federpatrone eintaucht. Und diese eignet sich mit ihrer protzigen Aufschrift **Panzer Doppelt Federner Sitz** hervorragend als Werbeträger. Die mangelnde horizontale Verstellbarkeit des Sattels zusammen mit der rein vertikalen Höhenverstellung (im Gegensatz zur diagonalen Verstellung der konventionellen gefederten Sattelstütze) sowie ein Mehrgewicht von 0,7 - 0,8 kg machen die DFS nicht zum



F&S-Rücktrittnabe Modell 07, Befestigung der Schutzblechstreben



Befestigung der vorderen Schutzblechstreben



Markentypische Verschraubung der hinteren Schutzblechstrebe



Markentypisches, pizzatellergroßes Kettenblatt mit 3-Punkt-Befestigung



Der Lampenhalter mit der engen Durchführung für das Bremsgestänge



Einfach gefertigter vorderer Schutzblechhalter, Bremsgestänge mit innenliegender Feder



Damasiertes, kupferfarbenes Emblem auf dem hinteren Schutzblech



Der ehemalige Feststeller der Badenia Werke wird nach 1908 nur noch von Panzer weiterverwendet



Bremsgestänge mit Sechskantmutter, Rahmennummer über der unteren Lagerschale

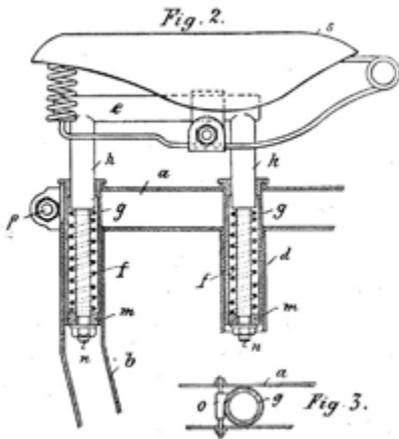
großen technischen Wurf, aber die Federung macht etwas her, und siehe da, zugleich mit ihrer Einführung, beginnt der Absatz der Panzerräder zu boomen.²

Kommen wir zu den kleinen Details, die ein Produkt der Eisenwerke Gaggenau in dieser Zeit oder wie in unserem Falle die Panzerfahräder gemeinsam kennzeichnen.

Markant ist der Aufbau des Tretlagers und die Einstellung des Lagerspiels. Der rechte Konus ist wie üblich auf der Welle verschraubt. Der linke Konus besitzt eine Nut, wird auf eine Nase der Welle aufgesteckt, und bleibt in Längsrichtung beweglich. Das Spiel reguliert man mit einer Madenschraube in der linken Kurbel, die den Konus auf der Welle verschiebt. Diese Konstruktion soll es ermöglichen, das Tretlagerspiel einzustellen, ohne die Kurbeln zu ent-



Eintauchen der Sattelstütze in die Werkzeugtasche



Abweichende Skizze aus der Patentschrift von 1907



Nach außen abgeschrägtes Federblech in der Oberrohrmuffe



Rechts: Innenleben der Federpatrone. Links: der Gewinding über der Federpatrone drückt den darunterliegenden Sicherungsring gegen das Federblech in der Rahmenmuffe

fernen. Schön gedacht, und bei regelmäßiger Pflege sicher eine gute Sache. Ob die Konstruktion mit dem beweglichen Konus bei zunehmendem Lagerspiel die Angelegenheit nicht noch verschlimmert, ist zumindest diskussionswürdig. Charakteristisch sind auch die hinteren Schutzblechstreben, welche am unteren Ende um 90 Grad abgewinkelt sind, von innen durch Löcher in den Sitzstreben geführt und an deren Außenseiten verschraubt werden. Die vorderen Schutzblechstreben sind zweiteilig und ähnlich wie am Hinterbau am Ende um 90 Grad gebogen und mit einer Blechlasche verschraubt. Diese ist so gesickt, dass die Streben mit der Außenkante der Gabel in einer Flucht liegen. Eine elegante Lösung.

Typisch für Panzer (und Badenia): die abnehmbaren Sitzstreben, das Bremsgestänge mit verdicktem Fuß und innen liegender Feder, die Form der Führungsöse und die auffällige sechskantige Klemm-Mutter. Der aus einem starken Stück Blech ausgeschnittene Winkel der oberen Schutzblechhalterung wirkt, als wäre er an der heimischen Werkbank entstanden, ist aber charakteristisch für die Räder aus der Zeit.

Nicht zu vergessen der Feststeller: Eine dicke Scheibe mit zwei am äußeren Rand diametral angelöteten Kugeln, welche bis 1906 von Panzer und Badenia gemeinsam benützt wurde und danach allein für die Hamburger Marke typisch war.

Der oftmals ausgesprochen schlechte Fundzustand von Lack und Nickel und Gerüchte über die Qualität der Bauteile („butterweiche Kurbeln“) untermauern den Eindruck eines günstigen Spezialrads mit Showeffekt. Eben etwas für Poser. Aber dafür lieben wir es ja. ❁



1 Amenda, Breiholz: Hammonia & Co, Werbung Hamburger Fahrradmarken. Vortrag Wintertreffen 2023

2 Amenda, Breiholz: Hammonia und Co., Hamburger Fahrradmarken 1869 – 1969 in Veröffentlichung Schriftenreihe Historische Fahrräder e. V.

Mein Dank für die Unterstützung gilt Dirk Breiholz und Wulf Mönnich.

Das Dokument

Mühsam nährt sich der Radrennfahrer

VON HELGE SCHULTZ

Vertrag der Bielefelder Maschinen-Fabrik vorm. Dürkopp & Co mit Fritz Bauer um 1910/11

Solch einen originalen Sponsorenvertrag, oder besser dessen Abschrift, bekommt man nicht alle Tage in die Finger. Dieses Fundstück aus dem Nachlass des Radprofis Fritz Bauer ermöglicht uns den Einblick hinter die Kulissen des Rennzirkus.

Fritz Bauer war keine kleine Nummer im Rennsport. Bis er im Jahr 1915 begann, sich seine Sporen als Steher zu verdienen, wurde er 1912 und 1914 jeweils Zweiter bei der Fernfahrt Wien-Berlin. 1919 wurde der Berliner der am viertbesten bezahlte Radrennfahrer Deutschlands.¹ Bauer war zum Zeitpunkt der Vertragsgültigkeit (der Vertrag galt bis zum 1.11.1911 und verlängerte sich automatisch, wenn er nicht rechtzeitig gekündigt wurde) ein aufgehender Stern am Profi-Himmel.

Werfen wir als erstes einen Blick auf die im Vertrag festgelegten Prämien:

Rennen unter 250 km: Für einen 1., 2. oder 3. Platz erhält der Fahrer jeweils 70, 50 bzw. 25 Pfennige pro Kilometer. Für Rennen über 250 km gibt es etwas mehr: 80, 60 bzw. 30 Pfennig pro Ki-



Grußkarte von Fritz Bauer als Steher auf einem Arcona Rad

lometer. Allerdings nur für vom DRB, ARU oder Sächsischen Radfahrerbund anerkannte Rennen.

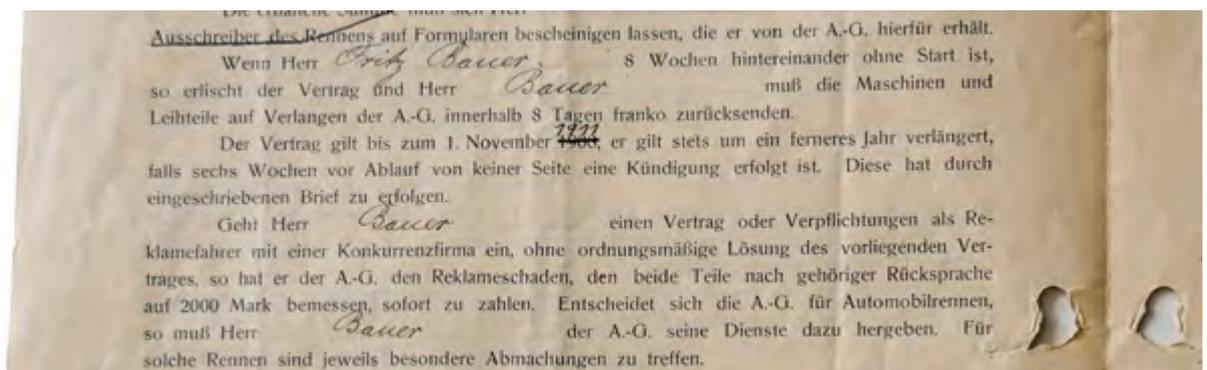
Im Jahr 1912 war Fritz Bauer sehr erfolgreich mit jeweils dem 2. Platz bei dem bedeutenden Rennen „Wien-Berlin“ (598,1 km), der seine Kasse mit 359 Mk füllte, und „Rund um Iserlohn“ (214

km) mit 107 Mk². Ein 3. Platz bei „Rund ums Vogtland“ (214 km) brachte ihm 53 Mk. Weitere Siege sind im Sport-Album der Radwelt nicht gelistet.³ Das ergibt summa summarum 519 Mark.

Nach heutiger Kaufkraft⁴ bedeutet das 3114 € aus dem Vertrag mit dem Fahrradhersteller (unter der Annahme, dass der Vertrag noch bis 1912 verlängert wurde).

Vermutlich werden das nicht die einzigen Sponsorengelder gewesen sein, der Zusatzbetrag aus anderen Verträgen dürfte aber überschaubar sein, da F&S und die anderen Nabenhersteller entfielen, weil Dürkopp seine eigene Rücktrittnabe herstellte. Hinzu kamen noch die Preisgelder, welche bei den großen Rennen auch bedeutende Beträge erreichen konnten.

Betrachtet man die Listen der Gewinne im Sport-Album der Radwelt scheint aber eines sonnenklar: Die großen Blumentöpfe gab es nicht im Straßenrennen zu gewinnen, das Geld lag auf der Bahn, nicht auf der Straße. Der 1912er Jahresgewinn (Preisgelder) des Dauer-



Unterer Teil der Seite 2 des Vertrags. Der obere Teil wurde durchgestrichen.

Vertrag. (Abschrift!)

Zwischen Herrn *Fritz Bauer, Charlottenburg, Hardenbergstr. 19.*
und der BIELEFELDER MASCHINEN-FABRIK vorm. **Dürkopp & Co.**, Bielefeld, die in diesem
Vertrage kurzweg die A.-G. genannt wird, ist folgende Vereinbarung getroffen:

Von nachstehendem Vertrage kann die A.-G. sofort zurücktreten, wenn Herr *Fritz Bauer*
über den Inhalt Dritten Mitteilung macht.

Herr *Fritz Bauer* verpflichtet sich, während der Vertragsdauer zu allen
*Strapen-*Rennen, die er zufolge ausdrücklicher Erklärung auf **eigene Verantwortung** betreibt, also
weder ihm noch seinen Erben eventuellenfalls Regressansprüche an die A.-G. zustehen, aus-
schließlich Original-Dürkopp-Fahrräder zu benutzen.

Die — auch nur ausnahmsweise — Benutzung einer anderen Marke ist verboten und
wird mit einer Konventionalstrafe von 500,— Mk. belegt, die Herr *Fritz Bauer*
an die A.-G. zu zahlen hat. In einem solchen Falle erlöschen außerdem alle, auch die rück-
ständigen Ansprüche des Herrn *Fritz Bauer*, an die A.-G.

Schlechtes Abschneiden im Rennen darf Herr *Fritz Bauer* nicht auf
die Beschaffenheit des Rades zurückführen. Dies gilt als Verstoß gegen diesen Vertrag.

Die Fahrräder und Ersatzteile erhält Herr _____ in einer von
der A.-G. zu bestimmenden Anzahl von dieser leihweise. Alles Leihgut, für welches Herr
Fritz Bauer bis zur Rückgabe belastet bleibt, ist bis zum 15. November
oder bei vorzeitiger Unterbrechung des Vertrages 8 Tage nach Aufforderung post- bzw. fracht-
frei an die A.-G. nach Bielefeld zu senden. *Für die Bereifung der Räder hat Herr*
Fritz Bauer selbst zu sorgen.

Eine Hauptbedingung dieses Vertrages ist, daß sich Dürkopp-Fahrer gegen-
seitig unterstützen. Gegenteiliges, wie z. B. das Kippfahren gegen andere Dür-
koppfahrer, gilt als Vertragsbruch.

Gewonnene erste und zweite Preise hat Herr *F. Bauer* sofort am
Tage des Rennens telegraphisch der A.-G. mitzuteilen. Die Mitteilung des Fahrers muß am
darauffolgenden Tage bis 9 Uhr vormittags im Besitze der A.-G. sein; späteres Eintreffen des
Berichts gilt als nicht gemeldet und stehen für solche, wie für unterlassene Meldungen Herrn
F. Bauer ~~Prozente~~ *an dem Sieg* nicht zu, selbst wenn mit den Siegen
Reklame gemacht wird. Durch Protest erlangte Siege müssen ebenfalls am Tage des Rennens
gemeldet werden, ist das nicht möglich, so fällt ein Anspruch auf ~~Prozente~~ *fort.* *
Bei Rennen, die in mehreren ~~Läufen~~ *Stappen* ausgefahren werden, wird nur ein Sieger durch die
A.-G. anerkannt. Das Gewinnen einzelner ~~Läufe~~ *Stappen* bedingt keine Ansprüche auf ~~Prozente~~ *Stappen*, wenn
selbst die A.-G. mit den gewonnenen Läufen Reklame macht.

Abgebrochene Rennen werden nur honoriert, sofern ein Fahrer als Sieger erklärt ist;
dann aber auch nur im Verhältnis zur wirklichen Leistung. (Beispiel: Wird ein Stundenrennen
bei einer halben Stunde abgebrochen, so kommt nur die Hälfte der Prozente zur Auszahlung.) X X

Es werden nur ausgeschriebene Rennen honoriert, Matche nur nach vorheriger Mitteilung.
Die Genehmigung dazu soll die A.-G. ohne Gründe nicht verweigern.

Herr _____ erhält für während der Vertragsdauer auf „Dürkopp“
erzielte erste Preise bis _____ Mk. in Worten _____ Mark
_____% — Höhere Preise werden bei der Verrechnung auf _____ Mk.
in Worten _____ Mk. reduziert.

fahrers (Stehers) Arthur Stellbrink lag bei 35 020 Mark, nach heutiger Kaufkraft ca. 210 000 €. Mit der Hälfte (18 269 Mark, ca. 110 000 €) musste sich der beste Flieger, Walter Rütt, zufrieden geben.

Die Gewinne der Straßenfahrer werden nicht verzeichnet, aber die allein schon vergleichsweise geringe Anzahl an Rennen schränkte die Verdienstmöglichkeiten der Könige der Staubwolke ein, wobei die geringe Zahl das geringere Publikumsinteresse widerspiegelt und somit auch die Höhe der Preisgelder. So lag 1913 die Zahl der gelisteten Steherrennen in Deutschland bei 70, die der Flieger (Sprinter) bei 38 und die der Straßenrennen bei 27.

Fritz Bauers Einnahmen im Jahr 1913 bei drei Platzierungen zwischen Platz zwei und drei dürften auch mit Preisgeldern eher bescheiden gewesen sein. 1915 wendet sich Fritz Bauer dem Stehersport zu und wird 1919 Vierter auf der Liste der Bestverdiener mit 87 000 Mark an Gewinnen, was heute ca. 104 000 € entspräche.⁵

Rechte werden Herrn Bauer, außer den Prämien und der Nutzung des Mate-



2. Preis „Rund um Schwaben“: Schleife aus dem Nachlass von Fritz Bauer

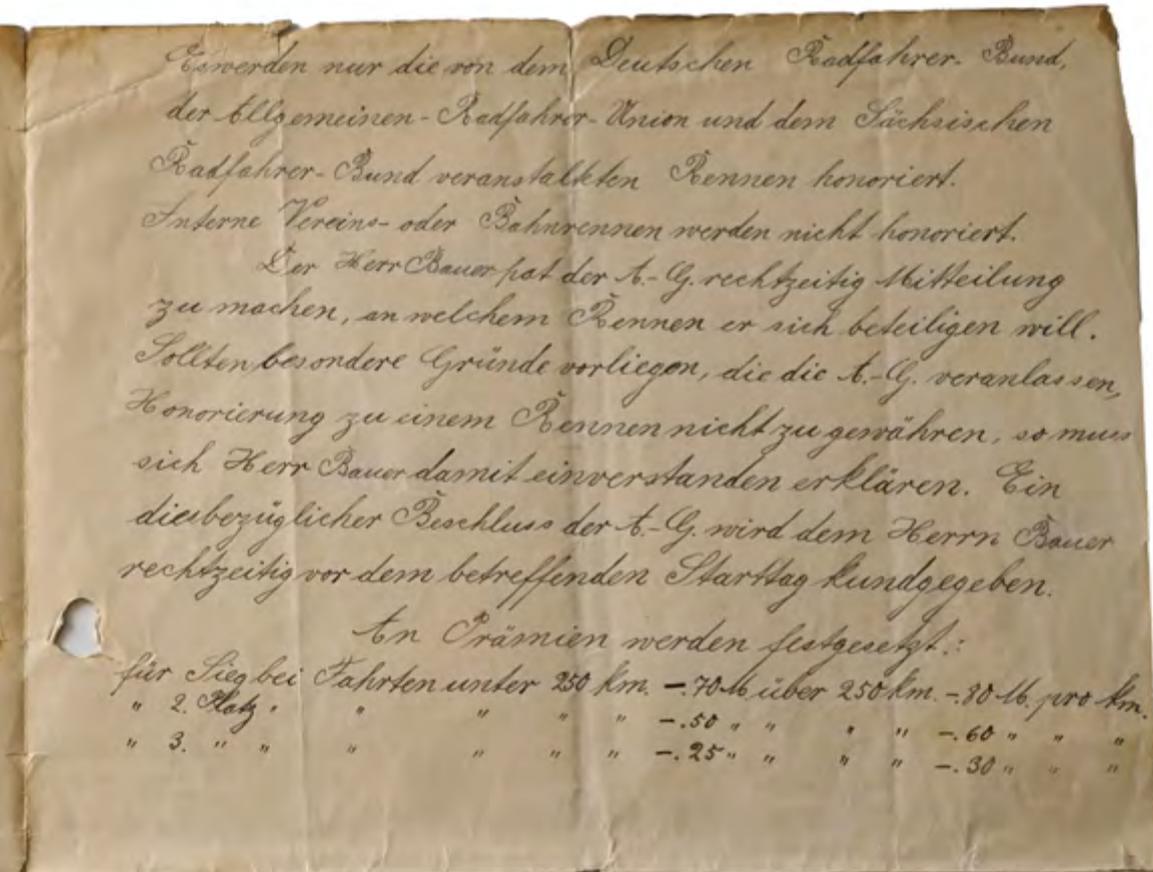
rials, nicht zugestanden. Die Fahrräder und Ersatzteile sind Leihgaben und müssen Ende des Jahres zurückgegeben werden. Die Reifen hat er selbst zu beschaffen.

Weiten Raum nimmt im Vertrag die sofortige Meldung der Ergebnisse ein. „Gewonnene erste und zweite und dritte Preise hat Herr Bauer sofort am Tage des Rennens telegraphisch der A.-G.“ zu melden. Erfolgt die Meldung der Erfolge verspätet, entfällt die Prämienzahlung „selbst wenn mit den Siegen Reklame gemacht wird.“ Etappensiege bei längeren Fahrten bewirken keine Prämienzahlung, dürfen aber von Dür-

kopp für die Werbung benützt werden! Und „Sollten besondere Gründe vorliegen, die die A.-G. veranlassen, Honorierung zu einem Rennen nicht zu gewähren, so muss sich Herr Bauer damit einverstanden erklären.“ „Wenn Herr Fritz Bauer 8 Wochen hintereinander ohne Start ist, so erlischt der Vertrag“. Da konnte man ihm nur wünschen, ohne schweren Sturz durch die Saison zu kommen.

Die hohen Konventionalstrafen bei Vertragsbruch (2000 Mk) oder Nutzung eines Fremdfabrikats während der Rennen (500 Mk) und das Verbot des Kippfahrens gegen Dürkopp-Fahrer, welches als Vertragsbruch bewertet wird, sind wohl eher üblich. Unter Kippfahren versteht man das blitzartige Abkippen des Rades um den aufrückenden Fahrer zum Kontern und der Verlangsamung der Fahrt zu zwingen. Dabei wird das Rad zur Seite gelenkt wobei der Oberkörper aber in der vorherigen Fahrposition bleibt.

Mein Dank für die Unterstützung an Udo Schmidt-Arndt. Das komplette Dokument wird demnächst bei velopediia.online veröffentlicht. ☼



1 Sport-Album der Radwelt 1920
 2 Das Datum der Unterzeichnung fehlt, aber als Laufzeitende wird November 1911 genannt
 3 Sport-Album der Radwelt 1913
 4 Kaufkraftäquivalente historischer Beträge in deutschen Währungen, Stand März 2023. Hrsg. Deutsche Bundesbank
 5 1919 ist die Kaufkraft der Mark auf 1/5 gesunken

Die Feder

Der mit den alten Böcken fährt.

Florian teilt dasselbe komische Hobby wie wir alle

VON FLORIAN FREUND, MÜNCHEN



Mein erstes altes Rad kaufte ich in den 90er-Jahren. Dabei hatte ich als Teenager keineswegs die Absicht, damit anzufangen, Fahrräder zu sammeln, sondern fand das Rad einfach schön, und außerdem versprach man mir, dass es für die Ewigkeit gebaut sei. Leider dauerte diese Ewigkeit nicht sehr lange und so kam ich zum nächsten alten Rad. Dabei habe ich gutgläubig einem Flohmarkthändler vertraut, der es zehn Jahre älter machte, als es war.

Nachdem mich ein Mitschüler aufklärte und ich das erste Mal eine Fahrradsammlung sehen durfte, wollte ich mehr wissen und mir keinen Bären mehr aufbinden lassen. Doch in der Stadtbücherei gab es nicht wirklich viel zum Thema. Neben „Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte“ war es vor allem Martin Machs Buch „Der Adler auf dem Schutzblech“, welches mich wirklich begeistert hat. Doch an weitere Informationen zu kommen, war ohne Internet wirklich schwierig. Erst als ich Rainer Tietz und Stefan Simoneith kennenlernte, hörte ich vom Dresdener Knochenschüttler.

Nachdem diese mich 1997 zur ersten Velocipediade mitnahmen, hatte ich die Nadel endgültig im Arm. Während ich zu Hause in München mit meinen alten „Böcken“ häufig zum Gespött wurde und bei der Suche nach Ersatzteilen recht unfreundlichen Fahrradhändlern begegnet bin, war die erste Velo in Glindow eine Offenbarung. Ich hatte bis dahin

nicht zu hoffen gewagt, dass es so viele Menschen gibt, die dasselbe komische Hobby teilen.

Auch heute kommt hin und wieder ein hübsches Rad zu mir, aber meine Jagdleidenschaft konzentriert sich mittlerweile hauptsächlich auf Informationen. Ein „Nachteil“ dieses

Forschens ist, dass sich der Blick auf Fahrräder ändert.

So haben für mich zum Beispiel Rennräder, die aus alten Teilen neu aufgebaut sind, keinen geschichtlichen Wert, sondern sind höchstens ein Beleg des aktuellen Zeitgeists. Dass man die heute gesuchten Leichtmetallteile von Diamant in den 1930er-Jahren einzeln kaufen konnte und dass sie damals auch zum Auf- und Umbau individueller Rennräder anderer Hersteller verwendet wurden, kann man sich kaum noch vorstellen, da fast alle diese Räder von Sammlern geplündert

wurden – und ja, ich habe früher natürlich auch Räder gekauft, nur um etwas abzuschrauben, und ich bin sie in meinem jugendlichen Leichtsinne auch viel gefahren. Zerrissene Lederdecken, gebrochene Sattelgestelle und Holzfelgen, abgerissene Tretlagerwellen und ein Rahmenbruch pflasterten den Weg zu der Erkenntnis, dass nichts für die Ewigkeit gebaut ist.

Dass eine Sammlung mit fünf Rädern viel spannender sein kann als eine ganze Scheune voll damit, habe ich von Dirk Breiholz gelernt, an den ich die Feder weiterreiche. 



Post aus England

Major Taylor, Tasmanien und der Wright Flyer

VON TONI THEILMEIER

Eigenartig, seit dem letzten Mal gibt es effektiv nur drei britische Hefte zu besprechen.

In den **News & Views** keine Auktionsberichte, keine für uns Kontinentaleuropäer interessanten Buchrezensionen, nichts. Nur, wie immer, schöne Bilder von Treffen, Dutzende von Kleinanzeigen und spannende Auflösungen von Nachfragen zu seltenen Rädern oder Teilen.

Ähnliches gilt für den **Boneshaker 220**. Er enthält eine reichhaltige Sammlung von kürzeren Artikeln, die zwar interessant zu lesen, aber überwiegend nicht von internationalem Interesse sind. Beispiel: Gleich der erste Artikel von Carlton Reid, der sich mit Straßenbau im London des 19. Jahrhunderts befasst.

Von technischem Belang für Fotointeressierte mag der Artikel von Mandy

Garratt sein. Sie ist Konservatorin bei Historic England, einer Institution, die sich unter anderem mit der Erhaltung historischer Bildaufnahmen aus England beschäftigt. Natürlich sind unter den Bildern auch solche von frühen Radfahrern. Garratt berichtet, wie eine besonders große Glasplattennegativsammlung in die Archive von Historic England geriet und was getan werden musste, um die Platten zu retten. Man kann die Sammlung übrigens unter historicengland.org.uk/photos anschauen wenn man den Archivtitel OFHO1 sucht.

Ein bemerkenswertes Stück findet sich dann doch auch in diesem **Boneshaker**. David Herlihy beendet die lange, dreiteilige Darstellung seiner Forschung

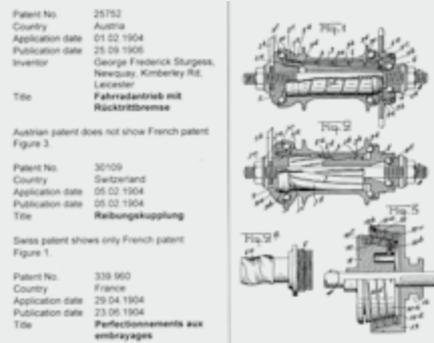
zu den frühesten Tagen des Fahrrads. Wie heißt noch gleich das neue Welt-raumteleskop, mit dem man bis zum Urknall gucken kann? Das ist auf dem Gebiet des Rads die Funktion von Herlihy's Artikelserie, nur viel billiger. Die Beschreibung der Querelen um die Errichtung eines Michaux-Denkmal in den frühen 1890ern krönt eine intelligent und einsichtig kommentierte Sammlung von Fakten zur Frühgeschichte des Fahrrads.

Nun noch der **Boneshaker 219**. Das Titelbild bereits ist faszinierend; es zeigt eine Studioaufnahme von Major Taylor von 1900, auf einer Bahnmaschine sitzend. Ist das ein Crescent-SKS? Ich weiß nicht, was er damals gefahren hat, aber von den Seiten 4 bis 9 des



Fotos aus dem Historic England Archive





Major Taylor der schwarze Champion,
Sturgess Rücktrittnabe

Hefts erfährt man Spannendes anhand einer transkribierten Diskussion, die Andrew Ritchie und Lynne Tolman über einige Briefe geführt haben, die aus der Feder Taylors stammen und die 2020 aufgetaucht sind. In ihnen wird u. a. deutlich, dass Taylor große Schwierigkeiten hatte, als schwarzer Champion Akzeptanz zu finden. Er wurde sogar tötlich angegriffen.

Rosemary Sharples entführt uns danach nach Australien. Ein englischer Radfahrer namens Kelburne Edge wanderte 1891 dorthin aus. Gleich zu Beginn seines Aufenthalts bereiste er per Rad die Insel Tasmanien. Sein Tagebuch von der Reise ist erhalten und wird in Auszügen wiedergegeben. Edge und seine Begleitung legten in schwierigem Gelände zwischen 34 und 60 Meilen täglich zurück, und das ohne großartige Probleme mit den Rädern. Scotford Lawrence fragt sich, was ein Radfahrer ist. Hört sich seltsam an, ist es aber nicht. Tatsächlich beschäftigt er sich mit frühen Fotos von Radfahrern – oder was man dafür halten könnte. Denn was ist ein Fahrrad? Und ab wann gibt es Fotos davon? Die Attraktion des Artikels besteht in den seltenen Abbildungen von den eigenartigsten menschengetriebenen Fahrzeugen zu Lande, zu Wasser und in der Luft, und ihrer sachkundigen Kommentierung.

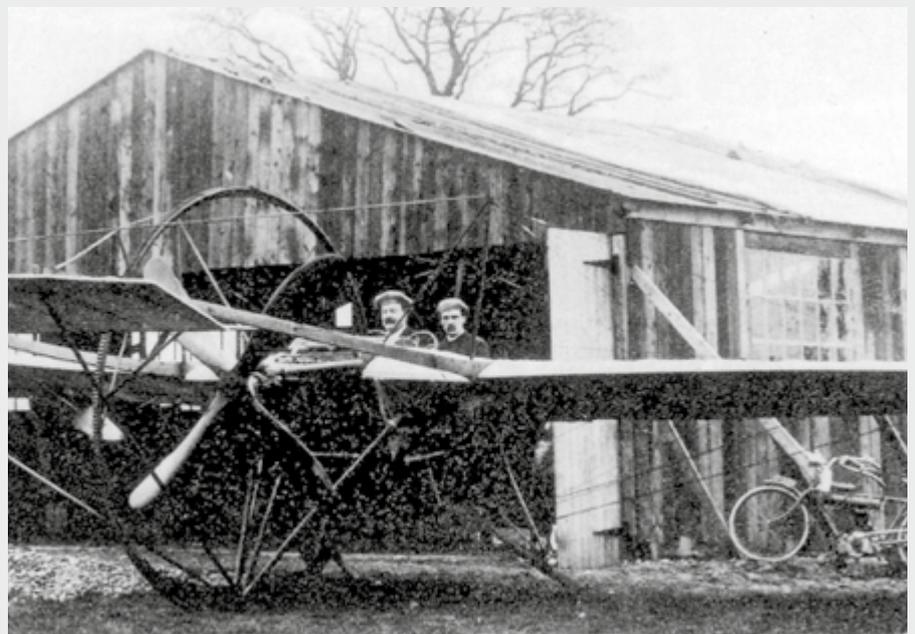
Als letztes ein wirklich außergewöhnlicher Artikel von Stephen Ransom aus Stuhr/Niedersachsen über George Frederick Sturgess (1864-1951), der von Strickmaschinen über Fahrradnaben

bis zu Flugzeugteilen so ziemlich alles erfunden hat. Da werde ich als alter NSU-Fan hellhörig – Strickmaschinen? Bis 1899 baute und erfand Sturgess genau das. Strümpfe und Socken konnten auf seinen Maschinen rationell hergestellt werden. Ab 1897 kamen Fahrradteile auf die Liste seiner Erfindungen. Bremsen, Freiläufe und Schaltungen waren um die Zeit das große Ding, und Sturgess mischte kräftig mit. Unter den zahlreichen Illustrationen des Artikels finden sich mehrere Zeichnungen, die auf den ersten Blick einem Torpedofreilauf ähnlich sehen. Sturgess bekam Ärger mit anderen Herstellern, deren Produkte den seinen glichen, aber auch originelle Fußhaken und Antirutschdecken für Reifen entsprangen

zu jener Zeit seiner fruchtbaren Vorstellungskraft.

Danach wurde es wirklich wild. Den Wright Flyer, das erste einigermaßen brauchbare Flugzeug, das 1908 auch in Europa auftauchte, wollte Sturgess zu einem Straßenfahrzeug machen, das sich nach Belieben in die Lüfte schwingen konnte. Der Flyer hatte kein Fahrwerk, wurde von Katapulten gestartet und auf Kufen gelandet, also erdachte Sturgess ein Rad, das, zentral montiert, einen derart großen Durchmesser hatte, dass es sogar die obere Tragfläche des Flugzeugs überragte. Das große Rad, das in doppelter Ausführung (links und rechts vom Rumpf) auch an einen Blériot-Eindecker montiert wurde, sollte den Vorteil haben, dass Flugzeuge auch von schlechten Plätzen gestartet werden konnten, auf denen die kleinen, üblichen Räder versagen mussten. Wer allerdings schon einmal eine der eleganten Blériots gesehen hat (wie im RAF-Museum in London), muss sich schon fragen, was Sturgess für seltsame Ideen hatte. Mit seiner eigenen Flugzeugfabrik hatte er großes Pech.

Sein schreckliches Ende: Er fälschte sein Alter, um 1915 Soldat werden zu können, kehrte 1918 psychisch versehrt aus dem Krieg zurück und verbrachte den Rest seines Lebens in Lazaretten. Bis zum nächsten Mal! ☸



Sturgess Eindecker mit seinem riesigen Einrad als Fahrwerk



Wintertreffen 2023 in Bad Hersfeld

VON KURT NIEMEYER

Das war ein Wintertreffen, wie wir es aus der Vor-Corona-Zeit kennen: Es ist Winter ohne Schnee, es ist kalt und es versammeln sich ca. 75 Menschen in der warmen und gemütlichen Jugendherberge in Hersfeld, um Neues aus der Welt des alten Fahrrades zu hören.

Um das richtige Winterfeeling aufkommen zu lassen, begrüßt uns von der Leinwand im Veranstaltungssaal ein wunderschönes Bild eines tief verschneiten Hochwaldes. Leitthema dieses Jahr war die Fahrradwerbung im Laufe der Zeiten und schon ging es los: Begrüßung durch den Vorstand, Neues aus dem Verein, alles erfrischend kurz. Erster Vortragender war Dieter Vaupel, ein Radsportler aus Melsungen, der sich mit der Aufarbeitung der Bedeutung und Stellung des Radsports in der Zeit des Nationalsozialismus beschäftigte. Ein Arbeitsfeld, welches bislang nur wenig beleuchtet wurde und welches vom Bund Deutscher Radfahrer offenbar als nicht besonders wichtig eingestuft wird. Die Quellenlage ist recht dürftig und vieles liegt noch im Dunkeln. Der nächste Vortrag von Rainer Gilles widmete sich der Fahr-

radwerbung bei Seidel & Naumann zu Beginn der Produktion bis in die 30er Jahre. Exemplarisch wurden einige damalige Werbemaßnahmen wie Ausnutzung sportlicher Erfolge auf S&N-Produkten, Werbegeschenke, Empfehlungsmappen und eine eigene Illustrierte dargestellt.

Florian Freund vertiefte das Thema Werbung mit seinen Ausführungen zum Marken- und Spezialrad. Wir erfahren, dass in Folge von Überproduktion den Groß- und Einzelhändlern preiswerte Fahrräder angeboten wurden, die von diesen als sogenannte „Spezialräder“ ohne bekannten Markennamen offeriert wurden.

Bei den nächsten beiden Vorträgen mussten sich die Teilnehmer zunächst in den alemannischen Zungenschlag der drei schweizer Referenten „ein- hören“.



Urs Schuler hatte aus dem Verkaufsbuch eines Basler Fahrradhändlers um 1900 zu berichten. Wir erfuhren, dass im Schweizerdeutsch ein „Ferber“ ein Vermittler von Fahrrädern ist und in Basel, einer wohlhabenden Stadt, um 1900 bereits 11.463 Fahrräder registriert wurden. Darunter neben vielen deutschen Marken auch mehrere NSU Variand mit Tretlagerschaltung!

Christian Amoser und Luis Saavedra (welchem der Pokal für die längste Anreise aus dem französischen Landesteil gebührt) berichteten über die spannende und gut recherchierte Geschichte der Firmengründer von Zürcher, Lüthi & Cie, die von der Velohandlung Zum Stahlross zum weltbekannten Zedel-Motor und der Lüthi-Zündkerze führte.

Martin Liening begrüßte uns zur Einstimmung seines Beitrags „Privatfotografie Fahrräder um 1900“ mit einem besonderen Gag. Er bot uns auf seiner Mundharmonika den von ihm eigens für das Wintertreffen komponierten Blues „Ich bin ein Quereinsteiger“ dar. Klasse. Es wurden Wege vorgestellt, wie man über digitale Tauschbörsen an alte Fahrradfotos kommt. Schön war das Bild mit dem Schild vor einer Kneipe mit dem Spruch: „Komm rein, sonst verhungern wir beide“.

Roland Huhn, Rechtsreferent beim ADFC, konnte aus eigener Tätigkeit berichten wie das erste LED-Fahrrad-Rücklicht nach Deutschland kam und wie der Begriff „Glühlampe“ zunächst eine unüberwindbare Hürde beim Zulassungsverfahren für das LED-Licht darstellte.

Jens Hansen, uns besser bekannt als versierter „Torpedo-Naben-Mann“ führte anschließend in

die Geheimnisse des Kardanantriebs ein – eine komplizierte Materie. Das waren die Samstagsvorträge. Am Abend hielten die Teilnehmer in der Klosterschänke bei Bier und Wein ihren eigenen Vortrag, und zwar alle gleichzeitig. Der Schallpegel im Veranstaltungsraum war jedenfalls auf dem Niveau eines prall gefüllten Oktoberfestzeltes.

Am Sonntagmorgen wurde der Vortragsreigen von Lars Amenda und Dirk Breiholz mit dem Vortrag „Hammonia u. Co. - Werbung Hamburger Fahrradhersteller“ fortgesetzt. Wir lernen Harro Feddersen, den ersten und ältesten Fahrradhändler Deutschlands, kennen und erfahren, dass Hermann Prenzlau durch die Bezeichnung seines Unternehmens als „Fahrrad-Fabrik“ nahelegte, dass er seine Panzer-Fahrräder einschließlich deren Rahmen selber produzierte, in Wirklichkeit aber zumindest die Rahmen von den Eisenwerken Gaggenau hergestellt wurden. Seine „Fabrik“ war wahrscheinlich nur ein reiner Montagebetrieb, der Fahrräder aus zugekauften Komponenten zusammenbaute.

Wer Uwe Schellhas kennt, weiß um dessen Sprachgewandtheit. Eine Kostprobe lieferte er mit dem Beitrag „Der Kettensammler“ ab. Diese Spezies sammelt keine Ketten, sondern hinter dem Begriff verbirgt sich ein Mensch, der rastlos von morgens bis abends und in der Nacht nur einer Begierde nachgeht: Sammeln. Wie der Kettenraucher sich mit einer abgebrannten Zigarette die nächste anzündet, wirft der Kettensammler auf ein neu erstandenes Objekt nur einen kurzen, versonnenen Blick, um im nächsten Moment ein neues Teil ins Visier zu nehmen, welches er unbedingt haben muss. Uwe, das war reif für die Bütt. Lars Amenda musste an diesem Morgen ein zweites Mal ran. In seinen Bemerkungen über Hilfestellung zur Archiv-Recherche wurde deutlich, dass die digitale Welt in deutschen Archiven im Vergleich zu anderen europäischen Einrichtungen etwas hinterherhinkt.

Ernst Brust – ein treuer Vortragender seit Jahren – widmete seine Ausführungen dem Thema „Wie wurden Lastenräder früher geprüft“. Der Fahrrad-sachverständige und Prüffingenieur konnte auch in diesem Jahr all seine Erfahrungen weitergeben und – wie immer – die Zuhörer mit den eingestreuten Filmsequenzen zum Lachen bringen.

Zu Frank Papperitz Vortrag über Steuerkopfschilder als Kleinstplakate war ich leider schon abgereist.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass es den Organisatoren auch in diesem Jahr gelungen ist, ein attraktives Programm auf die Beine zu stellen, welches sich nahtlos in die der Vergangenheit einreihet. Danke an Helge und Ivo. Danke an alle Vortragenden.





Sein oder Design?

VON FLORIAN FREUND

Das Fahrrad, Kultobjekt – Designobjekt in der Pinakothek der Moderne in München

Als Münchner freue ich mich sehr, schon wieder eine Fahrradausstellung in der Stadt zu haben, und noch schöner ist es, dass sie in der Pinakothek der Moderne zu sehen ist, denn damit verlässt das historische Kulturgut Fahrrad das Technikmuseum und wird für neue Zielgruppen erschlossen. Auf den Podesten stehen unter anderem auch wirkliche Highlights aus dem Deut-

schen Fahrradmuseum und der Sammlung Heinz Fingerhut – die insgesamt 70 Räder werden mit ausreichend Freiraum so inszeniert, dass das Publikum auch viele Details bewundern kann.

Wenn man das Fahrraddesign geschichtlich betrachtet, gibt es eine ganze Reihe von Aspekten. Die Spezialisierung ist dabei von Anfang an relevant – bereits Drais bietet seine Laufmaschine zum Beispiel auch für zwei Fahrer*Innen oder mit einem Sitz für eine passive Person an. Der breiten Differenzierung in der Fahrradgestaltung kann die Ausstellung nicht gerecht werden, denn besonders mehrspurige Gefährte brauchen viel Platz. So vermisse ich hauptsächlich den Aspekt Transport, welcher in den letzten Jahren im urba-



*Niederrad Valentin
Wiegele, Korpitsch
bei Villach um
1887/88*

nen Raum deutlich an Bedeutung gewonnen hat. Aber auch andere Themen sind deutlich unterrepräsentiert, wie beispielsweise das Mountainbike, das gemessen an seinem Marktanteil der letzten 40 Jahre und seiner Gestaltungsvielfalt zu kurz kommt. Stattdessen dominiert das Rennrad und bedient damit das neuerlich gestiegene Interesse an historischen Rennern.

Vielfalt gibt es trotzdem zu sehen, ein BSA-Airborne steht zum einen stellvertretend für das Fahrrad beim Militär und zum anderen für falt- und zerlegeräder, von denen eine ganze Reihe weiterer Exponate zu sehen ist.

Ein anderer Aspekt ist der Fahrkomfort und der wird zum Beispiel mit einem Hironnelle Superbe, einem Pedersen oder dem Blattfeder-Rad der



*Hironnelle Superbe
(1888/91)*



v. l. n. r.: AC 4 (Michael Conrad, 1984/89), Bottechia Air (1987), Lotus Sport 110 (1993/94)

Fahrradfabrik Adolf Bareuther und Co. gezeigt. Seit sich das Niederrad mit Luftreifen durchgesetzt hat, sind neue Materialien und Fertigungsverfahren die wohl entscheidendsten Faktoren bei der Entwicklung des Fahrraddesigns geworden. Diesem Umstand wird ausführlich Rechnung getragen.

Gleich mehrere Exponate mit Holz- und Bambusrahmen erfreuen sowohl den versierten Sammler als auch völlig unvorbelastete Besucher und dienen trotzdem nicht als dekorativer Blickfang, sondern zeigen, dass diese organischen Werkstoffe bis heute zum Einsatz kommen.

Keim Cycles Arvak
(Paul Guerin/Till
Breitfuss, 2014)



Den Reigen der Leichtmetallrahmen eröffnet ein Caminargent und ein Klau-Rad steht neben seinem Nachfolger, dem Hercules 2000. Dass in der Nähe auch ein ladenneues Kettler-Alurad von 1977 zu sehen ist, gehört zu meinen persönlichen Highlights. Denn auch wenn diese Räder von Sammlern weitgehend verschmäht werden, ist dieser Hersteller, meines Wissens, der weltweit erste, der geschweißte Aluminiumrahmen in Großserie fertigte.

Auch das Itera Plastcykel steht zu Recht an seinem Platz, denn es gehört zu den frühen Versuchen, Fahrräder aus Kunststoff zu produzieren. Dieses



Kettler Alurad 2600



v. l. n. r. Bambusrad
Grundner & Lehmisch
Klagenfurt 1898,
Spalding USA 1893



Rennrad, Togashi Engineering, Japan, 1989

Material wurde natürlich erst erfolgreich, als die Glasfaser- durch die Carbonfaser-Armierung ersetzt wurde. Diese neuere Gattung Plastikräder ist unter anderem durch ein AC 4 von Michael Conrad (1984/89), ein Kestrel 4000 (1986/87), ein FES 89-1 (1989), ein Rennrad von Togashi-Engineering (1989) und weitere exklusive Exponate vertreten. Und auch diese Häufung empfinde ich als richtig, denn seit dem Siegeszug des Diamantrahmens hat der Kunststoff durch den Einsatz von Carbon sowohl das Fahrraddesign als auch die Fertigung verändert und bereichert wie kein anderer Werkstoff.

Außerdem möchte ich es nicht unerwähnt lassen, dass die Münchner Ausstellung mit vier Carbonrädern aus den 1980er-Jahren auch diese Epoche entsprechend würdigt.

Das letzte Rad, ein Newo1bike, zeigt, dass es mittlerweile möglich ist, den Großteil des Rahmens aus Polycarbonat in 3D zu drucken. Damit bleibt die Neue Sammlung der Pinakothek ihrer Tradition treu, die aktuelle Entwicklung im Auge zu behalten.

Für eingefleischte Alteisensammler gibt es trotzdem viel zu sehen, wie zum Beispiel ein fast laddenues Adler Kettenlos No. 7 (um 1903), ein Funiculo aus der Werkstatt des Rahmenbauers Jacques Schulz (1935/37), ein Flema-Rennrad aus Mannheim mit Titanrahmen (1972) oder ein Cinelli Laser (1981). Und noch zwei gute Nachrichten zum Schluss: Das Ganze ist bis zum 22. September 2024 zu sehen und dazu gibt es einen wirklich wunderbar fotografierten Katalog, der auf 350 Seiten mit einem Feuerwerk an Detailfotos beeindruckt. 🌟



Radrennbahn Altendorf mit Tribüne

Aus der Geschichte des Chemnitzer Bahnradsports

VON WOLFGANG SCHOPPE

Der Bahnrad sport in Chemnitz hat eine Riesentradi tion. Bereits 1887, also drei Jahre nach den ersten Deutschen Meisterschaften in Leipzig, der Gründungsstadt des BDR, weihte man am 10. Juli in Furth an der Schönherrstraße auf dem Gelände einer Webstuhlfabrik eine 400 m lange, erd gewalzte Piste ein.

Die von einem Aktienunternehmen und dem Chemnitzer Bicycle-Club vom Bauunternehmer Becker unter der Leitung des Baumeisters Meh nert errichtete Anlage bestand nur zwei Jahre. Das erste Rennen, veranstaltet vom „Verein für Radwettfahren“, sah immerhin 32 Herrenfahrer (Amateure) auf Hochrädern am Start, die aus vielen Großstädten Deutschlands an den Start gingen. Der überragende Fahrer war der Chemnitzer Max Würkert, der von den sieben Wettbewerben allein drei gewann. Schlechtes Wetter, knappe

Barmittel und die nur mangelhafte Bauart bei gestiegenen Ansprüchen verhinderten die dauerhafte Nutzung, so dass sie nach reichlich zwei Jahren eingeebnet werden musste.

DIE BAHN AM TIERGARTEN SCHEIBE ENTSTEHT

Die nächste Bahn wurde dann 1894 neben dem Tiergarten Scheibe eröffnet. Die Sandbahn mit 333,33 m Länge, einer Geradenbreite von 5 bzw. 6 m (Zielbereich) und einer Kurvenüberhöhung von



Großes Zweiradfahren am 15.7.1888



Der Eingang zur Radrennbahn in Chemnitz-Altendorf

1,5 m war der Initiative des Chemnitzer Radfahrer-Vereins e. V. zu verdanken. Als Bauherr wirkte der Dresdner Architekt Tittel. Es gab zwar keine Tribüne, aber auf der Böschung der Zielgeraden fanden immerhin 600 Zuschauer Sitzplätze vor. Außerdem gab es Räumlichkeiten und Sanitäranlagen für die Rennfahrer. Das Eröffnungsrennen über 3000 m am 2. Juni gewann vor 3000 Zuschauern der Dresdner Josef Burger vor Otto Mündner aus Berlin. Meisterfahrer, wie die Gebrüder Fritz und Heinrich Opel, Europameister Paul Präsent oder der Deutsche Meister Otto Beyschlag gaben sich hier ein Stelldichein. Leider war der Bahn keine lange Lebensdauer beschieden, durch einen Erweiterungsbau der Eisenbahn Chemnitz-Riesa musste sie auf 222 m verkürzt werden und wurde 1902 schließlich abgebrochen. So ruhten erst einmal die Aktivitäten.

BAHN IN FURTH-SCHEIBE

Im Jahre 1907 wurde dann, wiederum unter der Leitung des Architekten Tittel, eine neue Rennbahn in Furth-Scheibe errichtet, die mit Asphalt belegt war, allerdings nur 215 m Länge aufwies. Trotzdem brachte sie modernen Sport, vor allem die beliebten Steherrennen. Allerdings hielten sich die erzielten Geschwindigkeiten in Grenzen, mehr als 50 km/h waren nicht möglich und einige der Rennfahrer fuhren aus Sicherheitsgründen eine verkürzte linke Kurbel. Max Hüttenrauch, später einer der bekanntesten Schrittmacher aus Chemnitz, verdiente sich auf ihr seine ersten Sporen. Auch hier gab es knappe Kassen, aber das rege Interesse der Chemnitzer ließ die Schaffung einer großzügigen Rennbahn mit Sportplatz und den dazugehörigen Räumlichkeiten ratsam erscheinen. Der Sportverein Chemnitz kaufte 1908 das Gelände samt Bahn und führte zahlreiche Rennen durch. Allein 1909 waren es an acht Rennta-

gen 13 Flieger- und 11 Dauerrennen, vorwiegend mit Fahrern der B-Klasse, bei denen immerhin 27.755,- Mark an Preisen ausgegeben wurden. Mit einer neu gebildeten Sportplatzgesellschaft bahnte man Verhandlungen an, denn der Sportbetrieb verlangte Erweiterung. So trat der Sportverein Chemnitz seine Lizenz an die Sportplatzgesellschaft ab und der Weg war frei, eine neue Piste zu errichten.

ALTENDORFER ERÖFFNUNG MIT WELTREKORD

Im Stadtteil Altendorf ging man ans Werk und schuf unter der Regie des versierten Dresdner Rennbahnkonstruktors Edmund Hellner eine 500 m lange und 10 m breite Zementbahn mit einer Kurvenüberhöhung von 4 m (45°). Zum weiträumigen Gelände gehörten ein Restaurant, ein Tunnel von den Kabinen in den Innenraum, ein Zielrichterturm, eine Presseloge sowie großzügige Kabinen- und Sanitärtrakte. Selbst ein Baderaum fehlte nicht. Insgesamt 28 000 Zuschauer fanden Platz, darunter 1200 überdachte Sitzplätze auf der Tribüne. Für die damalige Zeit war es eine der modernsten Anlagen in Deutschland.

Die Einweihung erfolgte am 17. Oktober 1909 mit einem großen Radsportfest, an dem sich insgesamt 23 sächsische Vereine des Sächsischen Radfahrer-Bundes zunächst an einem Preis- und Blumenkorso beteiligten. Hier siegten die Leipziger vom RV Wanderlust (über 20 Teilnehmer) bzw. der RC Teutonia (bis 20 Teilnehmer), während bei den Nichtbundesgemeinschaften der Ortsverein Chemnitz erfolgreich war. Dann folgten vor ausverkauftem Haus die ersten Wettkämpfe. Den Hauptwettbewerb, den „Großen Eröffnungspreis“, ein Stundenrennen hinter Motorschrittmachern, gewann der Zehlendorfer Adolf Schulze mit großartigem 85,300 km vor dem Dresdner

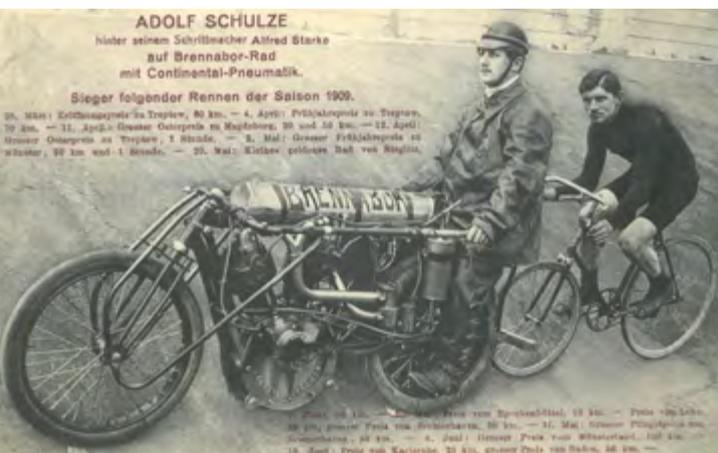


Die Altendorfer Radrennbahn bot Platz für 28 000 Zuschauer

1909 wurden bei acht Renntagen 13 Flieger- und 11 Dauerrennen, 27.755,- Mark an Preisen ausgegeben.

Kurt Rosenlöcher. Einige Tage später stellten die Verantwortlichen fest, dass der Berliner hinter der 20-cm-Rolle mit seinem Brennabor-Rad sogar einen neuen Weltrekord aufgestellt hatte, der bis dahin bei 82,00 km lag. Den „Kleinen Eröffnungspreis“ über 20 km sicherte sich mit Hugo Przyrembel ein weiterer Berliner und den Fliiegerwettbewerb über 2000 m schließlich entschied mit Fritz Hoffmann der dritte Hauptstädter für sich. Schnell etablierte sich diese einmalige Sportanlage in Deutschland und in den nächsten über drei Jahrzehnten trafen sich alle Größen der Szene, um bedeutende Rennen vor einem breiten Publikum zu fahren. Angefangen bei den weltbesten Stehern um Carl Saldow, Walter Sawall, Paul Krewer, Erich Möller, Erich Metzke, Walter Lohmann, Victor Linart, Piet Dickentmann, „Toto“ Grassin, „Bobby“ Walthour, reichte die Palette bis zu den Chemnitzer Lokalmatadoren Richard Junghanns

oder Kurt Schindler, die in ihrer Stadt wie Popstars verehrt wurden. Ebenso umjubelt wurden die Sprintasse um Walter Rütt, Eugen Stabe, Thorwald Ellegard, Willy Arend oder später der Chemnitzer Tandem-Olympiasieger Charly Lorenz und sein Leipziger Partner Ernst Ihbe. Wie schnell die rührigen Betreiber ihre Piste deutschlandweit etablierten, zeigt bereits die Übersicht über die Renntage 1911. Insgesamt fanden neun große Veranstaltungen statt, bei denen 26 Fliiegerrennen und 15 (!) Steherrennen mit insgesamt 24 Läufen zur Austragung kamen. Das war der vierte Platz hinter Köln, Berlin und Leipzig. Dabei wurden Gesamtpreise bei den Stehern von 56.460 (!) Mark und den Fliegern von 3746 Mark ausgezahlt. Auch hier hinter Berlin, Köln und Düsseldorf ein toller vierter Rang. Die „Goldenen Zwanziger Jahre“ brachten eine Vielzahl von Renntagen, die zum größten



Adolf Schulze fuhr in Chemnitz-Altendorf mit 85,3 zurückgelegten Kilometern zum Stundenweltrekord



Die unzähligen Postkarten zu jedem Anlass, wie hier dem Fest der Blumen, spiegeln das große Interesse des Publikums

Teil riesige Zuschauermassen anlockten. Fast 30.000 pilgerten beispielsweise am Pfingstsonntag, den 9. Juni 1924, zum „Fest der Blumen“ nach Altendorf, wo der Hauptwettbewerb, der „Große Rosenpreis“, als Zwei-Stunden-Rennen nach amerikanischer Art mit Ablösung hinter großen Motoren, zur Austragung kam, und nach 153 zurückgelegten Kilometern von den Berlinern Carl Saldow und dem frisch gebackenen 6-Tage-Weltrekordler Franz Krupkat (4544,20 km im März in Berlin mit Richard Huschke) vor Carl Wittig und dem Lokalmatador Richard Junghanns (6 Runden Rückstand) gewonnen werden konnte. Zuvor siegte der ehemalige Sprintweltmeister Walter Rütt im „Großen Nelkenpreis“ der Flieger klar vor den beiden Italienern Mori und Verri.

Wenige Wochen später, am 27. Juli, fanden auch die Deutschen Meisterschaften der Steher statt, die nach 100 km ebenfalls Carl Saldow hinter Walter Heßlich vor 22.000 Besuchern für sich entschied.

In den dreißiger Jahren wurde die Bahn mehrmals ausgebessert und der Zuspruch des Publikums nahm etwas ab. 1936 kamen zu acht Rennen insgesamt nur noch 45.000 Besucher. 1938 gewann der dreifache Vizeweltmeister der Berufssprinter, der Kölner Albert Richter, vor Charly Lorenz und Karl Siehl im Beisein von immerhin 11.000 Fans die Deutsche Meisterschaft.

DAS ENDE EINER ÄRA NAHT

Der II. Weltkrieg brachte 1940 das Ende, denn der letzte Renntag fand am 30. Juli statt und sah nochmals mit Erich Metze, Walter Lohmann, Paul Krewer, Toni Merkens, Kurt Schindler und Charly Lorenz ein tolles Feld der Steher beim „100 km der Sieger von 1940“ in einem Lauf am Start. Vor über 8.000 Zuschauern zeigte sich der Olympiasieger von 1936 im Sprint, der Kölner Toni Merkens, auch hinter dem Motor von seiner besten Seite und siegte in 1:29,52 Std. vor dem überraschend starken Lokalmatadoren Charly Lorenz. Das Rennen wurde geprägt von einem bis weit über die Grenzen gehenden Zweikampf vom Chemnitzer Kurt Schindler mit dem Ex-Weltmeister Erich Metze aus Dortmund, die sich über die 200 Runden bis zur Selbstaufgabe zerfleischten. Am Ende blieben für die völlig erschöpften Streithähne nur die Ränge 4 und 5.

Da nunmehr keine Wettkämpfe mehr stattfanden, verfiel die Bahn langsam, aber sicher immer mehr, denn vor allem durch Wassereinträge hatte die Zementdecke unglaublich gelitten.

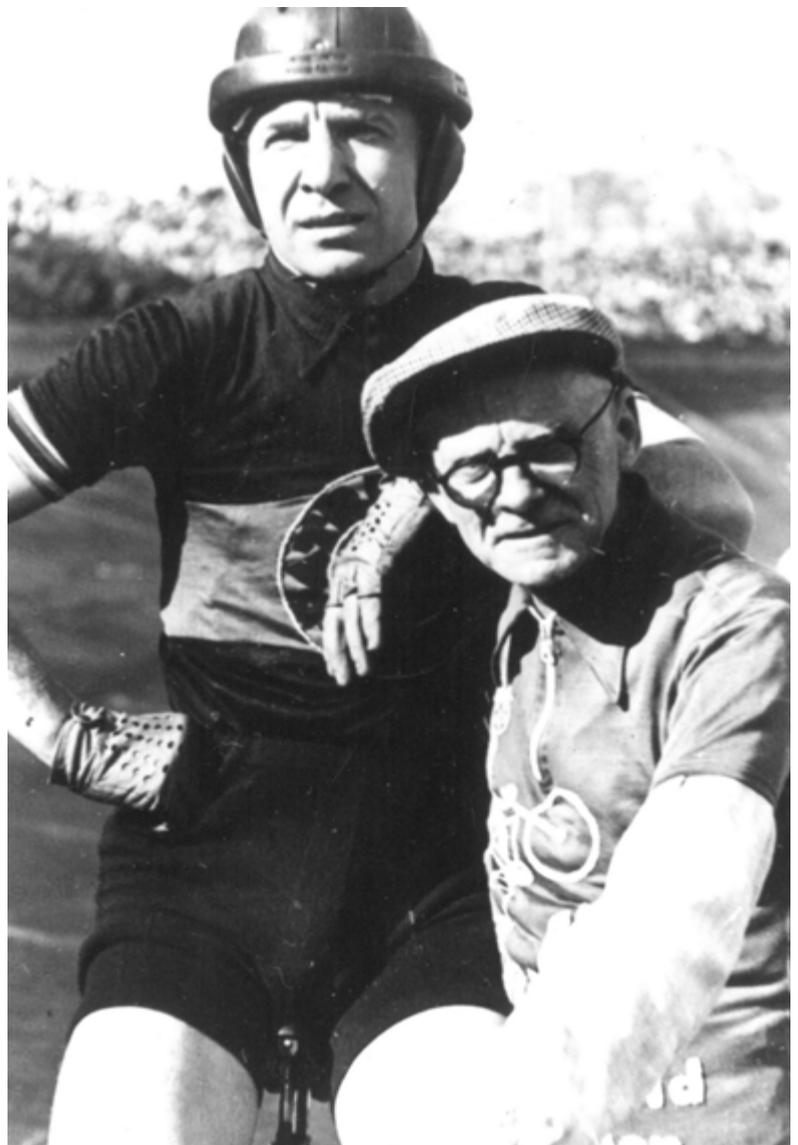
Dann erreichte der Bombenterror der Alliierten auch Chemnitz. Die zunächst als Kriegsgefangenen-Lager genutzte Anlage wurde mit Piste samt Nebengebäuden und Tribünen am 14. Februar

1945 durch 13 Einschläge schwer zerstört und nach Kriegsende entschied die Stadtverwaltung, sie nicht wieder aufzubauen. Heute befindet sich auf dem Gelände ein gepflegter Sportplatz der SG Handwerk, und einige Konturen der Piste sind noch zu erkennen.

NOTBEHELFF AUF ASCHE

Mit dem Aufleben des Radsports nach dem II. Weltkrieg begann man 1947 auf der Westkampfbahn, sogenannte Aschenbahnrennen zu fahren. Ein Jahr später verlegte man diese Art von Wettkämpfen mit Bahnmaschinen auf die Laufbahn der Südkampfbahn, dem späteren Ernst-Thälmann-Stadion. Dank der Initiative des Bürgermeisters (und Radrennveranstalters) Rolf Seyfarth und der Schrittmacher Walter Jänicke und Kurt Lippmann versuchte man hier, neben Fliegerrennen und Zweier-Mannschaftsfahren, mit kleinen 350 ccm Schrittmachermaschinen Steherrennen zu bestreiten. Die Schutzrollen dafür wurden vom bekannten ehemaligen Rennfahrer und Mechaniker Erich Reim entwickelt und montiert. Von den Zuschauern begeistert angenommen, gab es Rekorde von bis zu 40.000 (!) Besuchern. Besonders

Weltmeister Erich Metze ging mehrmals in Chemnitz an den Start





Programm 1939 mit prominenter Beteiligung und Schlussrennen 1940 auf der Rennbahn Altendorf

die beiden Lokalmatadoren Herbert Gerber und Werner Richter stachen heraus, lieferten sich mit den damaligen Assen wie Hermann Schild, Gerhard Bolte, Willy Gruß, Fritz Jähring, Heinz Flemig, Heiner Schwarzer oder Georg Umbenhauer tolle Kämpfe. Doch die Stimmen wurden immer lauter, nunmehr erneut eine richtige Radrennbahn zu bauen.

NEUE ZEMENTPISTE ENTSTEHT

1948 war es wieder der unermüdliche Rolf Seyfarth, der den Oberbürgermeister Müller und die Stadtverordneten von Chemnitz überzeugte, und so nahm das Projekt einer neuen Zementbahn

Die Südkampfbahn im Jahr 1948



Radrennbahn Chemnitz

500 m Zementbahn

Sportleitung: Rolf Seyfarth

Dienstag, den 30. Juli 1940
abends 20 Uhr

Schlußrennen

1940.

100 km Lauf der Sieger 1940

RIEMANN- Beleuchtungen



Moderne Formen
Vorzügliche Leistung
Die bekannte Qualitäts-Arbeit

Weltausstellung Paris 1887:

Goldmedaille



Begr. 1806



Begr. 1866

Herm. Riemann, Chemnitz 14.

Programm Nr. 4

Preis 20 Pfg.

neben der Südkampfbahn erste Konturen an.

Nach Entwürfen des weltbekannten Rennbahnarchitekten Herbert Schürmann aus Münster wurden zunächst 2.500 m³ Erdmassen beim Ausschachten bewegt, etwa 160.000 m³ Trümmerschutt aus dem Stadtgebiet dazu herangefahren und in der Kombination mit 4.000 m³ Beton und 25.000 m³ Zuschlagstoffen zu einer 333,33 m langen und 12 m breiten Piste gestaltet, die auf den Geraden 15° und in den Kurven 46° überhöht wurde. Gleichzeitig erfolgte durch den Bauamtsleiter Böhm/Chemnitz in Absprache mit dem Sportverantwortlichen Rolf Seyfarth ein leichter Übergang zwischen der nur 318,3 m langen Fliegerbahn und der steileren Steherpiste. Eine gelungene Synthese. Am 22. Oktober 1950 war es dann soweit, auf den noch nicht fertiggestellten Tribünen fanden statt der später möglichen 20.000 zunächst „nur“ 13.000 Zuschauer Platz, die als ersten Höhepunkt ein 100 km Dauerrennen der Berufsfahrer erleben, das der unvergessene zweifache Weltmeister Erich Metze gewinnen konnte. Er verwies den Nürnberger Georg Umbenhauer und den Chemnitzer Lokalmatador Werner Richter auf die Ehrenplätze.

Vorher gab es Amateurrennen, bei denen der Berliner Hanne Wagner im Sprint und zusammen mit Partner Hans Weinert auch im 2er-Mannschaftsfahren zum Erfolg kam.

Obwohl bereits 1954 eine DDR-Meisterschaft der

Ein letzter Wettkampf folgte noch am 13. August 1958 als WM-Revanche der Dauerfahrer, bei der sich die Medaillengewinner von Leipzig nochmals den 18.000 Zuschauern präsentierten.

Amateursteher ausgetragen wurde, die der Berliner Erich Zawadski gewann, kamen bis 1955 vorwiegend Berufsfahrerrennen zur Austragung, an denen solche Assen wie Walter Lohmann, Gustav Kilian, die Einheimischen Herbert Gerber und Werner Richter, sowie Hermann Schild, Karl Kittsteiner, Jean Schorn oder Rudi Keil teilnahmen und bis zu 20.000 Besucher anlockten.

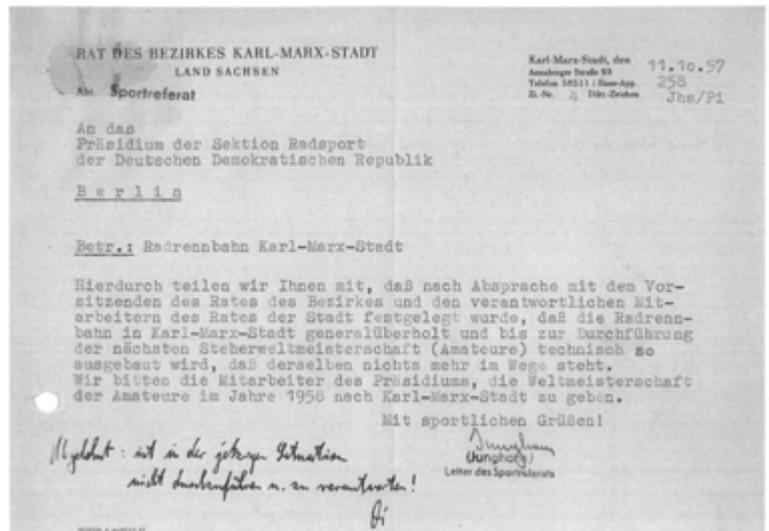
KEINE PROFIRENNEN MEHR

Schließlich beschloss 1955 die Leitung des Deutschen Sportausschusses der DDR, keine Veranstaltungen der Kommission Berufsradsport mehr zu genehmigen. Das war das Aus dieser Sparte, das Tätigkeitsfeld der Profis verlegte sich nach jenseits der Zonengrenze in die westlichen Gefilde. Kurz vor Gründung des DRSV der DDR (am 18.5.1958) löste man die Kommission, die sowieso nur noch einige wenige Lizenzen, vor allem an Schrittmacher und Pfleger, vergeben hatte, am 8. April 1958 endgültig auf.

Die Verantwortlichen der Stadt hatten bereits 1957 versucht, die nach 44 Jahren Pause von der UCI an die DDR vergebenen Weltmeisterschaften der Amateursteher 1958 auszurichten. Dies gelang allerdings nicht, denn hier hatte man bereits Leipzig auserkoren, wo 1960 mit einer Ausnahme auch die Straßen- und Bahnweltmeisterschaften ausgerichtet wurden. Die Ausnahme waren die Profi-Steher-Rennen, die an Karl-Marx-Stadt vergeben wurden, da die Leipziger Bahn aufgrund der geringen Kurvenneigung von nur 26° nicht für die großen Motoren der Profis geeignet war.

1958 fand in Karl-Marx-Stadt die DDR-Meisterschaft der Steher statt. Der Karl-Marx-Städter „Lotte“ Meister musste sich am 18. Juli vor 10.000 Zuschauern hinter dem Berliner Heinz Wahl mit dem Ehrenplatz begnügen.

Ein letzter Wettkampf folgte noch am 13. August 1958 als WM-Revanche der Dauerfahrer, bei der sich die Medaillengewinner von Leipzig nochmals



Generalsekretariat Radsport

An den
Rat des Bezirkes
- Sportreferat -
Karl-Marx-Stadt
Annaberger Str.

Jhs./Pl. 11.10.57 2094474 Diet./Dr. 6.11.57

Radrennbahn Karl-Marx-Stadt

Liebe Sportfreunde!

Das Präsidium der Sektion Radsport der DDR behandelte Ihr o.g. Schreiben auf seiner letzten Sitzung am 31.10.57 in Berlin.

Für den Ausbau der Alfred-Rosch-Kampfbahn in Leipzig wurden in diesem Jahr bereits große Summen verausgabt, und das Präsidium der Sektion hält es daher für richtiger, zur Ausnutzung der bereits vorhandenen Anlage die Weltmeisterschaften im Amateur-Dauerfahren in Leipzig durchzuführen.

Sollte es der Rat des Bezirkes trotzdem ermöglichen, die Radrennbahn auszubauen, so geschieht das in eigener Verantwortung. Die Bahn könnte dann eventuell für die Weltmeisterschaften 1960 zur Verfügung stehen.

In der Hoffnung, daß Sie dafür Verständnis haben, verbleiben wir

Mit sportlichen Grüßen!

(Dietrich)
Generalsekretär

Oben der Antrag des Rates des Bezirkes Karl-Marx-Stadt für die Ausrichtung der Bahn-WM 1958, die vom DRSV der DDR abgelehnt wurde (unten)

den 18.000 Zuschauern präsentierten. Es siegte der frisch gekürte Weltmeister „Lotte“ Meister vor seinem Karl-Marx-Städter Freund Peter Schindler und dem Holländer Arie van Houwelingen. Stadtrat Seyfarth ehrte bei dieser Gelegenheit neben dem Titelträger auch den Vizeweltmeister Heinz Wahl sowie die Einheimischen Gerth Martin und Gerhard Degenkolb, die sensationell die Radball-WM in ihrer Stadt gewinnen konnten.

Es waren bezeichnenderweise Titel, die die Oberen des Verbandes einige Jahre später nicht mehr förderten, und unsere Sportler durften in diesen Disziplinen auch nicht mehr an den Weltmeisterschaften teilnehmen.

Anschließend begann man nach dem Okay der Stadt unter der Leitung des Stollberger Architekten und Bauingenieurs Rudolf Schön, die gesamte



Die Bahn in den
1950er Jahren

Anlage zu renovieren. Neben einem neuen Fahr-
bahnbelag entstanden auch noch moderne Kabi-
nen und Sozialräume, sowie eine leistungsfähige
Beleuchtungs- und Beschallungsanlage. Nach
zwei Jahren Pause infolge der Baumaßnahmen
folgte dann die WM der Profi-Steher.

GROSSER RADSPORT PRÄGT WEITER DIE BAHN

In den nächsten 15 Jahren gehörte die Piste, auf
der vor allem der Stehersport zu Hause war, zu
den mit am meisten genutzten in der DDR. Siegfried
Wustrow (Leipzig/1961), Dieter Thoß (Karl-
Marx-Stadt/1962), Manfred Klieme (Berlin/1964)
und Karl Kaminski (Karl-Marx-Stadt/1968) ge-
wannen hier die Titel und auch die Länderkämpfe
gegen die CSSR und Holland waren Höhepunkte.
Nicht zu vergessen mehrere Läufe beim GP der
Sprinter der DDR, die in dieser Zeit stattfanden
und wo u. a. mit Daniel Morelon und Pierre Tren-
tin die absolute Weltklasse am Start stand.

Auch viele einheimische Asse sind zu erwähnen,
wie Rainer Marx, Bernd Junge, Karl Richter, Rudi
Franz oder Herbert Richter, die diese Epoche mit
prägten. Ab Mitte der siebziger Jahre wurden
Großveranstaltungen fast nur noch auf der über-
dachten Piste in Leipzig durchgeführt. Von Okto-
ber 1987 bis zur Wende fanden sie auf der neuge-
stalteten 333-Meter-Bahn in Cottbus statt.
Dennoch gab es nach wie vor zahllose Rennen,
bei denen sich die nächste Generation hervor-
ragender Athleten der Stadt präsentierte. Namen
wie Mathias Wiegand, Andreas Neuer, Mario Her-
nig, Harald Wolf oder Michael Hübner zeugten
von der guten Arbeit im Sportclub der Stadt.

WENDE BRINGT NEUEN SCHWUNG

Seit 1990 gab es dann unter den veränderten Be-

dingungen nochmals einen Schub, denn nun
kamen in das wieder umbenannte Chemnitz die
„westlichen“ Steher zurück. Die ersten waren die
österreichischen Weltklasse-Brüder Roland und
Thomas Königshofer, andere folgten.

Eine schmerzliche Stunde verzeichneten die Or-
ganisatoren 1991, als der Berliner Dauerfahrer Ro-
nald Spliesgardt bei einem schweren Sturz leider
sein Leben verlor.

Gemeinsam mit den Leipziger Veranstaltern or-
ganisierte der Chemnitzer SC, später zum CPSV
umbenannt, unter der bewährten Leitung von
Roland Kaiser eine Vielzahl von tollen Rennen,
die als WM-Revanchen oder Steher-Cups die ab-
solute Weltelite der Sprinter und Steher an den
Start brachte. So richteten sie die EM der Steher
(2000), die DM Bahn (2001) und die DM der Ste-
her (1993) aus.

Lothar Meister hinter
der Schrittmachermas-
chine



BAHN VERSCHLEISST IMMER MEHR – STADT HILFT

Noch 2010 veranstalteten der CPSV zusammen mit dem sich immer mehr in den Vordergrund rückenden RSV eine gelungene Veranstaltung zum 50. Jubiläum der Steher-WM der Profis. Danach wurde es langsam still um die mehr und mehr verschleißende Piste. Die Fahrfläche war mit Rissen durchzogen, die Brüstung und die Zuschauerränge waren marode, so dass Radsport nur noch auf kleiner Ebene möglich war. 2015 wurde seitens der Stadt durch den Leiter des Sportforums, Joachim Fritsch, sogar über eine Schließung nachgedacht. Umso größer war die Freude der Chemnitzer Radsportgemeinde, als der Stadtrat für das Jahr 2016 die Sanierung in Aussicht stellte und dafür 1,4 Millionen Euro bewilligte.

Ende 2017 war die Fahrfläche neu belegt, die anfangs etwas zu glatte Oberfläche wurde nachgearbeitet, so dass wieder größere Wettkämpfe möglich waren. Der RSV Chemnitz hatte die Ini-

tiative ergriffen und organisierte einige große Steherrennen, die leider infolge Regens nicht immer mit Erfolg durchgeführt werden konnten. Dennoch veranstalteten Thomas Lippold und Bernd Lohse mit ihrem ständig wachsenden Verein am 10./11.8.2018 wieder eine gelungene Steher-DM, die vor 3000 Zuschauern vom Cottbuser Franz Schiewer hinter Gert Gessler gewonnen wurde. Zur Freude der Fans holte der ehemalige Chemnitzer Robert Retschke hinter Mitorganisator und Schrittmacher Holger Ehnert Bronze.

Auch 2021 fand die Steher-DM wieder in Chemnitz statt. Nach mehreren Verschiebungen wegen Regens siegte am 11.9. Christoph Schweizer vom RC Zugvogel Aachen hinter seinem Schrittmacher André Dippel aus Bielefeld. Mit der Silbermedaille geehrt wurde der in Chemnitz aufgewachsene, bereits 40 Jahre zählende Robert Retschke hinter seinem Stammschrittmacher Holger Ehnert. ☼

WM-Revanche 1994: im Hintergrund der Österreicher Königshofer, vorn der damalige Weltmeister Carsten Podlesch





Die Spatzen pfeifen es von den Dächern

Hochwertige Fahrräder und andere Nettigkeiten bei der Vereinsauktion

In diesem Jahr tummelt sich in Rheine zur Velocipediade die Prominenz. Ein Kangaroo als Sicherheitshochrad par excellence. Mit kleinen Schwächen aber durchaus machbar und mit 54 Zoll Übersetzung flott unterwegs. Ein ziemlich komplettes Star-Hochrad, als Sicherheitsmodell gedacht, aber als Bergsteiger siegreich. Und ein ca. 1905er Halbbrenner, der schon bei den frühen Velocipediaden Aufmerksamkeit erregte. Im Gegensatz zum Lot-

teriespiel bei ebay, bei dem sich so mancher schon eine blutige Nase geholt hat, werden die Objekte kritisch geprüft und Mängel beschrieben und nicht versteckt. Lots mit „Qualitätssiegel“ bieten mit zunehmender Verbitterung der Netzkäufer eine gute Zukunftschance für unsere Auktion. Also kommt und macht mit. Einen Überblick, und jede Menge Spielzeug für das Kind im Sammler, findet ihr hier: historische-fahrraeder.de/auktion



Termine 2023/24 (alle Termine unter Vorbehalt)

26.06.2023: Velowino
Weinheim. Anmelden unter:
info@velowino.de

01.07.2023: Fahrradfest und
Teilemarkt Bad Brückenau.
Anmelden: 09741-938255

18.-20.08.2023: Velocipediade
Rheine. Anmelden unter:
u.schellhas@gmx.net

19.08.2023: Eroica Germania. Eltville,
Rheingau. Infos: <https://eroica.cc/de/eroica-germania>

26.-27.8.2023: Bergkönig, Emmental.
Swiss Vintage-Cycling-Festival. An-
melden unter: www.bergkoenig.cc



10.09.2023: 13. Fahrrad-Klassik-Markt
Berlin/Spandau, Jagowstraße 28, An-
meldung unter info@historische-fahrraeder-berlin.de oder 030-3366987

23.09.2023: Stallhof-Treffen, Dresden

02.02.2024: Bremen-Classic-Motor-
show, Bremen (Messe)

16.02.2024: Wintertreffen,
Bad Hersfeld

29.05.-02.06.2024: IVCA Rally,
Ostrava, Tschechien, ivca2024.com

Bitte sendet Eure Termine immer an
termine@knochenschuettler.de.

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 RENNRAD

Die Tour de France der Philosophen

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

Wie würden sich Nietzsche,
Aristoteles & Co. auf den Straßen
der Tour de France schlagen?

»Ein Geniestreich.« – NZZ

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



Gianluca Zaghi

VINTAGE RÄDER

*Wie Sie alte Fahrradschätze
aufspüren und restaurieren*

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

Velo Classic

TÄGLICH
VERSAND

WEB
SHOP

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

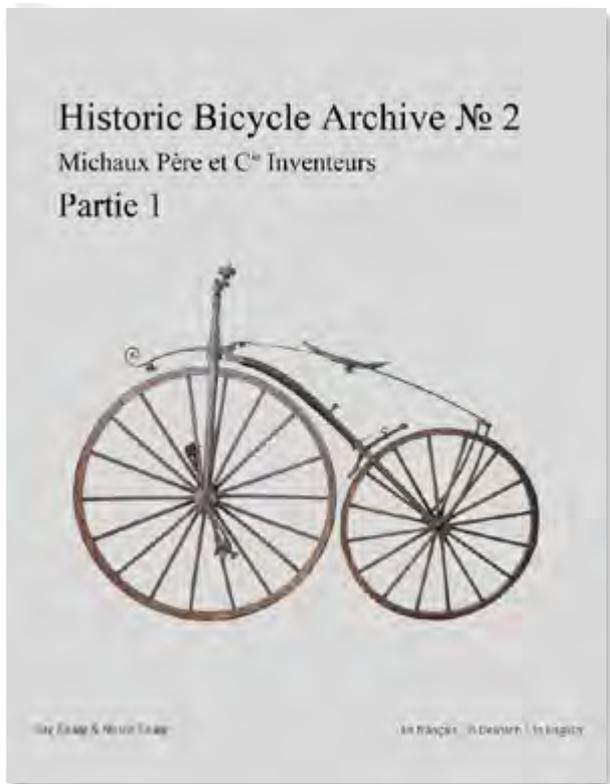
COVADONGA VERLAG

Spindelstr. 58 – 33604 Bielefeld – Fax: 0521/5221796

info@covadonga.de – www.covadonga.de

Historic Bicycle Archive books

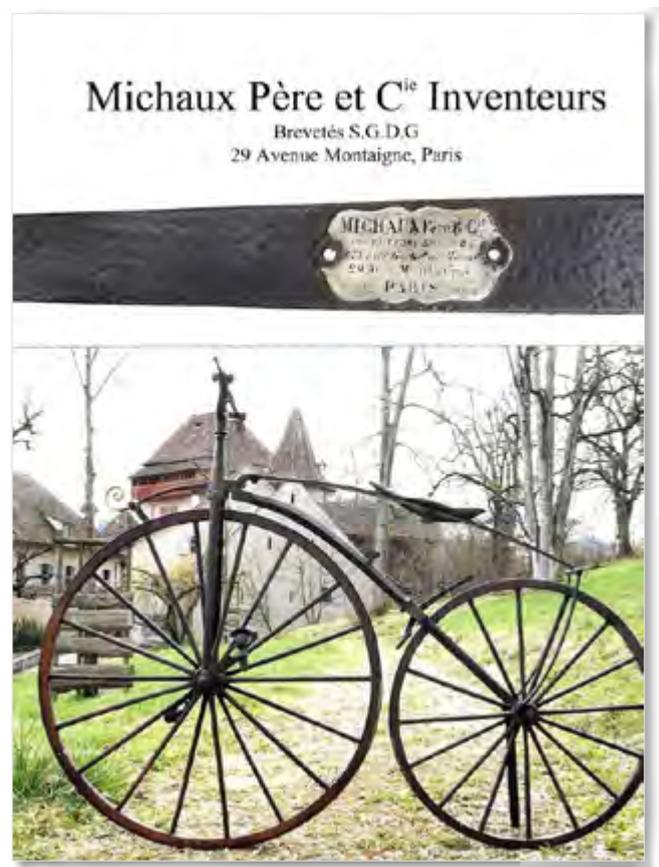
Nouveau livre – Neues Buch – New book



Dieses Buch ist in drei Sprachen geschrieben; Französisch, Deutsch und Englisch, auf 82 Seiten.

Es beinhaltet die besonderen Michaux Vélocipèdes, die Michaux Père et Cie Inventeurs. Diese wurden von Pierre Michaux während den wenigen Monaten vom 15. Juni 1869 bis am 7. Januar 1870 hergestellt.

EUR 38.00



Weitere Bücher des Historic Bicycle Archive

Historic Bicycle Archive No 1
English – Deutsch – Français, 162 Seiten EUR 55.00

Glynn Stockdale's Publications
English – Deutsch, 226 Seiten EUR 60.00

Davis Velocipedes / Cheltenham
English – Deutsch, 56 Seiten EUR 45.00

Vélocipèdes à Genève 1869–1892
Français, 124 Seiten EUR 55.00

Historic Bicycle Archive

Jürg Zaugg

Eigenheimweg 12

4600 Olten

Switzerland

ordinary.bicycle@bluewin.ch