

# DER KNOCHEN SCHÜTTLER

Zeitschrift für historische Fahrräder

76

Heft 76  
12/2023



100 Jahre Miele-Fahrräder • Michaux • Gino Bartali  
Compagnie Parisienne • DDR-Rennräder von Textima

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

# In dieser Ausgabe



- 04 Rennfahrer und Widerstandskämpfer  
Gino Bartali
- 10 Rückblick auf die 25. Velocipediade
- 16 „Milo“ – Mehr Schein als Sein?
- 28 Original unter der Lupe:  
Veloziped der Compagnie Parisienne
- 34 Die Silberpfeile vom VEB Kombinat  
Textima
- 40 Die Erfindung des Pedal-Velozipeds –  
Das Fehlen von Beweisen
- 48 Die Panzer-Fahrradwerke in Nürnberg
- 52 Herbstaufahrt in Bonn

- 03 Editorial
- 09 Die Feder
- 24 Mein Rad und ich
- 26 Der Vorstand informiert
- 38 Post aus...
- 53 Literatur
- 54 Termine

*Titelbild: Veloziped der Compagnie Parisienne  
Foto: Helge Schultz*

## Editorial

### Liebe Freundinnen und Freunde historischer Fahrräder,

wieder liegt uns eine Ausgabe unseres hervorragenden Knochenschüttlers vor. Hervorragend, weil seit vielen Jahren über verschiedene Redaktionen hinweg verlässlich tolle Artikel erscheinen, die uns Lesern wertvolle Kenntnisse vermitteln und neue Impulse für die eigene Beschäftigung mit dem Thema Fahrradgeschichte bringen. Um diesen Standard aufrecht zu halten, muss unser derzeitiges Redaktionsteam, bestehend aus Helge Schultz und Wulf Mönnich, einige Herausforderungen bewältigen. Welche Herausforderungen das sein können, möchte ich hier einmal an der Entstehung des Artikels von Claude Reynaud über Michaux beleuchten. Schon die Übersetzung durch Helge war kein ganz einfaches, mehrtägiges Unterfangen. Eigentlich hätte Wulf dann ja nur Korrektur lesen müssen und schon wäre der Beitrag fertig gewesen. Eigentlich. Aber weit gefehlt. Die Materie erwies sich für einen deutschen Leser ohne Vorkenntnisse als weitaus komplizierter als gedacht. Widersprüchliche „Zeugenaussagen“, zu verschiedenen Zeiten, verwirrende Familienverhältnisse, Unmengen französischer Namen und manche Worte lassen sich einfach nicht korrekt übersetzen. Dazu noch die ganzen Rückfragen beim Autor.



So entsteht eine Rohfassung, die Wulf nun versucht, in mehrtägiger Arbeit umzustrukturieren und in einen für deutsche Leser verständlichen Zusammenhang zu bringen. Das Ergebnis muss wiederum erst ins Französische übersetzt werden, nur um festzustellen, dass der Autor durch einen Krankheitsfall in der Familie kaum Zeit für längere Erläuterungen der Redaktion hat und wichtige Änderungen ablehnt. Aus verständlicher Furcht, er könne falsch zitiert werden. Man kann nur ahnen, wie viel Zeit und Geduld einmal mehr nötig waren, um den Artikel zu veröffentlichen. Diesmal nicht im vollen Einverständnis innerhalb der Redaktion. Aber das zeichnet ein gutes Team aus, dass es auch Widersprüche aushält. Könnten die Redakteure auf einen Bestand an Artikeln zurückgreifen, wäre es auch mal möglich, einen schwergewichtigen Artikel auf das nächste Heft zu verschieben.

Deshalb: Geht doch bitte in euch und überlegt, ob ihr nicht auch euer Wissen mit den anderen Vereinsmitgliedern teilen könnt, indem ihr einen Beitrag für den Knochenschüttler verfasst. Nun aber wünsche ich allen viel Freude bei der Lektüre des neuen Hefts. Allen Autoren und unseren beiden Redakteuren gilt mein ausdrücklicher Dank!

*Christoph Ulbrich*

---

#### 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 Mönnich**  
redaktion@knochenschuetter.de

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

**Maxi Kutschera**  
kontakt@maxime-verlag.de  
termine@knochenschuetter.de  
anzeige@knochenschuetter.de

**Toni Theilmeier**  
Fon 05406-3826

**Layout**  
**Max Reder**  
max@fredmansky.at

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

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

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



Gomme  
"GARDIOL.."

*Rain*  
*Puciano*  
*Silvestrom*  
*Maresciallo P.C.*  
*Sportive*  
*Bartali*  
*1951*

SANTAMARIA  
FABBRICA BICICLETTE "BARTALI.."  
NOVI LIGURE (ITALIA)

Gino Bartali

# Ich habe nur das gemacht, was ich am besten konnte: Fahrradfahren

VON DIETER VAUPEL

Gino Bartali war nicht nur ein sehr erfolgreicher Rennfahrer, der u. a. zweimal die Tour de France und dreimal den Giro d'Italia gewann, sondern, was vielen unbekannt ist, auch ein Widerstandskämpfer, der zur Rettung von hunderten von Juden beitrug.

Als Gino Bartali im Jahr 1948 die Tour de France zum zweiten Mal gewann, lagen genau zehn Jahre zwischen seinem ersten Sieg und diesem erneuten Triumph. Auf dem Höhepunkt seiner Karriere wurde von Nazideutschland der Zweite Weltkrieg entfesselt, der Bartali seine besten Jahre als Radsportler raubte. Dennoch hat er Erfolge vorzuweisen wie kaum ein anderer. Er gewann er nicht nur zweimal die Tour de France, sondern siegte 1936, 1937 und 1946 beim Giro d'Italia und gewann zahlreiche Eintagesklassiker, darunter viermal Mailand-Sanremo. Doch in den Jahren, in denen er kriegsbedingt keine Rennen fahren konnte, leistete Bartali viel mehr als jeder weitere Sieg wert gewesen wäre: Durch seine Aktivitäten im Widerstand bewahrte er viele italienische Juden vor Deportation und Ermordung<sup>1</sup>.

## SIEGEN FÜR DEN VERUNGLÜCKTEN BRUDER

Das radsportliche Ausnahmetalent Gino Bartali wurde am 18. Juli 1914 in Ponte a Ema, einem Ortsteil von Florenz, geboren. Er gilt bis heute als einer der besten Radsportler aller Zeiten. Bartali hatte zwei ältere Schwestern, Anita und Natalina, sowie einen jün-

geren Bruder, Giulio. Bartali stammte aus einfachen Verhältnissen, sein Vater musste als Arbeiter im Straßenbau und als Steinmetz hart arbeiten, um seine Familie zu versorgen. Um sich selbst etwas Geld zu verdienen und die Familie zu unterstützen, suchte sich Gino schon als 12-Jähriger einen Job in einem Fahrradgeschäft. Da ihn Fahrräder schon früh faszinierten, kaufte er sich vom selbst verdienten Geld ein gebrauchtes Fahrrad und entdeckte seine Liebe zum Radsport. Sein erstes Rennen gewann er als 16-Jähriger: den Großen Preis der Debütanten in Florenz. Bereits als Junior und Amateur konnte er von 92 Rennen 44 gewinnen. 1935 bekam er einen Vertrag als Berufsradsfahrer. Bereits ein Jahr später gewann der Jungprofi erstmalig den Giro d'Italia. Zehn Tage nach seinem Sieg gab es, wie er es später nannte, das „schrecklichste Ereignis seines gesamten Lebens“<sup>2</sup>. Sein jüngerer Bruder Giulio, wie er ein begeisterter Radsportler, der zu ihm als Vorbild emporblickte, kollidierte bei einem Rennen



Gino Bartali bei der Tour de Suisse 1946



Gino Bartalis Legnano-Rad auf dem er die Tour de France 1938 gewann, Fahrradmuseum Madonna del Ghisallo

## Mit dem fünf Jahre jüngeren Fausto Coppi verband ihn eine freundschaftliche Rivalität.

mit einem Auto. Zwei Tage später starb er im Krankenhaus an den Folgen des Unfalls. Gino fiel in eine tiefe Depression und wollte seine Karriere nicht fortsetzen. Doch seine Eltern und vor allem seine spätere Ehefrau Adriana unterstützten seine Rückkehr. Auch sein tiefer Glaube half ihm, aus seiner Krise herauszukommen. Zukünftig wollte er nicht nur für sich selbst, sondern auch für seinen Bruder Rennen fahren und gewinnen.

### EINE ITALIENISCHE RADSPORT-IKONE

Die Stärke des Tour- und Giro-Siegers Bartali lag vor allem in den Bergen. Sieben Mal konnte er beim Giro die Bergwertung gewinnen. Bei der Tour de France gelang ihm das Kunststück, bei drei Bergetappen hintereinander als Erster im Ziel anzukommen. Beim Ausbruch des von Hitlerdeutschland

entfesselten Weltkrieges war Bartali 25 Jahre alt und auf dem Höhepunkt seiner Karriere, am Ende des Krieges war er 31. Dennoch errang „il vecchiaccio“, wie ihn seine meist deutlich jüngeren Konkurrenten nannten – ein freundlich-ironischer Begriff für „der Alte“ – weiterhin große internationale Erfolge. Mit dem fünf Jahre jüngeren Fausto Coppi verband ihn eine freundschaftliche Rivalität. Auch wenn die beiden sich gut verstanden, so war das unter ihren Anhängern anders: Sie waren gespalten in „Coppisti“ und „Bartalisti“. Es gibt ein Foto von der Tour de France aus dem Jahr 1952, das die beiden italienischen Radsport-Ikonen zeigt, wie sie sich während des Anstiegs zum Col du Galibier eine Wasserflasche reichen. Symbolisch steht dieses Bild für die Fairness der beiden Sportsmänner. „Das war ein Zeichen unserer Freundschaft, trotz aller Rivalität“<sup>3</sup>, sagte Bartali später in einem Interview.

### FAHRRADKURIER IM KATHOLISCHEN WIDERSTAND

Gino Bartali war nicht nur ein begnadeter Radsportler, er war auch menschlich eine Ausnahmeerscheinung. Nach

Mussolinis Sturz im Juli 1943 wurde Norditalien von deutschen Truppen besetzt. Ab diesem Zeitpunkt begann die systematische Verfolgung der italienischen Juden und deren Verschleppung in Konzentrationslager. 9.000 von ihnen überlebten den Holocaust nicht. Gino Bartali schloss sich dem katholischen Widerstand an. Er war von Erzbischof Elia Dalla Costa, einem führenden Kopf im italienischen Widerstand, darum gebeten worden. Wegen seines tiefen Glaubens und seiner Angehörigkeit als Laienbruder zum Karmeliterorden nannte man Bartali auch den radelnden Mönch.

Seine „Anwerbung“ für den Widerstand wird von Julian Graeber in einem Artikel für den Tagesspiegel so beschrieben: „Alles begann im Winter 1943. Am späten Abend bekam Bartali einen Anruf. Als berühmter Radfahrer hatte er einige Privilegien. Ein Telefon gehörte dazu. Am Apparat war Elia Dalla Costa. Bartali kannte den florentinischen Kardinal gut. Bartali war ein streng gläubiger Katholik und Dalla Costa hatte ihn und seine Frau Adriana getraut. Der Anruf war aber ungewöhnlich. Zu spät, zu mysteriös.“

Das Telefon des Kardinals wurde überwacht, deshalb bat er Bartali nur, ihn zu besuchen. Der schwang sich auf sein Rad und fuhr zur Piazza San Giovanni ins Stadtzentrum. Hier steht der beeindruckende Dom von Florenz, Santa Maria del Fiore, mit der monumentalen Kuppel und Giotto's berühmtem Glockenturm. Für die Sehenswürdigkeiten hatte Bartali an diesem Abend aber keinen Blick. Er betrat die Amtsräume des Kardinals und befand sich plötzlich mittendrin im katholischen Widerstand.<sup>44</sup>

Um von Deportation bedrohte italienische Juden zu retten, wurde er fortan im Widerstand der Organisation DELASEM (Delegazione per l'Assistenza degli Emigranti Ebrei) als Fahrradkurier eingesetzt. „Er schmuggelte Passfotos und Dokumente meist zwischen Florenz, Assisi, Genua und Rom, oft über mehrere hundert Kilometer, um Juden neue Identitäten ausstellen zu können. Seine langen Ausflüge fielen nicht auf – der Radstar musste sich schließlich fit halten, ein Ende des Krieges war bereits abzusehen.“<sup>45</sup> Die neuen Ausweispapiere machten eine Flucht ins Ausland oder in den von den Alliierten befreiten südlichen Teil Italiens möglich. Alles musste streng geheim gehalten werden, nicht einmal seine Ehefrau Adriana hatte Bartali über seine gefährliche Tätigkeit informiert. Wenn er seine Kurierfahrten unternahm, sagte er ihr, er ginge trainieren. Insgesamt vierzigmal soll Bartali auf seinen Touren an die Pforte des Klosters San Quirico angeklopft haben, wo sich das Zentrum des Widerstands befand.

### GEFÄHRLICHE AUFGABEN FÜR DEN TOURSIEGER

Aufgrund seiner großen Bekanntheit wurde Bartali auf seinen langen Touren selten kontrolliert. Dennoch war es nicht immer ungefährlich für ihn, er schaffte es aber, bei den Kontrollen zu verhindern, dass sein Fahrradrahmen oder sein Lenker, in denen er die Papiere versteckt hatte, von den Kontrolleuren überprüft wurden. Bei einer Kontrolle redete er so lange auf einen der Kontrolleure ein, der unbedingt seinen Lenker abschrauben wollte, und erklärte ihm, dass alles neu justiert



Bartali überlässt seinem Wasserträger Corrieri den Tagessieg

werden müsse, bis dieser schließlich aufgab. Auch andere gefährliche Situationen erlebte er auf seinen Kurierfahrten. Mehrfach musste er Schüssen ausweichen, vor denen er sich durch Sprünge in den Straßengraben rettete. Einmal landete er dabei sogar in der Gülle. Sein Sohn Andrea erinnert sich: „Er hat so doll gestunken, dass meine Mutter ihn nicht ins Haus gelassen hat

und er sich erst draußen ausziehen und waschen musste“<sup>46</sup>.

Die gefährlichste Situation, bei der seine Tätigkeit beinahe aufgefliegen wäre, erlebte er Mitte 1944. Der als „italienischer Himmler“ bezeichnete Mario Carità, für seine Brutalität bekannt, bestellte Bartali mit einer Vorladung zu sich. Ihm wurde vorgeworfen, an Waffenlieferungen für den Vatikan



Titelblätter La Tribuna Illustrata und Illustrazione del Popolo mit Gino Bartali, Juli, August 1938



Gino Bartali, Tour de France 1951

beteiligt zu sein. Bartali stritt alles ab, aber zunächst glaubte man ihm nicht. Er wurde in Florenz in einer Zelle festgehalten und hörte die ganze Nacht hindurch die Schreie der anderen Gefangenen, die gefoltert wurden. Nach drei Tagen kam Gino glücklicherweise wieder frei, nachdem sich einer der Mitarbeiter von Carità für ihn eingesetzt hatte.

Das Schmuggeln von Dokumenten war nicht seine einzige Widerstandsaktivität. Darüber hinaus brachte er mehrere jüdische Flüchtlinge über die schweizer Grenze und versteckte die jüdische Familie Goldenberg, zunächst ohne Wissen seiner Frau, in seinem Keller. Bartali ging damit eine große Gefahr für sich und seine Familie ein. Ein Jahr – bis zum Ende des Krieges – musste sich die Familie Goldenberg dort verstecken. Giorgio, der Sohn der Familie, der später nach Israel auswanderte, sagte im Jahr 2012 in einem Interview: „Ich verdanke Bartali mein Leben.“<sup>6</sup>

Das gilt auch für Giulia Donati, die ebenfalls später nach Israel auswanderte. Die Tochter eines Juristen stammte aus Florenz. Als es eines Abends bei ihnen an der Tür klingelte, stand ein Radfahrer draußen. Er brachte einen gefälschten Ausweis und ver-

schwand wieder auf seinem Rad. Erst später erfuhr die Frau, dass es Bartali war, der ihnen mit diesen Papieren zur Flucht und damit zur Rettung vor der Deportation verhalf. Man kann davon ausgehen, dass Gino Bartali insgesamt etwa 800 Menschen durch seinen Einsatz das Leben gerettet hat. Über den Radsportler, der auf dem Rad wegen seiner Zermürbungstaktik in den Bergen oft auch als Gino der Schreckliche („Ginettaccio“) bezeichnet wurde, sagte Papst Johannes Paul II: „Bartali war nicht nur ein herausragender Sportler, sondern auch ein herausragender Mensch.“<sup>7</sup>

#### EHRUNG IN DER GEDENKSTÄTTE YAD VASHEM

Von dem, was er während der letzten Kriegsjahre getan hatte, machte Bartali selbst keinerlei Aufhebens. „Gewisse Medaillen werden an die Seele geheftet, nicht an die Jacke“<sup>7</sup>, hat er einmal zu seiner Enkelin gesagt. Für ihn waren es nur „kleine Sachen“, die er erledigt habe. „Am Ende habe ich das gemacht, was ich am besten konnte: Fahrrad fahren“<sup>7</sup>. Seinem Sohn Andrea hatte er zwar später von dem erzählt, was er getan hatte, dieser musste ihm jedoch versprechen, zumindest bis zu seinem Tod darüber zu schweigen.

Bartali starb am 5. Mai 2000 in Florenz. Posthum verlieh ihm der italienische Staat im Jahr 2005 für seinen humanitären Einsatz die goldene Ehrenmedaille. 2013 wurde ihm von der Gedenkstätte Yad Vashem in Jerusalem der Ehrentitel „Gerechter unter den Völkern“ verliehen und ein Baum für ihn in der „Allee der Gerechten“ gepflanzt. Die Allee soll an die Menschen erinnern, die sich gegen das Nazire-

gime aufgelehnt hatten und versuchen, unter Inkaufnahme von Gefahren für das eigene Leben, Juden vor Verfolgung und Deportation zu schützen bzw. zu retten. In einer Mitteilung von Yad Vashem heißt es: „Gino Bartali, ein frommer Katholik, war Teil eines jüdisch-christlichen Netzwerks, das hunderte Juden gerettet hat“<sup>4</sup>.

Bartalis Sohn Andrea sagte im Jahr 2013, als seinem Vater posthum diese Ehre zu Teil wurde, „dass sein Vater stets nur für seine sportlichen Taten berühmt sein wollte. Wenn die Menschen ihn als Helden feierten, habe er stets gesagt: Wirkliche Helden sind andere – diejenigen, die in ihrer Seele gelitten haben, in ihrem Herzen, in ihrem Geist, in ihren Gedanken, für ihre Lieben. Das sind die wahren Helden. Ich bin nur ein Radfahrer.“<sup>5</sup> Bartali war kein Mann der großen Worte, stand nicht gerne im Mittelpunkt und trotz seiner Erfolge lebte er ein einfaches Leben. Familie, Religion und Radsport standen für den aus kleinen Verhältnissen stammenden Mann im Mittelpunkt. „Alleine auf dem Fahrrad fühlte er sich am wohlsten.“<sup>4</sup> 🌸

- 1 Zu Gino Bartali siehe insbesondere: Toscano, Alberto: A Champion Cyclist Against the Nazis. The Incredible Life of Gino Bartali, Pen & Sword Military, UK, 2020; s. a.: Ali McConnon/Andres McConnon: Road to Valour, Weidenfeld & Nicolson, UK, 2012; Iken, Katja: Waden aus Stahl, Herz aus Gold, in: Der Spiegel, 27.04.2018; Graeber, Julian: Italienische Radsportlegende. Der stille Held Gino Bartali, in: Tagesspiegel, 09.01.2018.
- 2 Toscano, S. 22.
- 3 [www.eurosport.de/radsport/trailblazers-gino-bartali-champion-und-lebensretter-fur-hunderte\\_vid1470879/video.shtml](http://www.eurosport.de/radsport/trailblazers-gino-bartali-champion-und-lebensretter-fur-hunderte_vid1470879/video.shtml).
- 4 [www.tagesspiegel.de/sport/der-stille-held-gino-bartali-8057110.html](http://www.tagesspiegel.de/sport/der-stille-held-gino-bartali-8057110.html).
- 5 [www.derstandard.de/story/2000079066433/mehrs-ein-radfahrer-gino-bartali-der-gerechte](http://www.derstandard.de/story/2000079066433/mehrs-ein-radfahrer-gino-bartali-der-gerechte).
- 6 [taz.de/Italiens-Radsportlegende-Gino-Bartali/!5076730/](http://taz.de/Italiens-Radsportlegende-Gino-Bartali/!5076730/).
- 7 [www.kicker.de/gino\\_bartali\\_radsport\\_ikone\\_und\\_lebensretter-774975/artikel](http://www.kicker.de/gino_bartali_radsport_ikone_und_lebensretter-774975/artikel).



Die Familie Goldenberg, gerettet von Gino Bartali

Die Feder

# Die langen Haare voll Kugellagerfett

Dirk und das gewaltsame Öffnen von Glockenlagern

VON DIRK BREIHZOLZ, HAMBURG



Flo reichte mir die Feder voll Bewunderung für mein Sammlungskonzept von fünf perfekten Rädern als Limit. So wie er es vor vielen Jahren bei mir kennenlernte. Stellt sich die Frage: Konnte ich das bis heute durchhalten? Fahrräder faszinieren mich, seit ich mit 15 Jahren zum Öko-Freak mutierte und mit einer Handvoll Freunden nach dem Hamburger Sperrmüllkalender lebte. Hier herrschte eigentlich immer irgendwo dieser anarchische Ausnahmezustand und in den 80er Jahren klaubten nur wenige die alten Drahtesel vom Straßenrand. So türmten sich bei der Heimfahrt oft drei von ihnen auf meinem Gepäckträger. Mutter erkannte schnell, dass es keinen Sinn hatte, unseren Kellerraum gegen meine Passion zu verteidigen, so dass ich bald stolzer Besitzer von ca. 40 Fahrradleichen der 30er bis 50er Jahre war. Wir trafen uns nach der Schule im Keller und tauschten unser Wissen über die Wartung und Reparatur von Getriebenaben oder das gewaltsame Öffnen von Glockenlagern aus, um abends bei selbstgemachtem Schlehewein und aromatisiertem Schwarztee weiter zu fachsimpeln, die langen Haare voller Kugellagerfett und den Kopf voller Visionen, mit dem Fahrrad diese kaputte Welt in ein Paradies zu verwandeln.

Das 1952er Bauer-Rad in passablem Originallack ließ ich professionell strahlen und schwarz lackieren, montierte es mit Messingschrauben. Beim 1914er Edelweiss wählte ich verzinkte Speichen

und ließ rostporige Komponenten kadmieren, um sie dann zu lackieren, das wunderschöne Anker-Sportrad mit dicker Berta verschwand unter blauem Metallic-Lack... Bevor ich noch mehr Unheil anrichten konnte, lernte ich Anfang der 90er Jahre das Stallhottreffen in Dresden kennen und war begeistert, als ich dort das erste Mal von phantastischen Fahrrädern umringt war. Als es darum ging, Historische Fahrräder e.V. zu gründen, war ich natürlich dabei. Damals hatte ich mich auf Brennabor eingeschossen, da ich einige Räder dieser Marke auf den Schrottplätzen rund um Dömitz gefunden hatte und so wurde ich Brennabor-Referent. Der rege Austausch im Verein schärfte meine Kenntnisse, heutzutage interessieren mich allgemein Räder zwischen 1890 und 1910, sowie Rennräder bis in die 30er Jahre. In letzter Zeit komme ich der unbekannteren Fahrradgeschichte Hamburgs auf die Spur und damit einem neuen Sammelgebiet. Somit lässt sich die Brandmauer von fünf Rädern heute unmöglich halten, es muss mit Verdichtung an Wänden und Decken gearbeitet werden, so dass ich nun sagen würde: meine Sammlung sollte nicht größer als 20 (plus eins?) Räder sein. Eine Frau mit Haus habe ich mittlerweile auch kennengelernt, da probiere ich das mit den fünf Rädern nochmal, meine Wohnung behalte ich ja...

Die Feder reiche ich nun weiter an Kay Kelterer und bin gespannt auf seine Geschichte. ☸



18.-20. August 2023 / Rheine

# Rückblick auf die 25. Velocipediade

VON JENS KLOTZSCH

Im westfälischen Rheine wurde die 25. Velocipediade als größtes Treffen des Vereins für historische Fahrräder vom 18. bis 20. August 2023 im Kloster Bentlage und dem angrenzenden Salinenpark ausgetragen. Das Emsland lieferte eine sehr grüne Kulisse.

Bereits am Donnerstag schien es so, als ob die Veranstaltung bereits im vollen Gange wäre. Der Caravanstellplatz, der Teilemarkt direkt am Salzsiedehaus sowie die Wiesenflächen an der Saline selbst füllten sich unaufhörlich mit Fahrzeugen, Zelten, Marktständen und natürlich unzähligen Fahrrädern. Das Veranstaltungsareal lag in unmittelbarer Nähe der Ems und bot ein vielfältiges Freizeitangebot mit Salinenpark, Kloster, Schloss, Naturzoo und verschiedenen integrierten Museen, die für jeden Geschmack etwas zu bieten hatten. Umfangreiche Gartenanlagen, Wege und Rasenflächen füllten sich mit Sportlern, Spazier-

gängern, und Sonnenanbetern. Zudem querten aus allen Richtungen kommend und in alle Richtungen fahrend die Teilnehmenden der Velocipediade das Bild. Das Gelände war sehr weitgestreckt und es bot sich geradezu für Fahrten mit den Rädern an.

Am Freitag fand am Salzsiedehaus der Teilemarkt reges Interesse bei den in immer größerer Zahl eintreffenden Aktiven der Veranstaltung. Derweilen war das Organisationsteam der Auktion mit den Vorbereitungen beschäftigt. Die Spannung hatte sich schon im Vorfeld durch Bekanntgabe interessanter Lots aufgebaut und jeder Mensch









wollte natürlich die vielversprechenden Objekte und vielleicht auch die ein oder andere Nachlieferung begutachten. Ein paar Lots führten zu heftigen Bietergefechten. Auch die kostspieligeren Fahrzeuge, ein Star-Hochrad und ein Kangaroo, fanden ein neues Zuhause. Das Bietergefecht um eine kleine, vernickelte Kettenbürste für 990 € wird wohl in die Geschichte des Vereins eingehen. Die Nachtausfahrt mit historischer Beleuchtung erwies sich schnell als überaus angesagtes Event. So setzte sich bei Einbruch der Dunkelheit ein großes Teilnehmerfeld stadteinwärts in Gang. Die gute Laune aller Beteiligten konnte mit dieser schönen Ausfahrt bis auf den Marktplatz der historischen Innenstadt von Rheine getragen werden.

Dieser in einer größeren Fußgängerzone befindliche Platz war mit seinen historischen Gebäuden interessant und kunstvoll beleuchtet. Er erfreute sich mit seinen zahlreichen Restaurants großer Beliebtheit. Die mindestens hundert Teilnehmenden der Nachtausfahrt sorgten beim Eintreffen für ein gewaltiges Spektakel und drehten eine Ehrenrunde auf dem Natursteinpflaster. Kein Besucher des Rheiner Marktplatzes konnte sich der Faszination dieses Augenblicks entziehen und es wurde nahezu ein magischer Moment. Gekrönt wurde dieses Ausflugsziel mit dem Ausschank von Sekt und Orangensaft. Die Temperaturen waren angenehm sommerlich und so mundete der gewählte Tropfen. Teilnehmende der Ausfahrt stellten sich den Fragen von Zuschauern und ließen sich oder auch ihre Fahrräder gerne ablichten. Es ergab sich, dass alle an diesem Platz verweilten, und jeder genoss die perfekte Sommernacht. Am Samstag war morgens Teilemarkt

und bis um 10.00 Uhr fanden sich die Teilnehmenden einer kleinen Ausfahrt mit rund 6 km und einer großen Ausfahrt von 23 km Länge an der Saline für das gemeinsame Gruppenfoto ein. Unmittelbar nach diesem wie immer schwierigen Zähmen und Anordnen der hyperaktiven und auf den Start fiebernden Radler ging es los zu den gewählten Ausfahrten. Während der Ausfahrt erlebten die Teilnehmenden ein sehr grünes und auch





tierreiches Emsland. Störche schienen geradezu allgegenwärtig. Die beiden Ausfahrten trafen sich dann um 13.00 Uhr im Alten Gasthaus Delsen, wo schnell die Gäste mit Bratwurstbrötchen, Grillkäse und Getränken versorgt wurden. Kaffee und Kuchen rundeten das Angebot ab. Der von einer großen Hecke umgebene Außenbereich des Gasthofs bot ausreichend Platz für gesellige Runden an Tischen, spielende und herumtobende Kinder sowie die zur Schau stehenden Räder.

Zwischen Ausfahrt und Festabend wurden auf den Rasenflächen am Veranstaltungsort – dekoriert von Beeten, Teichen und großzügigen Wegen zum Flanieren – die Wettbewerbe auf historischen Rädern und das Hochradrennen um den Rothgießer-Pokal ausgetragen. Es gab viele interessante Fahrräder zu bestaunen. Die Teilnehmenden wurden von Dirk Breiholz zu ihren Fahrrädern befragt und es entwickelte sich schnell eine informative Veranstaltung für die Zuschauer. Ein Eisverkauf trug zum allgemeinen Wohlbefinden bei.

Am Abend ging es zum Festabend in die Räume des Klosters. Für die Veranstaltung stand eine schön sanierte Scheune zur Verfügung, in der festlich eingedeckt worden war. Aufgrund der beachtlichen Zahl an Teilnehmenden konnte diese Scheune jedoch nicht alle Gäste aufnehmen und daher gab es ergänzend ein großes Zelt vor





dem Eingangsbereich. Jeder konnte wählen, wie viel frische Luft, Sternenhimmel, Geborgenheit oder Atmosphäre für das Wohlergehen benötigt wurden. Für das leibliche Wohl war gesorgt. Das gesellige Beisammensein fand ohne Show von Künstlern oder Musikern statt, so dass umso mehr gefachsimpelt werden konnte.

Am Sonntag bewegten sich viele Teilnehmende der Velocipediade in Richtung Jahreshauptversammlung des Vereins in das Salzsiedehaus. Einerseits wurden die formalen Themen routiniert abgearbeitet, andererseits gab es aber auch Diskussionen zu ein paar im Vorfeld bereits kontro-

vers beurteilten Fragestellungen, wie einem für Vereinsmitglieder zur Verfügung zu stellenden kostenlosen Zugang zum online verfügbaren Fundus Markenware Fahrrad. Wesentlicher war aber, dass im Vorstand erfolgreich ein paar personelle Wechsel vollzogen werden konnten. Dies gelang durch Verschieben der festen Zuständigkeiten und zwei Neuzugänge, die wie immer schon im Vereinsgeschehen bekannt und engagiert waren. Leider ging auch diese gelungene und abwechslungsreiche Velocipediade wieder zu schnell vorbei. Die nächste Velocipediade in Berlin bringt uns nach Spandau. ☼

## 100 Jahre Miele-Fahrradproduktion

# „Milo“ Mehr Schein als Sein?

VON STEFAN DOMMERS UND MICHAEL PATZ

Im Jahr 2024 jähren sich die Produktion und der Verkauf von Miele-Fahrrädern zum einhundertsten Mal. Aus diesem Anlass haben wir eine kleine Spezialität aus unserem Sammelgebiet der „Miele-Fahrräder“ herausgesucht. Für das Modell „Milo“ haben wir uns entschieden, weil sich die Entwicklung der Fahrradproduktion eines Qualitätsherstellers wie Miele anhand dieses Modells spannend veranschaulichen lässt.

Mit dieser Schwerpunktsetzung bleiben vorerst andere interessante Aspekte der Miele-Fahrradproduktion ausgeklammert, die wir zum Teil in einer späteren Ausgabe des „Knochenschüttlers“ gerne behandeln möchten. Ein kurzer Überblick über Mieles frühe Fahrradproduktion soll der Orientierung dienen und den Stellenwert des „Milo“ innerhalb der Produktpalette zum Zeitpunkt seiner Einführung im Jahr 1933 aufzeigen:

Im März 1924 nahm die Firma die Fahrradproduktion im neu errichteten Zweigwerk in Bielefeld-Schildesche auf, um für die Markteinführung ihres neuesten Produkts zum 25. Firmenjubiläum am 1. Juli 2024 ausreichend viele Räder für Handel und Vertriebsniederlassungen zur Verfügung zu haben<sup>2</sup>. So tragen die frühen Miele-Räder bis 1931 den tatsächlichen Herstellungsort, Bielefeld, als Prägung im

Steuerkopfschild. Ab September 1931 wird dann weitestgehend die Bezeichnung „Miele-Werke Gütersloh“ eingeführt.

Miele stellte beim Fahrrad, wie bei seinen anderen Produkten, die hohe Qualität in den Vordergrund, indem man sich auf die Produktion eines langlebigen Fahrrads für den täglichen Gebrauch fokussierte und dessen Quali-

tät gegenüber billigen Produkten mit intensiver Werbung hervorhob. Die Fahrradproduktion wird daher konsequenterweise zunächst mit einem Tourenradmodell aufgenommen, das in den frühen Katalogen und Werbeschriften die Bezeichnung Original „Miele“ Fahrrad bekommt und aus der sich in den folgenden Jahren die Marke „Original-Miele“ und später dann „Miele-Original“ für eine ganze Fahrradklasse mit den unterschiedlichsten Modellen entwickelte<sup>3</sup>. Geliefert wurde das Original „Miele“ Fahrrad in den ersten beiden Produktionsjahren nur in je einer Damen- und Herrenaufführung in den Rahmenhöhen von 55 („Nr. 6“) bzw. 60 cm („Nr. 1“). Zu den weiteren Wahlmöglichkeiten zählten schon 1924 die Lenkerformen „Deutsch“ und „Englisch“, mit oder ohne Vorbau. Die Lackierung gab es in den Varianten „schlicht schwarz“ bzw. „schwarz gold-liniert“. Die Farbe des Lederzeugs konnte in „hell-“ oder



Qualität und Preis;  
Katalog „Miele  
das leichtlaufende  
Markenrad“, Oktober  
1925<sup>4</sup>

rechts: „Milo“-Prospekt  
März 1934,  
Druck-Nr. 1404.3.34<sup>1</sup>

# Miele



*Milo*

*Milo*

1934

*Ein besonders preiswertes Qualitäts-  
Fahrrad aus den weltbekannten*

**Miele-Werkstätten**

**Milo**-Räder schon für 61 Mark mit allen  
Merkmale eines guten Rades.

# Miele-Fahrräder



stellen das Vollkommenste und Beste dar, was es heute gibt. Wer ein Spezialrad kauft, hat in dem billigeren Preise nur einen scheinbaren Vorteil, denn:

*„Es reicht sich Bohm nur dar, was gut,  
Beim Einkauf mußt Du daran denken,  
Der Billigste sei auf der Hut,  
Es kann Dir niemand etwas schenken.“*

Wer aber ein erstklassiges Fahrrad in der unübertroffenen Qualität des Miele-Rades kauft, muß zwar einen etwas höheren Preis bezahlen, hat aber dafür die Gewähre, daß Qualität und Preis in dem richtigen Verhältnis stehen. Alle „Miele“-Erzeugnisse zeichnen sich durch hohe Qualität und absolute Preiswürdigkeit aus.

## Überficht über Qualitäts-Unterschiede zwischen dem hochwertigen Miele-Fahrrad und den billigen Marken- u. Spezial-Fahrrädern.

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Das Miele-Fahrrad besitzt einen Rahmen aus solidem gegossenem schwedischem Stahlrohr mit ein Stücklang verstelltem unteren Rahmenrohr, das Tretlagergehäuse besitzt extra lange, leicht gegangene Rahmenröhren, Hinterradstreben aus solidem gegossenem schwedischem Stahlrohr; der ganze Rahmen ist im Tandemsystem gelötet.</li> <li>2. Der Miele-Lenker ist aus solidem gegossenem Stahlrohr hergestellt und vor dem Versetzen mit stabiler geschnitten.</li> <li>3. Die Emallierung ist bei dem Miele-Fahrrad stand gelassen.</li> <li>4. Das Miele-Fahrrad hat ein ganz hochwertiges Tretlager und eine hochwertige Vordergabel, die den bekannten leichten Lauf eines Miele-Fahrrades gewährt.</li> <li>5. Die Speichen beim Miele-Fahrrad sind von dem Versetzler versetzt, also unbedingt notwendig.</li> <li>6. Das Miele-Fahrrad wird mit der hochwertigen 101-Sette ausgestattet.</li> <li>7. Pedale und Lederzeug sind hochwertig, wir verwenden nur Lederzeug aus Kennstädten.</li> <li>8. Die Miele-Bremse hat einen formgerechten, geschmiedeten Bremshebel. Die ganze Bremse trägt alle Merkmale ausgeprägter Qualitätserhalt.</li> <li>9. Freilaufnabe und Gummil sind bei dem Miele-Fahrrad selbstverständlich erstklassig.</li> <li>10. Das Miele-Fahrrad ist in allen Einzelheiten und Abmessungen für alle nach dem Tandem-Fahrrad leistungsfähig konstruiert.</li> </ol>	<p>Anstelle dieser hochwertigen Ausführung werden für das billige Fahrrad geduckte Eisenrohre verwendet. Der ganze Rahmen ist geduckelt ohne Verwendung von Rahmverlängerungen.</p> <p>Für das billige Fahrrad wird ein Lenker aus geschweißtem Eisenrohr verwendet, bei dem die Gelenk- und Gelenk unter der Verklebung vielfach noch sichtbar sind.</p> <p>Bei dem billigen Fahrrad würde eine 1- oder 2malige Emallierung genügen.</p> <p>Für den Preis könnte man bessere 2 billige Tretlager und 2 billige Vordergabeln kaufen.</p> <p>Beim billigen Fahrrad kommt man mit schwach versetzten Speichen ohne Versetzgerät aus.</p> <p>Für den Preis einer 101-Sette kann man 2-3 billige Ketten kaufen.</p> <p>Beim billigen Fahrrad kommt man schon mit einer weit geringeren Qualität aus.</p> <p>Bei den billigen Fahrrädern sind die Bremshebel aus Eisenblech geblasen. Die Billigkeit ist der ganzen Bremse ab sofort anzusehen.</p> <p>Beim billigen Fahrrad werden Freilaufnabe und Gummil ebenfalls vielfach ersetzbar gemacht, um dem Käufer den Kauf erscheinlich zu machen, weil das in vielfach das einzige ist, was ein Leier bearbeiten kann.</p> <p>Von dem billigen Fahrradern kann man das vielfach nicht behaupten.</p>
--	--

Werbeblatt Mai 1928<sup>5</sup>

### „Das Rad der guten Zwischenqualität.“

Mieles Bezeichnung für die „Roland“-Räder

„dunkelfarben“ bestellt werden<sup>2</sup>. Miele begründete seinen Einstand in die Fahrradbranche damit, dass man sich auf die Herstellung und den Verkauf eines „Strapazierrads“ für den Alltags-einsatz konzentrieren wollte, das „in Qualität und Gebrauchswert“ allerhöchsten Ansprüchen gerecht wird. So unternahm Miele bereits in den 20er-Jahren besondere Anstrengungen, sich von sogenannten billigen „Spezialrädern“ mittels Werbung und direkten Anschreiben an die Händler abzugrenzen. Die obige Gegenüberstellung der Qualitätsunterschiede verdeutlicht, was die Verantwortlichen bei Miele meinten, wenn sie von ihren eigenen „preiswerten“ Rädern sprachen und ihnen „billige“ Räder gegenüberstellten<sup>5</sup>.

Von ihrem Anspruch, ausschließlich ein hochwertiges Alltagsrad produzieren zu wollen, musste sich Miele jedoch aufgrund äußerer Umstände bereits wenige Jahre nach der Aufnahme der Fahrradproduktion verabschieden. Durch die Weltwirtschaftskrise der späten 20er- und frühen 30er-Jahre brach eine große Anzahl von zahlungskräftigen Käufern weg. Um am Markt weiter bestehen und den Fachhandel mit preisgünstigen Rädern beliefern zu können, musste Miele den Ausschluss der Herstellung von Rädern einfacher

Qualität überdenken. Zu diesem Zeitpunkt ist die Modellpalette bereits um zahlreiche weitere Modelle mit unterschiedlichen Rahmengrößen und Rahmengeometrien sowie u. a. um einen Halb- und einen Vollrenner erweitert worden. Die Absatzschwierigkeiten bei den hochpreisigen Miele-Fahrrädern, die bedingt durch Überproduktion bereits 1927 begonnen hatten, sind für die gesamte Fahrradbranche und nicht nur für Miele belegt.<sup>6</sup> Dies lässt sich bis

heute auch daran erkennen, dass es eine ganze Reihe von Miele-Rädern aus den frühen 30er-Jahren gibt, die Rahmennummern der späten 20er-Jahre besitzen und bei denen Hinterradnaben jüngerer Datums montiert wurden und die teilweise jüngere Linierungs- oder Beschriftungssätze aufweisen. Die frühen und teuren Modelle ließen sich in der Zeit der Wirtschaftskrise kaum noch absetzen und so wurden z. T. erst Jahre später die länger als erwartet gelagerten Rahmen mit aktuellen Dekoren und Anbauteilen aufgebaut und verkauft.

Ab September 1931 bot Miele schließlich Räder in zunächst drei Preisklassen an und baute das Klassensystem mit der weiteren Verschärfung der Wirtschaftskrise bis 1933 auf vier Preisklassen aus. Neben der höchsten Klasse des „Original-Miele“ Fahrrads gesellten sich ab September 1931 mit absteigendem Verkaufspreis und dementsprechend absteigender Qualität die Modelle der neu geschaffenen Preisklassen „Melior“, „Roland“ und ab August 1932 die Klasse „Mondia“, die die „Roland“-Klasse ablöste. Welche Anstrengungen Miele unternahm, die Unterscheidbarkeit der ver-

### Miele-Melior

Das Rad der günstigen Preislage.  
Ladenverkaufspreis: RM. 75.-

### Miele-Roland

Das Rad der guten Zwischenqualität.  
Ladenverkaufspreis: RM. 90.-

### Original-Miele

Das Rad hoher Qualität.  
Ladenverkaufspreis: RM. 115.-

### Mielewerke A.G.

Über 2000 Werksangehörige  
Gütersloh/Westfalen

Werbeblatt 1931<sup>7</sup>

Fotos: Michael Patz, Stefan Dommers

schiedenen Qualitäten ihrer Modelle differenziert abzubilden, lässt sich unter anderem an einem Werbeblatt anlässlich der Einführung der Preisklassen von 1931 ablesen: Für die Klassifizierung der „Roland“-Räder wählte Miele z. B. die Bezeichnung „das Rad der guten Zwischenqualität“<sup>7</sup>.

Mit der Aufgabe der „Roland-Klasse“ im Jahr 1932 zugunsten der „Mondia-Klasse“ verschob sich die Hierarchie der Klassen. Die „Melior-Klasse“ stieg auf und das „Mondia“-Fahrrad markierte dann zunächst für ein Jahr die unterste Qualitätsstufe. Das „Mondia“-Rad unterschied sich von den anderen Rädern dadurch, dass es im Gegensatz zu den höherwertigen Klassen mit günstigeren und qualitativ einfacheren Anbauteilen ausgestattet war (z. B. durch Einbau einer Komet- anstelle einer Torpedo-Nabe). Es trug in seiner ersten Version nur ein kleines, ovales und neutral gehaltenes Steuerkopfschild. Darauf stand „Erzeugnis der Miele-Werke Akt.-Ges. Gütersloh“. Sowohl auf dem Rahmen als auch auf dem hinteren Schutzblech war zunächst die Klassenbezeichnung als Schriftzug „Mondia“ und nicht, wie bei allen anderen Klassen, der Herstellername aufgebracht.

So zeigt sich bereits bei der „Mondia“-Klasse, dass sich Miele für ihre günstigeren und qualitativ einfacheren Produkte nicht exponieren wollte. Darin ist nach unserem Erachten das starke Bemühen Miele zu erkennen, den Qualitätsanspruch ihrer Räder während der Phase schwächerer Konjunktur mit den einfacher hergestellten Rädern nicht zu gefährden.

Die Sichtbarkeit ihrer billigeren Räder sollte mittels neutral gehaltenen Steuerkopfschildern und den Rahmen- sowie Schutzblechdekoren nur mit der reinen Modellbezeichnung niedrig gehalten werden. Diesen frühen Rädern einfacher Ausführung ist gemeinsam, dass das Miele-Label nicht wie bei den höherwertigen Modellen in den Vordergrund, sondern bewusst in den Hintergrund gestellt wurde. Es gab also Räder, die nicht auf den ersten Blick als Miele-Rad erkennbar sein sollten.

Konnte Miele auf die wirtschaftlich angespannte Lage mittels der Einführung

*Rundschreiben zur Einführung des „Milo“ vom 25.08.1933<sup>8</sup>*



*„Milo“-Damenrad zweite Version Nr. 252319, 1934<sup>9</sup>*

preisgünstigerer Räder adäquat reagieren, so sollte dieses Bestreben jedoch von unerwarteter Seite vereitelt werden. Diese von der Firma Miele wahrscheinlich nicht vorausgeplante Entwicklung soll im folgenden Abschnitt anhand der „Milo“-Klasse aufgezeigt werden.

Die nach unserer Meinung bereits bei der „Mondia“-Klasse sichtbar gewordenen Anstrengungen Miele, ihren Qualitätsanspruch zu behaupten, indem man die preiswerten Räder bewusst „neutraler“ gestaltete, wiederholten sich auf besonders anschauliche Weise auch bei der günstigsten Fahrradklasse der 30er-Jahre, dem „Milo“. Die „Milo“-Klasse wurde den Händlern im September 1933 vorgestellt und war

qualitativ noch unterhalb der „Mondia“-Klasse angesiedelt<sup>8</sup>.

Das Modell „Milo“ war aufgrund seines Rahmens das mit dem geringsten Aufwand gefertigte Miele-Fahrrad der 30er-Jahre. Vom „Milo“ gab es streng genommen vier verschiedene und aufeinander folgende Versionen, die sich technisch in der Anzahl der gelöteten Verbindungsteile (Rahmenmuffen) unterschieden. Des Weiteren unterschieden sich die verschiedenen Versionen in der Gestaltung der Steuerkopfschilder und in der Ausführung der Rahmen- und Schutzblechschriftzüge. Bei der ersten Version, direkt nach Einführung dieser Radklasse, im September 1933, ist der Rahmen des Damenmodells zunächst vollständig ge-



„Milo“-Prospekt März 1934, Druck-Nr. 1404.3.34<sup>1</sup>

schweißt und ohne eine einzige Muffe hergestellt worden (innere Verbindungs-/Verstärkungsteile fehlen ebenfalls). Die Rahmen der Herrenmodelle sind ebenfalls nur geschweißt, jedoch immerhin am Steuerkopf gemufft.

Bei der zweiten Version der „Milo“-Klasse, die kurze Zeit später verkauft wird, ist dann auch beim Damenmodell das Steuerrohr mit zwei Muffen versehen.

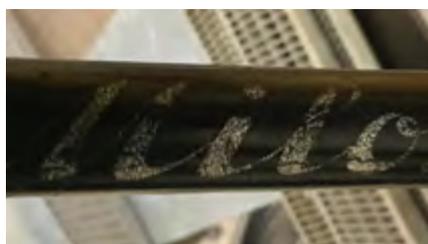
Die beiden ersten „Milo“-Versionen tragen ein weiß-blau unterlegtes „Milo“- Steuerkopfschild und identische Schriftzüge „Milo“ in silbernen Druckbuchstaben auf Rahmen und hinterem Schutzblech.

Nicht unerwähnt soll bleiben, dass bei den Herrenrädern, insbesondere bei eng gegenüberliegenden Steuerrohrmuffen, die keine Anbringung der 63 mm oder gar der 79 mm hohen Steuerkopfschilder (Lochabstand für Steuerkopfschildnieten) erlaubten, kleinere Steuerkopfschilder in Dreiecksform montiert worden sind.

Nach den beiden erstgenannten „Milo“-Versionen, die sich nur durch das Fehlen oder Vorhandensein von Muffen am Steuerkopf des Damenradrahmens unterschieden, wurde nach einer Modellpflege im März 1934 eine dritte Version herausgebracht. Mit zwei Steuerrohrmuffen war sie mit der zwei-

ten Version im Rahmenbau identisch, nicht aber im Dekor von Steuerkopfschild, Rahmen- und Schutzblechbeschriftung. Hier wurde mit der Modellpflege erstmals so etwas wie eine „Corporate Identity“ verwirklicht, indem Miele alle vier Fahrradklassen auf ein einheitliches Design „trimmte“.

Das „Milo“ bekam als erste Radklasse ein neues „Einheitssteuerkopfschild“ mit der typischen „Miele-Weltkugelpprägung“ und der Ortsangabe „Gütersloh“. Der „Milo“-Schriftzug des Rahmens wurde dann analog zu den anderen Preisklassen „Mondia“, „Melior“ und „Original“ in einer graphisch einheitlichen Schreifschrift ausgeführt. Das hintere Schutzblech trug jetzt, auch das war neu, den bekannten, klassischen „Miele“-Schriftzug in silbernen Druckbuchstaben, der ab 1934 nach und nach die Modelle aller Radklassen einheitlich zierte.



„Milo“-Rahmenschriftzug nach der Modellpflege im März 1934<sup>2</sup>

Die Abgrenzung zu den qualitativ höherwertigen Rädern wurde zusätzlich durch die Farbauswahl der Schriftzüge markiert: Miele wählte für die günstigen Preisklassen „Milo“ und „Mondia“ eine silberfarbene Beschriftung von Rahmen und Schutzblechen, demgegenüber goldfarbene Schriftzüge ausschließlich für die höher- und höchstwertigen Klassen „Melior“ und „Original“.

Der besondere Stellenwert der „Milo-Räder“ ist daran ersichtlich, dass sich Miele bei Einführung der „Milo“-Klasse außergewöhnlich zurückhaltend an seine Händler wendet und keine Preisvorgaben für die neue Fahrradklasse macht, sondern vielmehr die Preisbildung dem Markt überlassen will (s. Rundschreiben zur Einführung des „Milo“ v. 25.08.1933<sup>8</sup>).

Aber es ist dann der Markt, der unerwartet auf Miele's Ansinnen reagiert. Die „Milos“ werden nicht nur einfach schwarz lackiert bestellt, sondern auch in voller Chromausstattung. Das geschieht insbesondere nach der Modellpflege im März 1934. Diese mit verchromten und aufeinander abgestimmt linierten Felgen und Schutzblechen ausgestatteten Räder trieben den Endpreis beträchtlich in die Höhe. Miele sah sich also damit konfrontiert, dass die Kombination ihres billigsten Rahmens mit Chrom- und Linienzierat im Gegensatz zu der von ihnen vertretenen Qualitätsphilosophie stand. Der Grundpreis der „Milo“-Räder lag bei etwas mehr als der Hälfte dessen, was für die qualitativ höchstwertigen und auf die Anfangszeit zurückgehenden „Original-Miele“-Räder zu bezahlen war.

Mit der Entscheidung, den günstigen Grundpreis der „Milo“-Räder zu nutzen und ein Milo mit Chrom und abgestimmter Linierung optisch aufzuwerten, wurde das Geld eben nicht für die qualitativ höherwertige und haltbarere Fahrradklasse angelegt, sondern in Äußerlichkeiten wie Verchromung und bunte Linierung. Mit diesem Kauf- oder Bestellverhalten wird das Vorhaben Miele's, ihre billigsten Räder diskret am Markt zu positionieren, unserer Ansicht nach unterlaufen. Ob es Miele passte, die günstigste



Fahrrad Nr. 291460 „Milo“-Damen-Ballonrad B6 der dritten Version, 1934<sup>16</sup>

Modellreihe optisch so aufwerten zu müssen und damit ein Modell auf die Straße zu bringen, dass für Kenner durchaus als billiges, weil weitgehend geschweißtes, Modell zu erkennen war oder ob es Miele zu aufwendig war, so viele Räder nachträglich mit aufeinander abgestimmt linierten Chromteilen zu versehen, lässt sich heute nur mutmaßen. Sicher ist aber, dass es in Folge dieser Entwicklung im Jahr 1935 zu einem Anachronismus in der klassenbezogenen Stringenz des Labelings und der Modellpolitik kommt: Nach der Einstellung der beiden günstigsten Radklassen „Milo“ und „Mondia“ im August 1934<sup>18</sup> wurde mutmaßlich unmittelbar darauf das „Milo-Luxus“ als vierte und letzte „Milo“-Version auf den Markt gebracht und vermutlich bis 1935 hergestellt.

Das erhaltene Damenrad trägt auf dem Oberrohr den Schriftzug „Milo-Luxus“ und damit eine Modellbezeichnung, die alle bisherigen Bemühungen, die unterschiedlichen Qualitätsstufen voneinander getrennt zu halten, aus unserer Sicht auf den Kopf stellt.

Am Anfang stand die Bezeichnung „Milo“ für ein Rad, für das Miele es bei den ersten beiden Versionen unterließ, den Herstellerschriftzug auf Rahmen und Schutzblech aufzubringen. Stattdessen gab sich Miele lediglich in kleinen Buchstaben auf dem Steuer-

kopfschild als Hersteller zu erkennen. Am Ende war mit dem „Milo-Luxus“ in silberfarbener Schrift auf schwarzem Grund zu lesen, dass es sich hier um Luxus auf einem teilweise geschweißten Rahmen handelt.

Eine Gegenüberstellung des „Milo“ der 2. Version und des „Milo-Luxus“ zeigen folgende Unterschiede.

Das „Milo-Luxus“ ist ab Werk mit Chromschutzblechen und Chromfelgen ausgestattet und hat im Gegensatz zu den vorangegangenen „Milo“-Versionen an gelöteten Verbindungsteilen zugelegt. Neben dem Steuerrohr ist es nun zusätzlich mit einer Sattelrohrklemmmuffe und mit einem eingelöteten Tretlagergehäuse versehen. Die nicht abschraubbaren, sondern verschweißten Sitzstreben des Hinterbaus sind – wie bei den drei Versionen

Fahrrad Nr. 318638 „Milo-Luxus“ Damen 26 Zoll Ballonrad B6 von 1935<sup>19</sup>



Kassa-Preise GÜltig ab 1. Oktober 1933

### Mielewerke A.G. Gütersloh/Westf.

**Original Miele-Chrom-Fahrräder**  
Die Preise verstehen sich einschließlich Bewältigung, Toraxde-Fahrradteile, Luftpumpe, Felgenreifen, Ersatzteile und sehr großen Satz.

**Miele-Melior-Chrom-Fahrräder**  
Die Preise verstehen sich einschließlich Bewältigung, Toraxde-Fahrradteile, Luftpumpe, Felgenreifen, Ersatzteile und sehr großen Satz.

**Miele-Mondia-Chrom-Fahrräder**  
Die Preise verstehen sich einschließlich Bewältigung, Toraxde-Fahrradteile, Luftpumpe, Felgenreifen, Ersatzteile und sehr großen Satz.

**Milo-Chrom-Fahrräder**  
mit geschweißtem Rahmen außer mit gelöteten Verbindungsteilen und dem gleichen Tretlager wie beim Miele-Mondia-Fahrrad, Klemm-Fahrradteile, Luftpumpe, Felgenreifen, Ersatzteile und sehr großen Satz.

Fahrräder mit Hochdruck-Rollen 28 x 1 1/4" Walze oder sogenannten Halbballon-Rollen 26 x 1 1/4"	Reifenhöhe	Milo	Mondia	Melior	Original
<b>Herrn-Rollenräder</b>					
Nr. 1 mit geradem oberen Rahmenrohr	28 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 2 mit geradem oberen Rahmenrohr	28 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 3 mit Felgenreifen	28 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 4	28 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 5	28 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
<b>Streifenroller</b>					
Nr. 1 mit geradem oberen Rahmenrohr	28 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 2 mit geradem oberen Rahmenrohr	28 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 3 mit Felgenreifen	28 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 4	28 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 5	28 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
<b>Volgenreifen</b>					
Nr. 1 mit Felgenreifen, 27 x 1 1/4" Schlauchreifen	26 cm	2,70	2,50	2,15	2,15
Nr. 2	26 cm	2,70	2,50	2,15	2,15
Nr. 3	26 cm	2,70	2,50	2,15	2,15
Nr. 4	26 cm	2,70	2,50	2,15	2,15
Nr. 5	26 cm	2,70	2,50	2,15	2,15
<b>Damen-Rollenräder</b>					
Nr. 1 mit geradem oberen Rahmenrohr (gerad. exp. Ausf.)	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 2 mit geradem oberen Rahmenrohr (gerad. exp. Ausf.)	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 3 mit Felgenreifen	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 4	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 5	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
<b>Fahrräder mit Ballon-Bewältigung 26 x 2" Draht oder Walze</b>					
<b>Herrn-Rollenräder</b>					
Nr. 1 mit geradem oberen Rahmenrohr	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 2 mit geradem oberen Rahmenrohr	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 3 mit Felgenreifen	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 4	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 5	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
<b>Streifenroller</b>					
Nr. 1 mit geradem oberen Rahmenrohr	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 2 mit geradem oberen Rahmenrohr	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 3 mit Felgenreifen	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 4	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 5	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
<b>Damen-Rollenräder</b>					
Nr. 1 mit geradem oberen Rahmenrohr (gerad. exp. Ausf.)	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 2 mit geradem oberen Rahmenrohr (gerad. exp. Ausf.)	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 3 mit Felgenreifen	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 4	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
Nr. 5	26 cm	87,--	70,--	84,--	112,--
<b>Mehrpaket für Ersatzteile</b>		2,50	2,50	1,80	1,80

**Miele-WS-Chrom-Fahrräder**  
In Schwarz, Melior oder Anemone Lackierung. Rahmen gefertigt mit Aufbausätzen, Melior-Tretlager, Felgenreifen, Klemm-Fahrradteile, Luftpumpe, Felgenreifen, Ersatzteile und sehr großen Satz.

Reifenhöhe	Preis
28 cm	75,--
26 cm	70,--
24 cm	65,--
22 cm	60,--
20 cm	55,--
18 cm	50,--
16 cm	45,--
14 cm	40,--
12 cm	35,--
10 cm	30,--
8 cm	25,--
6 cm	20,--
4 cm	15,--
2 cm	10,--

Preisliste Oktober 1933<sup>17</sup>

davor – geblieben. Mit dem „Milo-Luxus“ ist der Grundsatz Miele, dass Qualität allem vorangeht, aus unserer Sicht zumindest bei diesem Modell augenscheinlich nicht mehr eingehalten worden. Eigentlich sollte der Gebrauchswert anstelle von Äußerlichkeiten Ziel einer Kaufentscheidung sein. Auch der anfängliche Verzicht Miele, ein billiges Produkt in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit zu stellen, spielte beim „Milo-Luxus“ aus unserer Sicht keine Rolle mehr.

#### Abschlussbemerkung

Die in diesem Artikel vorgenommene Bewertung der möglichen Beweggründe Miele in Bezug auf die Entwicklung der Radklasse „Milo“ und des Sondermodells „Milo-Luxus“ könnten natürlich auch andere Ursachen als



Rahmenbeschriftung  
„Milo“ erste und zweite  
Version, 1933/34 (links)  
und „Milo-Luxus“ 1935<sup>11</sup>  
und Rekonstruktion

die von uns genannten Gründe haben. So könnte man einwenden, dass Miele es vermieden hat, ihren „Billigrädern“ einen völlig anderen Namen zu geben, wie das z. B. für die Hersteller Diamant oder Opel belegt ist. Miele hat also durchaus zu seinen einfachen Rädern gestanden. Als Gegenargument zu unserer Bewertung der Bedeutung der Chromausstattung der untersten Preisklasse kann angeführt werden, dass Miele selbst die über die Blankteile hinausgehende Verchromung ihrer „Milo-Räder“ gegen Ende 1934 veranlasst hat, um zu zeigen, dass auch bei ihnen die augenfällige Verchromung großgeschrieben wird. Miele bewarb ab Oktober 1933 die Verchromung intensiv. Dies drückte sich auch in den Werbeschriften für alle vier Qualitätsklassen aus, die unter den Namen „Milo-Chrom-Rad“, „Miele-Mondia-Chrom-Rad“, „Miele-Melior-Chrom-Rad“ und „Original-Miele-Chrom-Rad“ angeboten und beworben wurden<sup>21</sup>. Damit wollte Miele sicher unterstreichen, dass es wirtschaftlich wieder

aufwärts ging und man sich wieder etwas Luxus gönnen sollte. Anstelle der Kunden im Fahrradgeschäft könnten natürlich auch die Fahrradhändler die „Milo“-Chrommodelle für ihre Schauwindower geordert haben, um insgesamt nicht viel Geld für ihre stark verchromten Exponate zu investieren.

Wir haben uns hingegen für die Interpretation entschieden, dass die umfangreiche Chromausstattung letztendlich durch die Kaufinteressenten, also aufgrund der Entwicklung des Marktes, zustande gekommen ist. Viele konkurrierende Hersteller setzten 1934 ebenfalls auf „Chrommodelle“.

Die Freude an den verchromten Rädern sollte nicht von Dauer sein. Bereits im Mai 1935 wurden die aktuellen Reglementierungen durch die „Überwachungsstelle für unedle Metalle“ im „Radmarkt und Reichsmechaniker“ publiziert. Zur Einsparung von Edelmetallen sollte in den folgenden Jahren der Chromanteil in der Fahrradproduktion sukzessive zurückgedrängt werden.

Der Abstecher in die Produktion „billiger“ Räder am Ende der Weltwirtschaftskrise ändert nichts daran, dass Miele auf die Qualität und Verarbeitung ihrer Räder allergrößten Wert gelegt hat.

**Abschließend und zur Einordnung sei Folgendes berichtet:** 1960 wurden nach 36 Produktionsjahren die letzten Miele-Räder ausgeliefert. Ursache war die Neuausrichtung und Fokussierung der Firma auf Haushaltsgroßgeräte. Der Niedergang des Stellenwerts des Fahrrads zugunsten von motorisierten Fahrzeugen, insbesondere dem Auto, sei an dieser Stelle erwähnt.

Zu den höchsten und letzten Rahmennummern zählen für das Jahr 1960 unseres Wissens Fahrräder mit Rahmennummern um 1.432.000. Da alle Rahmen bzw. Fahrgestelle bei Miele eine fortlaufende Rahmennummer erhielten, sind auch die motorisierten Fahrzeuge (mutmaßlich mindestens 300.000) mit fortlaufend gestempelten Rahmennummern versehen worden. Um die genaue Zahl der von Miele produzierten Fahrräder feststellen zu können, muss daher die Anzahl der motorisierten Zweiräder von der Gesamtzahl abgezogen werden. So ergibt sich nach unserer Schätzung eine, im Vergleich zu anderen Fahrradherstellern, kleine Anzahl von etwa 1,1 Millionen Fahrrädern. Es hätten aber auch viel mehr Räder werden können:



Felge des „Milo“ der ersten und zweiten Version 1933/34 (links) und „Milo-Luxus“, 1935 (rechts)<sup>12</sup>

Ursprünglich sollte die Produktion und der Verkauf von Fahrrädern zehn Jahre früher starten als es dann tatsächlich der Fall war. Bereits Ende 1914 hatte es Vorarbeiten gegeben. Jedoch verzögerten der Erste Weltkrieg, die nachfolgenden Inflationsjahre und die damit verbundene Wirtschaftskrise den Bau des Miele-Zweigwerkes in Bielefeld. Lieferengpässe bei den benötigten Stahlrohren während des Krieges sollen ein weiterer Grund für die um zehn Jahre verspätete Produktionsaufnahme gewesen sein<sup>22</sup>. Wenn wir in diesem Beitrag über die „Miele-Fahrradproduktion“ gesprochen haben, dann bezieht sich dies ausschließlich auf Fahrräder, die Miele in der eigenen Fabrik in Bielefeld-Schildesche herstellte. Weitgehend unbekannt dürfte



Schutzblechbeschriftung „Milo“ erste und zweite Version 1933 (links) und „Milo-Luxus“ 1935 (rechts)<sup>10</sup>

in Sammlerkreisen die Tatsache sein, dass Miele bereits sehr viel früher, und zwar im Jahr 1900, Fahrräder unter den Namen „Brennabor“, „Meteor“ und „Westfalen“ in seinem Handelskatalog führte<sup>23</sup>. Der Name „Meteor“ wurde bereits zu dieser Zeit von den Produktbezeichnungen früherer Miele-Erzeugnisse übernommen. So vertrieb Miele zeitgleich Milchzentrifugen und

Waschmaschinen unter dem Namen „Meteor“<sup>23</sup>. Die Namensübertragung wird später auch für die Klassenbezeichnung ihrer selbst produzierten Räder vollzogen, so unter anderem bei der in diesem Artikel behandelten Fahrradklasse „Milo“, deren Name von einem älteren Miele-Erzeugnis, der Milchzentrifuge „Milo“, übernommen worden ist.<sup>24</sup> ☼



Steuerkopfschild „Milo“ erste und zweite Version 1933/34 (links) und „Milo-Luxus“ 1933/34 (rechts)<sup>13,14</sup>



1 „Milo“-Prospekt März 1934, Druck-Nr. 1404.3.34 (Fotos: Stefan Dommers)

2 Prospekt, Druck-Nr. 679.4.25 20.000

3 Hauptkatalog, 25 Jahre Miele 1899-1924, S. 103

4 Katalog 1925, Druck-Nr. 706.10.25 30.000, S. 9 f.

5 Werbeblatt 1928, Druck-Nr. 763.5.28

6 Chronik 110 Jahre Miele & Cie., S. 77 – Miele & Cie., Gütersloh, 2009

7 Werbeblatt 1931, aus Robert Wiesners Zusammenstellung von Miele-Fahrraddokumenten, ohne Jahr

8 Rundschreiben der Mielewerke vom 25. August 1933

9 „Milo“-Damenrad, zweite Version, Nr. 252319 (Foto: Michael Patz)

10 Schutzblechbeschriftungen „Milo“, erste und zweite Version, Nr. 252319 und „Milo-Luxus“, Nr. 318638, (Fotos: Michael Patz)

11 Schutzblech- und Rahmenbeschriftung „Milo“, erste und zweite Version, Rahmenbeschriftung „Milo-Luxus“ (Zeichnung: Stefan Dommers, Foto Michael Patz)

12 Felgen „Milo“, erste und zweite Version, „Milo-Luxus“ (Fotos: Michael Patz)

13 Steuerkopfschild, erste und zweite Version, „Milo“-Damenrad Nr. 252319 (Foto: Michael Patz)

14 Steuerkopfschild, dritte Version und „Milo-Luxus“ („Universalschild“), 1934 (Foto: Michael Patz)

15 Rahmenschriftzug „Milo“, dritte Version, 1934 (Foto: Berthold Pape)

16 „Milo“-Damen-Ballonrad B6, 1934 (Foto: Berthold Pape)

17 Preisliste 1933, Druck-Nr. 1374.10.33 (Foto: Stefan Dommers)

18 Rundschreiben „Betr. Fahrradgeschäft 1935“ v. 08. September 1934

19 Fahrrad Nr. 318638 „Milo-Luxus“ Damen 26 Zoll Ballonrad B6 von 1935 (Foto: Michael Patz)

20 Rahmenschriftzug „Milo-Luxus“ 1935 und Rekonstruktion (Foto: Berthold Pape, Zeichnung: Stefan Dommers)

21 siehe Prospekt Fahrrad-Gesamtprogramm 1934, Druck-Nr. 1410.3.34

22 siehe Marion Steinhart, „Carl Miele“, Ullstein Taschenbuchverlag, 2000, S. 87

23 siehe „Illustrierte Preisliste“ von Miele und Cie. Maschinenfabrik, Herzebrock i. Westf., erschienen bei Heinrich Becher, Bielefeld um 1900

24 Hauptkatalog 25 Jahre Miele 1899-1924, S. 30 f.

Mein Rad und ich

# Magnat-Debon Modèle DF à 3 vitesses Grenoble, um 1910

VON SANYA BÖTTCHER

Das vorgestellte Rad ist ein 3-Gang-Tretlagerschaltungsrad des französischen Herstellers Magnat-Debon, dessen Schaltungspatent (GB190226888) aus dem Jahr 1902 stammt.

*Seit wann ist das Rad in Deiner Sammlung bzw. hast Du überhaupt eine Sammlung?*

Ich selber sammle eigentlich keine Fahrräder, kann allerdings zuhause dem Thema nicht aus dem Weg gehen. Mein Vater ist leidenschaftlicher Sammler und das Rad ist daher genau genommen in seinem Besitz. Bekommen haben wir das Rad von einem alten Sammlerkollegen auf der Velo in Tübingen.

*Was gefällt Dir an dem Rad besonders?*

Die Tretlagerschaltung und wie sie mit einem Drehrädchen und einer langen Stange, die durch den Rahmen geht, verstellt wird. Die sehr spezielle Rahmenform und die Bremse, die durch den Rahmen geht, finde ich toll. Für das Alter wirkt das Rad richtig modern. Und, selbstverständlich, dass es ein Damenrad ist!!

*Und was gefällt Dir nicht daran?*

Dass es, wie fast alle Fahrräder bei uns im Haus, nicht gerade „tauf frisch“ ist. Aber wenn ich mal so alt bin, werde ich es vermutlich auch nicht mehr sein. Und zum Fahren ist es mir eigentlich ein bisschen zu klein.

*Wie lebt es sich eigentlich mit einem Fahrrad-Verrückten in einem Haushalt?*

Grundsätzlich eigentlich ganz gut. Wobei es mir manchmal fast lieber wäre, er würde statt ständig Fahrräder mal ein Pferd für mich kaufen. Würde ja auch der Fortbewegung dienen.

*Meinst Du, Du wirst irgendwann auch mal eine echte Fahrrad-Sammlerin?*

Interessant finde ich das Hobby ja schon, aber im Moment glaube ich das eher noch nicht. Man wird sehen. ☼





# Der Vorstand informiert

## LIEBE FREUNDINNEN UND FREUNDE HISTORISCHER FAHRRÄDER!

Im August wurde ein neuer Vorstand gewählt. In der Position des Vorsitzenden wurde Christoph Ulbrich bestätigt. Ilona Thieme wurde zur Schatzmeisterin und Uwe Schellhas zum Schriftführer gewählt.

Mit Ivo Böttcher und Stefan Krömer haben wir in der Position des 1. und 2. Stellvertretenden Vorsitzenden zwei neue Mitglieder im Vorstand. Wir bedanken uns ganz herzlich bei Mona

Buchmann und Heinz Fingerhut für ihre langjährige Vorstandsarbeit.

Das zweimal jährliche Erscheinen des Knochenschüttlers ist nicht häufig genug, um euch zeitnah und gezielt informieren zu können. Deshalb nutzen wir verstärkt die Möglichkeiten digitaler Medien.

## UNSER NEWSLETTER „VELO-DEPESCHE“

Mittlerweile ist unser Newsletter mit interessanten Vereinsnachrichten zur Velo-Depesche herangereift. Wer die

noch nicht kennt, kann sich auf unserer Website unter „Vereinsnachrichten“ einen Eindruck davon verschaffen. Wer die Velo-Depesche bisher noch nicht erhält, dies aber künftig gerne möchte, kann uns gerne unter [vorstand@historische-fahrraeder.de](mailto:vorstand@historische-fahrraeder.de) Bescheid geben.

## WEBSITE-MARKTPLATZ

Neben vielen aufschlussreichen Informationen auf unserer Website haben wir dort auch die Rubrik „Marktplatz“ eingerichtet. Sinn dieser Rubrik ist es, den Handel und Austausch von Fahrrädern, Teilen aber auch Informationen unter den Mitgliedern zu befördern. Dieser Bereich soll eine vertrauensvolle Alternative zu bekannten Plattformen darstellen. Schaut doch einmal unter <https://historische-fahrraeder.de/marktplatz> rein. Wir hoffen, dass sich diese Rubrik erfolgreich entwickelt.

## ENDLICH WIEDER EIN „ECHTER“ AUKTIONSKATALOG

Die traditionell am Freitag der Velocipediade durchgeführte Auktion für historische Fahrräder ist neben dem Teilemarkt eine der Attraktionen im jährlichen Sammlerkalender. Unsere Versteigerung hat sich über die Jahre durch die sachkundig ausgewählten Lots etabliert. Das vielfältige Angebot setzt Maßstäbe hinsichtlich eines realistischen Marktwerts. Zur Dokumentation dieser Entwicklung haben wir uns entschieden, die angebotenen Objekte in einem digitalen Katalog zu veröffentlichen. Damit kommen wir auch dem Wunsch vieler Mitglieder nach. Den Auktionskatalog 2023 in pdf-Form findet ihr unter dem Link <https://tinyurl.com/Auktion23> (Registrierung bei easyVerein erforderlich).

## DIE MITGLIEDER-VERSAMMLUNG 2023

Die Mitgliederversammlung bot die Gelegenheit, mittels Beschlussfassung

## VELO-DEPESCHE

Newsletter des Vereins Historische Fahrräder e.V. • Nr. 2 • Oktober 2023

### Liebe Freundinnen und Freunde historischer Räder!

Innerhalb kürzester Zeit haltet ihr bereits die zweite Velo-Depesche in der Hand. Es gibt tatsächlich auch viel zu berichten und wir sind froh, dass wir mit unserem Newsletter Velo-Depesche ein praktisches Mittel haben, um euch auf dem Laufenden zu halten.

Eine tolle Sache können wir allen Sammlern und Sammlerinnen aus unserem Kreis bieten. Im Nachgang zu unserer Auktion haben wir einen digitalen Katalog erstellt. Stimmvollweise enthält der natürlich auch schon die erzielten Ergebnisse!

Mit dem Protokoll der Mitgliederversammlung stellen wir ein weiteres Dokument online zur Verfügung. Auf diese Weise können sich auch diejenigen ein Bild von den Inhalten der Mitgliederversammlung machen, die nicht selbst dabei sein konnten.

Damit ist also über die Velo-Depesche hinaus für reichlich Lektüre gesorgt. Wir wünschen euch viel Spaß dabei und hoffen, dass die Beschäftigung damit die mittlerweile länger werdenden Abende und das Warten auf den nächsten Knochenschüttler verkürzt.

Beachtet dabei bitte, dass diese beiden Dokumente für Mitglieder gedacht sind. Bitte nicht an Außenstehende weiterleiten.

Herzliche Grüße  
Ivo, Stefan, Christoph, Ilona und Uwe



## Endlich wieder ein „echter“ Auktionskatalog!

Zwar nicht als die gewohnte Broschüre, dafür als 16-seitiges bebildertes PDF-Dokument mit den Zuschlagspreisen

Die traditionell am Freitag der Velocipediaden-Wochenendes durchgeführte öffentliche Auktion für historische Fahrräder, Zubehör sowie Werbung und Werbematerialien ist neben dem sehr gut bestückten Teilemarkt eine der Attraktionen im jährlichen Sammlerkalender. Unsere Versteigerung hat sich über die Jahre nicht zuletzt durch die sachkundig ausgewählten Lots etabliert. Das wie immer vielfältige Angebot gibt den Bietern die Sicherheit, keinen Reifhalm zu erleben und setzt Maßstäbe hinsichtlich eines realistischen Marktwerts. Zur Dokumentation dieser Entwicklung haben wir uns entschieden, die angebotenen Objekte mit Bild und Beschreibung sowie den erzielten Preisen in einem digitalen Katalog zu veröffentlichen. Damit können wir auch einem immer wieder geäußerten Wunsch vieler unserer Mitglieder nach.

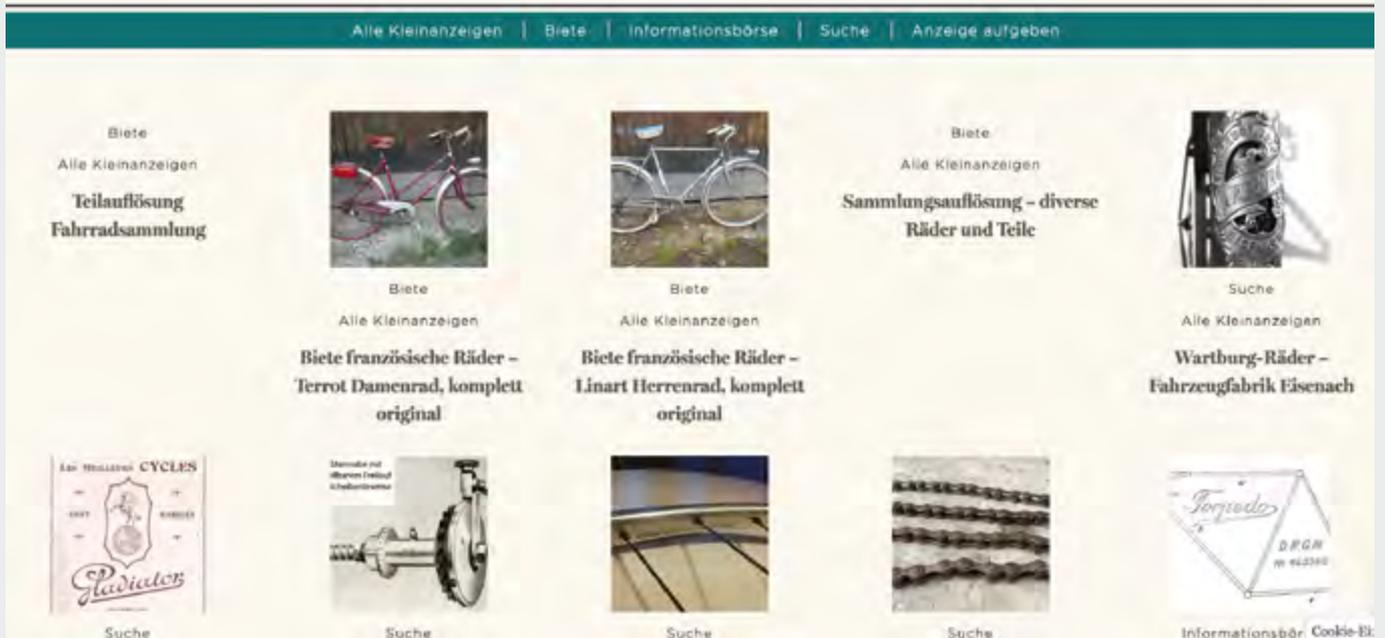
Übrigens: Wir sind auch dran, noch für die Jahre 2023 und 2022 den Katalog nachzuliefern. Und künftig soll es den für die weiteren Auktionen bereits vorab zum Herunterladen geben.



Den Auktionskatalog 2023 in pdf-Form findet ihr unter dem Link:  
<https://tinyurl.com/Auktion23>

Für den Zugriff ist die Registrierung bei easyVerein erforderlich.





relevante Entscheidungen zu treffen. Dem voraus ging eine grundsätzliche Beschäftigung mit der Vorgehensweise, wie Anträge aus den Reihen der Mitglieder zu behandeln sind. Das war deshalb bedeutend, weil hierzu verschiedene Auffassungen vertreten wurden. Wir haben klargestellt, dass in der Mitgliederversammlung Beschlüsse nur über solche Anträge gefasst werden dürfen, die auf der mit der Einladung versendeten Tagesordnung stehen. Alle Mitglieder müssen über die abzustimmenden Themen informiert sein, damit sie ihre Teilnahme an der Mitgliederversammlung danach ausrichten können. Deshalb ist auch die nachträgliche und kurzfristige Ergänzung nicht ohne Weiteres möglich, weil das die Entscheidung einzelner Mitglieder zu ihrer Versammlungsteilnahme übergehen würde. Und bei

einem bundesweit aufgestellten Verein wie dem unseren ist die Planung zur Versammlungsteilnahme nicht unerheblich.

Was darüber hinaus noch in der Mitgliederversammlung Thema war, lässt sich im Protokoll nachlesen. Das Protokoll der Mitgliederversammlung 2023 findet ihr unter dem Link <https://tinyurl.com/Protokoll23> (Registrierung bei easyVerein erforderlich).

#### MITGLIEDERVERZEICHNIS

Aktuell beschäftigen wir uns mit Art und Umfang eines Mitgliederzeichnisses und daraus resultierend der Möglichkeit, Kontakt zwischen den Mitgliedern zu befördern. Dazu werden wir die Möglichkeiten unserer Vereinssoftware easyVerein erweitern und künftig mehr Funktionen als bisher nutzen. Wer hierzu auf dem Laufenden

bleiben möchte, dem sei noch einmal die Aufnahme in den Verteiler der Velo-Depesche empfohlen.

#### REFERENTEN & EXPERTEN

Seit vielen Jahren gibt es bei uns eine Liste von Referenten und Experten zu verschiedenen Themen und Marken der Fahrrad-Historie. Diese Liste ist unter <https://historische-fahrraeder.de/referenten-experten/> aufrufbar. Auf kompetente Ansprechpartner für die vielfältigen Themen der Fahrradgeschichte zugreifen zu können und selbst seine eigenen Kenntnisse zur Verfügung zu stellen, ist ein wesentlicher Zweck unseres Vereins.

Da diese Liste seit vielen Jahren kaum aktualisiert wurde, haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, diese auf einen neuen Stand zu bringen.

Die als Referenten und Experten geführten Mitglieder werden wir in nächster Zeit ansprechen, ob die Angaben noch dem aktuellen Stand entsprechen. Darüber hinaus möchten wir weitere Spezialisten für zusätzliche Themen gewinnen. Solltet ihr für einen bestimmten Fachbereich oder eine Fahrradmarke fundiertes Wissen bereitstellen können, dann stellt euch doch als Referent oder Experte zur Verfügung. Denn nichts ist sinnloser als all sein Wissen für sich zu behalten, oder?



Herzliche Grüße  
Ilona, Ivo, Stefan, Uwe  
und Christoph

Das Original unter der Lupe

# Geboren 1869 in den Hallen der allerersten Fahrradfabrik

VON HELGE SCHULTZ

Veloziped der Compagnie  
Parisienne des Vélodipèdes.  
Ancienne maison Michaux et Cie  
(ehemaliges Haus Michaux & Co)

Modell Vélodipède  
de Promenade





Die Anfänge der Veloziped-Produktion des Kutschenbauers Pierre Michaux verschwimmen bis heute im Rauch der alten Schmieden und im Dunst nachträglicher und interessengelenkter Behauptungen (siehe dazu den Artikel von Claude Reynaud in diesem Heft). Die Anzahl der ersten Velozipede vor dem Mai 1868, deren Rahmen noch dem einer Laufmaschine mit gebogenem Sitzbalken ähnelten, lässt sich nur vage auf „einige Hundert“<sup>1</sup> schätzen, da Michaux es nicht für nötig befand, einigen Exemplaren eine Nummer zu geben.

Die Gründung der Firma Michaux et Cie leitet am 8. Mai 1868 den großen Schritt in das industrielle Zeitalter des Fahrradbaus ein. Mit dem Einstieg der velozipedbegeisterten Brüder René, Aimé und Marius Olivier, welche 76% der Anteile hielten<sup>1</sup>, und ihres Freundes Georges de la Bouglise wird bei Michaux in großen Dimensionen gedacht. Jetzt verlassen zwölf Velozipede pro Tag die neuen Fabrikationsstätten in der Rue Jean Goujon 27 in Paris<sup>1</sup>. Wurden die Rahmen aus schmiedbarem Guss zuvor noch per Hand in Form gebracht, versieht diese Arbeit jetzt ein maschineller Schmiedehammer. Der neue Diagonalrahmen aus einer Gießerei im fernen Marseille war einfacher zu bearbeiten und reduzierte das Gewicht (kleiner Rahmen!) von 30 auf 26 kg. Michaux selbst war nun, als eine Art besserer Vorarbeiter, nur noch für die eigentliche Produktion zuständig<sup>1</sup>. Was dann nach etwa einem Jahr, am 6. April 1869, fast zwangsläufig und nach Zahlung einer hohen Abfindung zu seinem Ausscheiden aus der Firma führte.

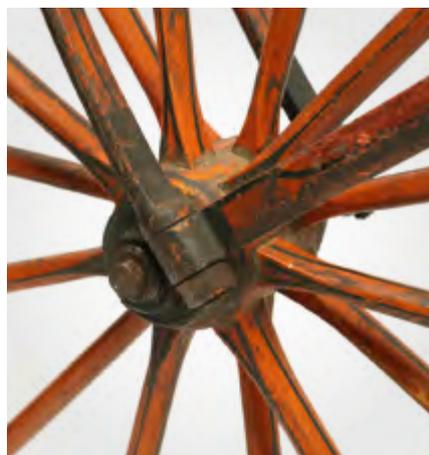
Vier Tage später mit der Gründung der Compagnie Parisienne des Vélocipèdes ist der Schritt von der handwerklichen zur industriellen Produktion endgültig vollzogen. „Time is money“, der Leitspruch der Brüder Olivier, weist nun den Weg. Die „Velocipedomanie“ grasst in Frankreich und die Nachfrage explodiert. Neue arbeitsteilige Werkstätten für Laufradbau, Lackierung und Montage sowie eine überdachte Fahrschule werden gebaut. Innovative Techniken wie Vollgummibereifung, Stahlspeichen, ölhaltende Lager und

Federungen werden ausprobiert. Die Produktion der 150 Arbeiter steigt auf täglich ca. 50 Räder an<sup>1</sup>. Ein Plakat träumt von der größten Fabrik der Welt mit 3000 Arbeitern und geplanten 1500 Fahrrädern pro Tag<sup>2</sup>. Doch schon im Herbst 1869 legt sich der Rausch und der Verkauf bricht dramatisch ein. Im Dez. 1869 weist das Unternehmen ein Defizit von 46.000 Franc auf, das entspräche heute ungefähr 90.000 Euro<sup>3</sup>. Mit der deutschen Belagerung und dem Beschluss von Paris im Herbst 1870 endet die Produktion. Bis 1874 wurden nur noch Restbestände verkauft. Ausgehend von der niedrigsten bekannten Rahmennummer (1894) bis zur höchsten (4800) schätzt man<sup>1</sup> die Produktion der CP auf wenigstens 2906 Exemplare in 1,5 Jahren. Das sind Zahlen, die zum Beispiel Wanderer erst 1893 erreichte. Unser einfach ausgestattetes Modell (ein Vorratsöler fürs Vorderrad war aufpreispflichtig) mit der Rahmennummer 2805 stammt vermutlich aus dem Jahr 1869. Wobei Datumsangaben anhand der Rahmennummer mit Vorsicht zu genießen sind, da die Fahrzeuge nicht unbedingt in der Reihenfolge der Rahmennummern verkauft wurden. Wir wissen aus erhaltenen Aufzeichnungen, dass sich die Nummern der innerhalb weniger Tage verkauften Exemplare um mehrere Hundert! unterschieden. Es ist davon auszugehen, dass die Rahmen in größeren Chargen von der Gießerei geliefert und dann nach Kundenwunsch konfektioniert wurden. Eine Rahmennummer

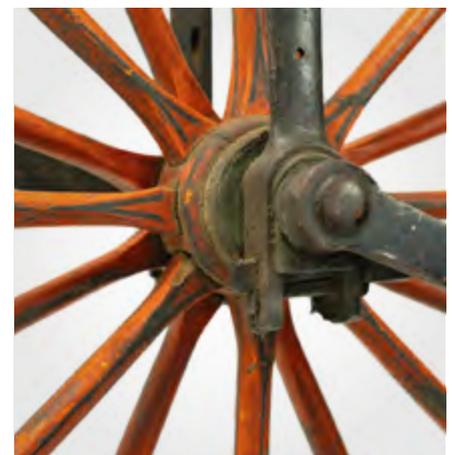
findet man am Gabelkopf, unter der Blattfeder, an der Unterseite des Rahmens hinter der Lenkung und, ganz unerwartet und selten erhalten, auf dem Nabenkörper zwischen den Speichen!! Neben der Nummer am Rahmen könnte eine große einstellige Zahl (von 1-4) auf die Gießerei des Rahmens hinweisen<sup>4</sup>. Die ist in unserem Fall leider durch Hammerschläge unlesbar. Ein Resultat der Serienproduktion scheint mir das überflüssige dritte Loch in der Plakette zu sein, welches sich in den Plaketten der ca. 1500 ersten Exemplare befindet<sup>4</sup>. Scheinbar wurden die gehärteten Blattfedern, die sich seinerzeit kaum nachträglich bohren ließen, und die Plaketten mit nicht zueinander passenden Maßen vorfabriziert, sodass man gezwungen war, eine nachträgliche Niete mitten in die Schrift der Plakette zu setzen.



Die Lagerblöcke und Keile bei einem anderen Hersteller, Position der Keile vertauscht



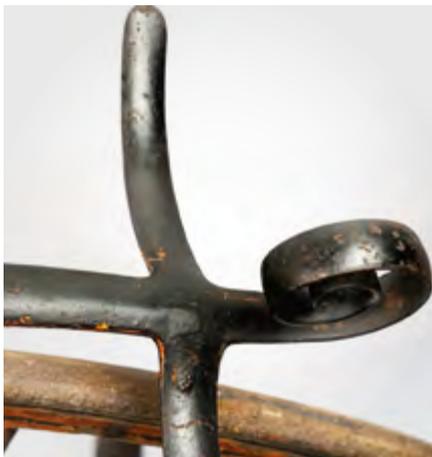
Die Hinterradachse wird durch ein Ausfallende gesteckt und im gegenüberliegenden verschraubt



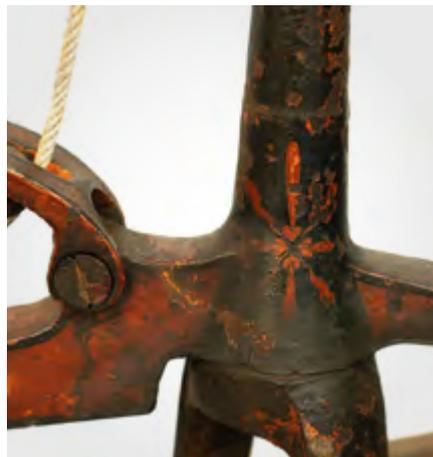
Die Linierung der Speichen endet vor der Nabe mit einer angepassten Rundung



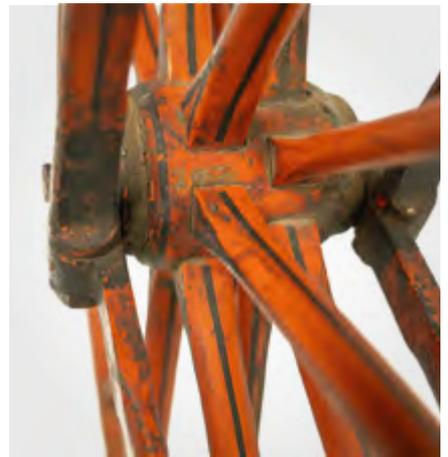
Bremshebel und Feder sind schwarz abgesetzt



Farbgebung der Fußruhen



Könnte diese „Blume“ ein Markenzeichen sein?



Nummer auf der Radnabe zwischen den Speichen



Drehbarer Lenker mit Bündchen und Ölloch



Das ominöse 3. Loch in Plakette und Schrift



Stark abgerundeter „Eisenreifen“



Die hohlen Pedale mit Firmeninitialen und das Lager mit der gekonterten Spannmutter

Die Achse des Vorderrads ist in einem in der Mitte geteilten Bronzeblock gleitgelagert, welcher im nach unten offenen Gabelauge durch zwei gegenläufige Keile gehalten wird. Der obere Keil dient als Halter für das Lager und hat an den Enden Haken, die verhindern sollen, dass er aus der Führung in der Gabel rutscht. Der untere ist an einem Ende mit einem Gewinde und einer Spannmutter versehen. Wird diese angezogen, zieht es den Keil nach hinten, wodurch der obere Keil und

die untere Lagerschale nach oben geschoben werden. Dadurch wird das Lagerspiel eingestellt. Das Lager wurde – typisch für die industrielle Produktion – außer Haus bei Leveque produziert<sup>5</sup>. Eine Messinghülse in der Hinterradnabe dient als Lager für die ganz banal nur durchgesteckte Achse.

Der konische Gabelschaft ist über die ganze Oberfläche im Rahmen gleitgelagert und eine Kerbe dient zur Aufnahme von Fett und Abrieb. Die Funktion der Bremse mittels eines auf dem dreh-

baren Lenker aufgerollten Seils dürfte bekannt sein. Die Ausführung mit einem Bündchen auf dem Lenker, das das seitliche Verrutschen verhindern soll, wie auch die hohlen, gewichtsoptimierten Pedale mit Firmenkürzel stehen für ein durchdachtes Produkt. Die Linierung und Farbgebung sind ausgesprochen fein und unterscheiden sich von den schlichten Kastenlinierungen einfacher Konkurrenzmodelle oder nachträglicher „Restaurierungsversuche“. Wer hätte gedacht, dass die



Lederüberzogener Sattel-Klemmkeil mit bisher unbekannter Stempelung im Leder



Geprägte Stempelung mit einem Reh oder einer Gazelle und der Zahl 6

schwarze Linierung der Speichen nicht mit einer geraden Schnittkante vor der Nabe, sondern einer ihrer Rundung angepassten Kurve endet. (Zugegeben, ein wenig nerdig muss man schon sein, damit einem sowas auffällt.) Die auffallende, schwarz abgesetzte Lackierung an Rahmen, Bremse und der Fussruhe mit ihrer fein ausgezogenen Linie kennzeichnet viele der späten Modelle. Ob das blumenartige Rahmendekor, das sehr häufig an Velozipeden der CP im Originallack zu sehen ist, so etwas wie ein Markenzeichen darstellt, ist mir noch unklar.

Das Leder für den Sattel konnte nach Katalog unter den verschiedensten Varianten gewählt werden. Von der Maroquin-Ziege bis zum birkengegerbten Kalbsleder. Der Sattel wird von einem lederüberzogenen Klemmkeil (auf der Blattfeder) gehalten, welcher mit einer kleinen Schraube im Inneren! des Sattels gesichert ist. Eine Prägestempelung im Leder (in Form einer Gazelle oder eines Rehs? und der Nummer 6) war bisher unbekannt und könnte auf das Sattelmodell hinweisen.

Und ganz zum Schluss ist es die Bauart des „Eisenreifens“, die einem erst auf den zweiten Blick ins Auge sticht. Statt eines flachen Stahlbands mit rechtwinkligen Kanten wurde hier ein flaches D-Profil mit abgerundeten Rändern auf die Felge gezogen, was dem Velozipeden-Reiter auf hartem Untergrund ein sicheres Fahrgefühl vermitteln sollte.

Kurzum, es sind die Kleinigkeiten, die auch ein einfaches Modell der CP von den handwerklichen Produkten der Konkurrenz unterscheiden.

Mein Dank an Sylvain Parasote, Claude Reynaud und Gerald Minichshofer. ✿

1 Keizo Kobayashi, Le vélocipède Michaux in Le vélocipède, objet de modernité

2 Claude Reynaud, L'Histoire du cycle, S. 280ff

3 Claude Reynaud, Le Vélocipède Illustré, Band 1, S. 115

4 Mündlich von Sylvain Parasote (Michaux-Archiv)

5 Nick Clayton, Boneshaker 172, S. 13

*Bremse mit drehbarem Lenker, in der Sattelpfanne (hinten) Sicherungsschraube für Klemmkeil*



DDR-Rennräder

# Die Silberpfeile vom VEB Kombinat Textima Karl-Marx-Stadt

VON HELGE SCHULTZ

Ein Bericht zur Ausstellung „Geheime Entwicklungen: DDR-Rennräder von Textima“, 11. Juni – 22. Oktober im Museum für sächsische Fahrzeuge in Chemnitz. Kuratiert von Florian Grund, Marko Neumann und Ludwig Karsch.

Auch wenn der Titel ein bisschen anmaßend klingt: wenn man es sich genau überlegt – aerodynamisch konstruierte Sonderkonstruktionen, in Handarbeit hergestellt und wissenschaftlich erforscht und das Ganze auf dem Spitzenniveau der Zeit – dann ist der Vergleich mit dem Automobilbereich gar nicht an den Haaren herbeigezogen. Naja, vielleicht bis auf die Tatsache, dass nur die Bahnmaschinen silber und die Straßenmodelle blau-silberfarben lackiert sind.

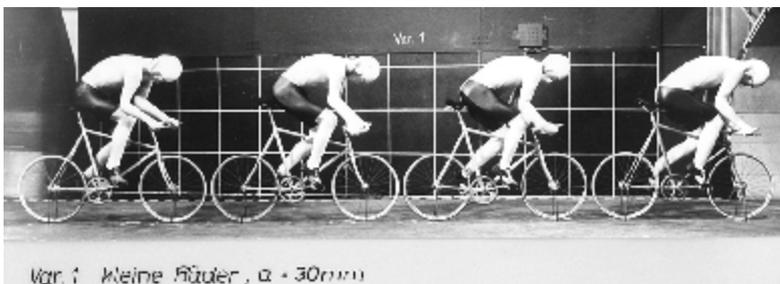
Ende der 60er Jahre verloren die Diamanträder zunehmend den Anschluss an die Weltspitze, die Fertigungsqualität sank, für grundlegende Neuerungen fehlten die Mittel und für die Rennfahrer mussten zunehmend Komponenten aus dem NSW (nichtsozialistischen Wirtschaftsraum) importiert werden. Als dann 1973 im zuständigen Ministerium beschlossen wurde, die Fahrradpro-

duktion bei Diamant ganz einzustellen (worauf man später dann doch verzichtete) führte das zu dem Wunsch, durch eigene Entwicklungen materialmäßig mit der Weltelite Schritt zu halten und gleichzeitig Devisen zu sparen.

Nach langen Diskussionen wurde 1975, unter dem Dach des Kombinats VEB Wirkmaschinen Bau, zu welchem auch Diamant gehörte, in der Nordstraße 51 in Karl-Marx-Stadt, die Entwicklungsstelle Rennräder Elite-Diamant gegründet. Dies war nicht nur dem Platzmangel bei den Diamantwerken geschuldet, sondern auch der Absicht, die neusten Entwicklungen vor den Augen der Öffentlichkeit zu verbergen.

Zu weiteren Details fehlt mir das genaue Wissen, da kennen Andere sich viel besser aus. Und – so wie man munkeln hört, ist ein spezielles Buch in unserer Schriftenreihe im Gespräch. Ich beschränke mich folglich mehr auf meine persönlichen Eindrücke und ein paar Erläuterungen zu den Ausstellungsstücken.

Kurzgesagt: die fünf Stunden Anreise haben mich nicht im geringsten gereut. Die Mischung aus 25!! Textima-Rennern und den Vitrinen voller spezieller Bauteile und Werkzeuge samt den erläuternden Dokumenten und Texten war das ideale Futter für den technikaffinen Besucher. Übrigens, die Rahmenbauwerkstatt im historischen Aufzug ist nicht nur mir in die Augen gesprungen.



24-24-Zoll im Windkanalversuch 1983



Die schnellen Sachsen: oben rechts das Zeitfahrrad von 1982, unten, zweites von rechts der Bahnrenner von 1989

Zur Eröffnung fanden sich über den Daumen gepeilt an die 200 Besucher ein. Darunter vielleicht zwei Dutzend ehemalige Mitarbeiter und Radrennfahrer, die aus dem Leben in der Nordstraße 51 in Chemnitz erzählten.

Menschen, Fahrzeuge, und Geschichte(n) zusammen zu bringen, bevor es zu spät ist. Das ist ein besonderer Verdienst der Ausstellung. Eine Aufgabe, die wir als Sammler viel zu oft vernachlässigen, um später zu realisieren, wie viel inzwischen unwiederbringlich verschwunden ist.

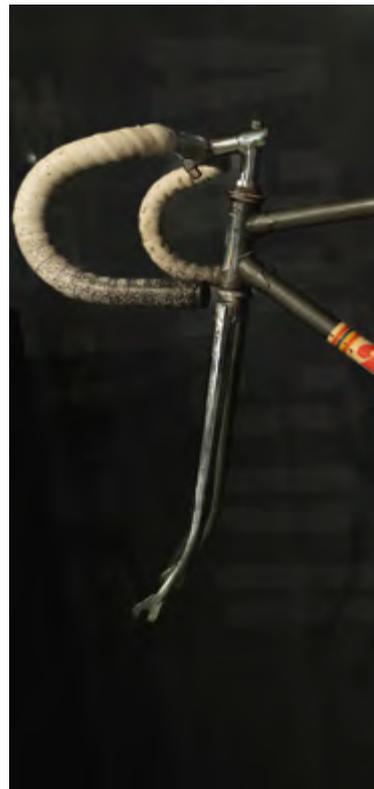
Theodor Gebauer, der Leiter der neuen Entwicklungsstelle Rennräder Elite-Diamant, hatte nach der Gründung stark mit Material-, Personal- und Geldmangel zu kämpfen. Der Schwerpunkt lag in den ersten Jahren auf dem Bau von Bahnrahmen und Zeitfahrmaschinen.

Legendär sind die durch Windkanalversuche am Wochenende optimierten, muffenlosen Rahmen und die Namen derer, die ihren Anteil dazu beitrugen. Man denke nur an Rinkowski, Kochlick, Pyttel usw. Bald erkannte man in der Nordstraße 51 auch die Bedeutung der Körperhaltung. Mit extra konstruierten Puppen aus der Dresdner Theaterwerkstatt und später mit leibhaftigen Rennfahrern suchte man im Dresdner Windkanal nach neuen, teilweise auf den Fahrer angepassten Positionen. Gerade in der Grundlagenforschung im Bereich der Aerodynamik setzte in den Fol-



Blick in die Werkstatt auf der Nordstraße, typische 80er-Jahre Dekoration

gejahren die Forschungsstelle Maßstäbe und so kamen neu entwickelte Brems- und Schalthebel, Sattelstützen, Sattelverkleidungen und Bremsen hinzu. Ein schönes Beispiel dafür ist die Zeitfahrmaschine von 1982 mit seinem - der flachen Sitzposition wegen - an der Gabel befestigten Lenker, tropfenförmig ovalen Rohren und der windschnittig hinter der Gabel sitzenden Bremse. Ab 1980 wurde der Lenker an der Vorderseite des Gabelkopfes befestigt und folglich musste die Bremse auf die Rückseite der Gabel verlegt werden. Diese Position erwies sich als aerodynamisch sehr günstig und verblieb auch später noch an Rädern ohne den speziellen Lenker. Ab 1987 wurde die patentierte Bremse anstatt auf Anlötsockeln auf einer universell verwendbaren Grundplatte befestigt. Der Versuch, die formschöne Bremse



Die Zeitzeugen erzählen. 2., 3. und 4. v. l.: Die Kuratoren Florian Grund, Marko Neumann und Ludwig Karsch

durch die Firma Rasant über die Wende zu retten, blieb leider erfolglos. Beeindruckt hat mich der späte Bahnrenner von 1989 mit ovalisierten Rahmenrohren, verstärktem Tretlagerbereich, einer kettenseitig vierkantigen Hinterbaugabel und gewichtsreduzierten, schräg befeilten Campa-Kurbeln. Vollends begeistert hat mich das Anfahrgetriebe. Da Bahnräder nur einen Gang besitzen, der auf die Höchstgeschwindigkeit ausgelegt ist, starten die Fahrer bei der hohen Übersetzung mühsam und mit hohem Kraftaufwand, bis sie endlich die richtige Umdrehungszahl erreicht haben. Bei der Weltmeisterschaft 1982 trat erstmals ein Kanadier mit einer neuen Entwicklung auf, welche einen schnelleren Start ermöglichen sollte. Umgehend nach der WM begann man in der Nordstraße mit der Entwicklung eines eigenen „Doppelgetriebes“. Dazu nutzte man zwei komplette

Kettenantriebe, die entweder links und rechts oder beide auf einer Seite liefen. Der eine mit der kleineren Übersetzung (größeres Ritzel) betätigte ein auf konventionelle Art verschraubtes Freilaufritzel. Das kleinere starre Ritzel des zweiten Antriebs war nicht fest verschraubt, sondern konnte sich auf einem Gewinde auf der Nabe bis zu einem Anschlag frei drehen. Beim Start griff zuerst das Freilaufritzel mit der kleineren Übersetzung ein und ermöglichte einen schnellen Start. Währenddessen wanderte das höher übersetzte, und sich damit schneller drehende, starre Ritzel auf der Gewindelaufbahn bis es gegen einen Anschlag stieß, wodurch der Kraftschluss hergestellt wurde. In dem Moment übernahm dann das starre Ritzel die Last und das Freilaufritzel lief nur noch lose mit. Die spätere Überprüfung bei der DHfK Leipzig (Deutsche Hochschule für Körper-



Anfahrgetriebe, vorne: starres Ritzel, hinten Freilaufritzel



Bahnrenner von 1989: verstärkter Tretlagerbereich, vierkantige Kettenstrebe, befeilte Campa-Kurbeln



Links: Die beidseitige Version des Anfahrgetriebes mit jeweils einem Antriebsstrang links und rechts.  
 Oben: Textima-Zeitfahrmaschine von 1982: Lenker an der Gabel befestigt, aerodynamische Bremse, ovale Rahmenrohre  
 Rechts: Strömungsgünstige Position der Bremse auf Anlötsockeln hinter der Gabel (frühe Version)



kultur) brachte keine praktischen Vorteile und die Konstruktion wurde fallen gelassen.

Trotz mehrerer Rettungsversuche nach der Wende endete am 1. Juli 1990 die Produktion in der Nordstraße. Zwar waren nicht alle ihre Entwürfe Eigenentwicklungen, aber das große Verdienst der DDR-Forschung war die wissenschaftliche Untersuchung des Nutzens und der Machbarkeit neuer Entwicklungen.

Mein Dank gilt Florian Grund, Marko Neumann und Ludwig Karsch vom Museum für sächsische Fahrzeuge, die die Ausstellung zu einer hochspannenden und wenig bekannten Periode der Radsportgeschichte und ohne große Mittel hervorragend zusammengetragen und aufbereitet haben.

Für die Überlassung der Ausstellungstexte und Fotos bedanke ich mich bei Ludwig Karsch. ☺



Die nachgestellte Rahmenlöterei im Aufzug



## Post aus England

# Die verschwundene Urkunde und vieles mehr

VON TONI THEILMEIER

## Fahrrad-Frühgeschichte, ein Radsportler, der Theresienstadt überlebte, und Dunlops frühe Versuche mit Luftbereifung

Heute gibt es einen großen Stapel Hefte vom V-CC zu besprechen, weil es fast zehn Monate her ist, dass ich die letzte Zusammenfassung geschrieben habe, aber weil der Platz im KS nicht mehr wird, werde ich mich auf einige wichtige Artikel konzentrieren.

Solche wichtigen Artikel gibt es in den News & Views nicht, denn sie befassen sich ja ohnehin eher mit dem Alltagsgeschäft des größten Altfahrrad-Vereins, den es meiner Kenntnis nach gibt. Auch die wenigen Auktionsberichte sind nicht von Belang für kontinentale Sammler. Also können wir die N&V 413-417, auch wenn Sie Massen an Kleinanzeigen und schöne Bilder von Treffen und Ausfahrten enthalten, schon an die Seite legen.

Aber jetzt die **Boneshaker 221 und 222**.

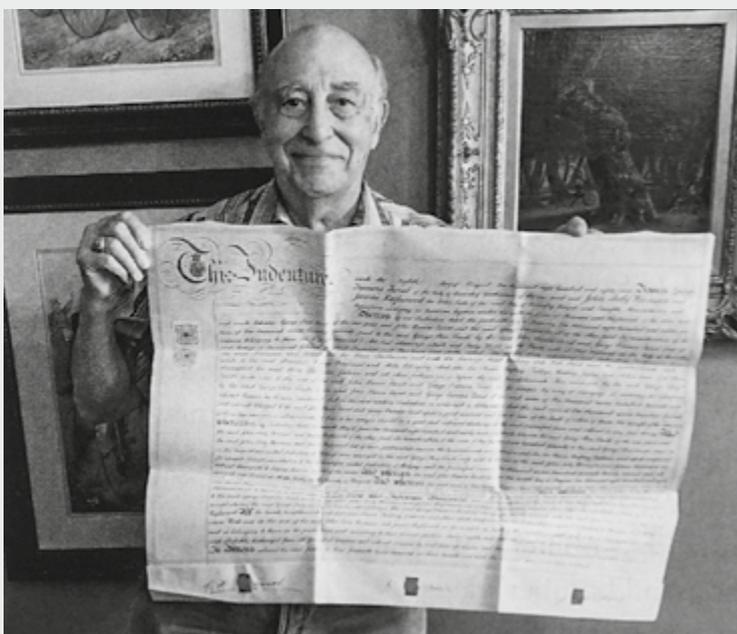
Der Anfield Bicycle Club, gegründet 1879, einer der ältesten Radsportvereine der Welt, hatte vor einiger Zeit das Glück, innerhalb kurzer Zeit zwei Dokumente aus seiner Frühzeit gestiftet zu bekommen:

1. Ray Miller untersucht ein Blatt mit den Langstreckenrekorden des Jahrs 1885. Unvorstellbare Leistungen der Fahrer werden dokumentiert: 100 Meilen auf dem Kangaroo, 500 Meilen, wohl auf dem Hochrad, von Lands End ins Hochzeitsparadies Gretna Green in vier Tagen, und so weiter. Ob jemand geheiratet hat, steht nicht vermerkt. Miller zitiert Quellen (die Langstreckenrekordregeln des Clubs und einen

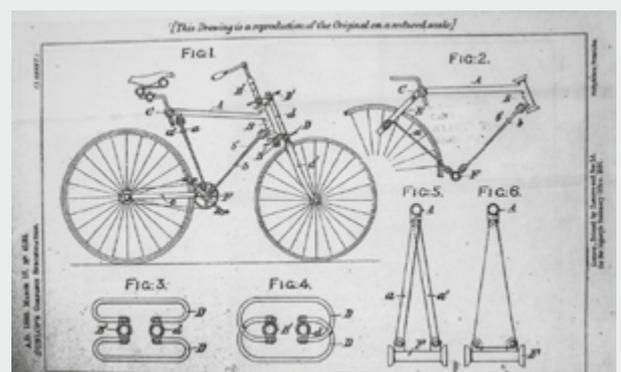
Bericht des Sekretärs) in großer Ausführlichkeit, um die Bedeutung der gestifteten Aufzeichnungen zu würdigen.

2. David Birchall beschreibt den Pfingstausflug 1880. Spannende Bilder begleiten den Artikel, der, kenntnisreich kommentiert, die Atmosphäre einer Clubfahrt der damaligen Zeit auferstehen lässt.

Wenn der Name Scotford Lawrence über einem Artikel steht, kann man davon ausgehen, dass er spannend ist. Diesmal geht es um eine überaus prachtvolle, handgeschriebene Verkaufsurkunde über die Albion-Fabrik in Coventry, datiert von 1889. Der kanadische Ersteigerer der auf Ebay angebotenen Urkunde sammelt frühe Papierartefakte, die im Zusammenhang mit der Fahrradgeschichte stehen, und da auf dem Dokument die Namen der Fahrradhersteller Warman und Hazelwood verzeichnet sind, schlug er zu, und bat Lawrence, die Urkunde ent-



Lorne Shields, der stolze Besitzer der Urkunde von Warman and Hazelwood



Patent zu Dunlops Federrahmen vom 17. März 1890



gegenzunehmen und ihm nach Kanada weiterzuleiten. Es kam, wie es kommen musste: Die Urkunde verschwand auf dem Postweg. Zweimal. Und tauchte zweimal wieder auf. Lawrence kann sich gar nicht sattsehen an der Machart der Urkunde und analysiert sie gründlich, verfolgt auch den Weg des verkauften Grundstücks durch die Jahrzehnte.

David Higman widmet sich dem Dunlop-Archiv und beschreibt frühe Versuche mit Luftbereifung. Er listet dabei Räder auf, die teils auch öffentlich zugänglich sind, und fügt seinem Artikel interessante, wenngleich nicht immer gute, Bilder bei.

### Der Boneshaker 222.

Zeitfahren, die urenglischste der Radsportarten. Bis in die Vierziger war sie die einzige, die die britische Radsportvereinigung erlaubte. David Birchall setzt seine Betrachtungen des Anfield BC fort, diesmal aber als „A Brief History of Time Trials“. Zunächst betrachtet er Fakten, die Auskunft darüber geben, was es braucht, um das Anfield 100 zu gewinnen. 100 Meilen (ca. 160 km) Zeitfahren – nicht ohne. Und in hügeliger Landschaft noch dazu; 1891 führte die Route in etwa von Warrington über Knutsford und Holmes Chapel zurück nach Warrington. Alles das ist in der Gegend von Manchester. In den ersten zehn Jahren, 1889 bis 1899, wurden Schrittmacher eingesetzt, danach entwickelte sich der Sport in den 30er Jahre ohne Schrittmacher zur Hochblüte. Birchall zieht zum Schluss des

Artikels ein sehr negatives Fazit, was die Zukunft des Time Trialling betrifft. Die Sportart scheint auszusterben, was nicht zuletzt am zunehmenden Autoverkehr auf den Rennstrecken liegt, die deshalb in weniger attraktive Gegenden verlegt werden müssen.

Alan Freundlich zeichnet die Biografie von Josef Berger nach, eines Holocaust-Überlebenden, der nach dem Zweiten Weltkrieg in Großbritannien lebte und dort zu einem bekannten Amateurrennfahrer wurde. Nachdem Berger als Zwölfjähriger, eltern- und heimatlos, aus dem KZ befreit wurde, schlug er sich nach Wien durch, wo er als eines von 300 Waisenkindern nach Manchester geflogen wurde. Der Radsport wurde, zusammen mit einer späteren Tätigkeit als Gewerkschaftsfunktionär, sein Lebensmittelpunkt. Er verstarb am 13. 1. 2022 in London.

Und nochmal Radrennen, diesmal aus den Fünfigern. Auch nochmal Ebay. Vielleicht muss ich mich da doch noch anmelden. Nigel Land ersteigerte Fotos von Michael Gambrell, der 1956 an den Melbourne Olympischen Spielen teilnahm und dort die Bronzemedaille in der Mannschaftsverfolgung gewann. Die Bilder aus der Ebay-Auktion sind wirklich schön und bilden das Herz des Artikels.

David Herlihy taucht ein weiteres Mal tief in die Urgeschichte des Fahrrads

ein. Vor einiger Zeit tauchte ein Typoskript der unveröffentlichten Memoiren Raymond Radissons auf, eines Cousins der Gebrüder Olivier. In einem zweiseitigen Addendum zu den Memoiren wird ein bislang unbekannter Anspruch von Radisson als Erfinder des Fahrrads im Jahre 1854 gemacht.

Nachdem Radisson 1854 Jugendliche beim Spiel mit Draisinen beobachtet hatte, konstruierte er, dem Addendum zum Typoskript zufolge, nach zahlreichen Versuchen einen Fahrradprototypen, auf dem er auch Anderen das Fahren beibrachte. Herlihy gibt mehrere Gründe an, diese Darstellung ernstzunehmen. Allerdings führt er auch vier Gründe an, die zur Skepsis Anlass geben, wie er selbst anmerkt. Drei davon würden jedem Factfinder, der im Netz Fake News jagt, die Haare zu Berge stehen lassen: 1. Die Herkunft des Addendums ist undurchsichtig, 2. es tauchte erst mit großer Verspätung auf und 3. der Anspruch ist in mehrfacher Hinsicht unplausibel. Meine Meinung ist, dass sich der Artikel damit erledigt hat, aber Herlihy schreibt wie immer spannend und überaus kenntnisreich, so dass die weitere Lektüre doch vergnüglich und lehrreich ist, zumal Herlihy den Gegenargumenten breiten Raum einräumt. Er kündigt einen Folgeartikel an, dem ich mit Spannung entgegen sehe. ☸



Josef Berger, der Holocaust-Überlebende, der nach dem Krieg erfolgreicher Rennfahrer wurde

Pierre und Ernest Michaux

# Die Erfindung des Pedal-Velozipeds – Das Fehlen von Beweisen

Vater und Sohn Michaux haben 1861 das Fahrradpedal erfunden. Diese Behauptung geistert oft noch ungeprüft durch Bücher, Museen und die Köpfe vieler Historiker und Fahrradsammler. Claude Reynaud bewertet die Quellen und die Entstehungsgeschichte dieses Mythos und kommt zu dem Schluss, dass es dafür keine belastbaren Beweise gibt. Der älteste derzeit bekannte Beweis der Existenz eines Pedal-Velozipeds von der Familie Michaux datiert auf das Jahr 1867. Wie und wann das Pedal wirklich ans Fahrrad kam, bleibt noch im Nebel der Geschichte.

VON CLAUDE REYNAUD

Neben Baron Carl von Drais sind Pierre und Ernest Michaux die bekanntesten Personen in der Fahrradgeschichte. Und das aus gutem Grund: 1894 beschloss das „dankbare Frankreich“, Pierre Michaux und einen seiner Söhne, Ernest, als Erfinder des Pedal-Velozipeds zu proklamieren. Dazu sollte man bemerken, dass in Karlsruhe 1891 und 1892 ein Ehrengrab und ein Denkmal für Baron Drais errichtet worden waren. War das eine Reaktion auf diese deutsche Urheberschaft am Fahrrad, dass die französischen Velozipedisten, aus chauvinistischen Gründen zu reagieren beschlossen und für sich die Anerkennung eines verdienten Franzosen einforderten?

*Veloziped in Reiseausstattung der Comp. Parisienne fälschlich später als Michaux beschriftet, colriertes Foto*



Immerhin errichtete Frankreich im September 1894 Pierre und Ernest Michaux mit großem Pomp ein Denkmal in Bar-le-Duc. Der Gemeinderat der Stadt hatte die Sache am 11. März 1893 auf enthusiastische und ein wenig chauvinistische Weise abgesegnet: „In dem Moment in dem die Deutschen Baron Drais, dem Erfinder dieser Laufmaschine genannten, unförmigen Maschine ohne Wert und praktischen Nutzen, ein Denkmal errichten, scheint es dem Herrn Bürgermeister als patriotische Pflicht eines für Pierre Michaux zu bauen ...“<sup>1</sup>. Praktisch die gesamte damalige Presse hielt Lobreden auf die Erfinder und die Vorteile ihrer Erfindung. Darauf nachfolgende Bücher, darunter das Larousse-Wörterbuch, übernahmen die Behauptungen zur Erfindung des Pedal-Velozipeds. Dieser nationale, oder sollte ich besser sagen internationale, Konsens wurde trotz der Warnungen des Historikers David Herlihy, der bereits 1994 Vorbehalte äußerte, nie infrage gestellt.<sup>2</sup> In Büchern bestimmter heutiger Fahrradhistoriker wird diese schöne Geschichte weiterhin fortgeschrieben. Im Jahr 2011 wurde in Paris sogar „150 Jahre Veloziped“ gefeiert.<sup>3</sup>



Michaux Denkmal in Bar le Duc, Lothringen

## Eindeutige Beweise für diese Behauptung (in Form von zeitgenössischen Dokumenten) konnten bisher nicht gefunden werden.

### ZEITGENÖSSISCHE SCHRIFTLICHE DOKUMENTE

Eindeutige Beweise für diese Behauptung (in Form von zeitgenössischen Dokumenten) konnten bisher nicht gefunden werden. Weder in privaten Archiven noch in Zeitungen, Büchern und Zeitschriften. Wenn ich von zeitgenössisch spreche, ist gezielt 1861 gemeint, das angebliche Erfindungsjahr, das 1893 von Henry Michaux, einem Sohn von Pierre Michaux angegeben wurde (s. unten).

Die ältesten Manuskripte des Hauses Michaux sind die zahlreichen Briefe von Kunden an Pierre Michaux. Sie wurden von unserem Freund David Herlihy wiedergefunden, der das Privileg hatte, sie bei der Familie Olivier de Sanderval einzusehen (sie befinden sich heute im Olivier-Fundus<sup>4</sup>). Das Älteste datiert vom 21. Dezember 1867. Michaux muss jedoch schon früher mit seiner Geschäftstätigkeit begonnen haben, denn seine ersten Anzeigen

stammen vom Mai 1867. Man findet sie in der Zeitung „Le Petit Moniteur Universel du Soir“. Der Beginn seiner Tätigkeit in diesem Jahr wird von der Zeitschrift „Le Vélo“ vom 18. Mai 1893 bestätigt. Damit stehen wir vor einem riesigen Problem: Zwischen 1861, dem Jahr der angeblichen Erfindung, und den ersten schriftlichen Aufzeichnungen klafft eine Lücke von sechs Jahren! Diese Lücke konnte bisher kein Historiker füllen.

Es gibt also keinen eindeutigen Beweis dafür, dass sich vor 1867 bei den Michauxs in Sachen Velozipede etwas ereignet hat. Stattdessen wird die Behauptung, dass Pierre und Ernest Michaux die Erfinder des Pedal-Velozipeds waren, und zwar im Jahre 1861, durch „Begründungen“ wie: „innerste Überzeugungen“, „ein Bündel konvergierender Zeugenaussagen“ und einen „Konsens“ gerechtfertigt. Sehen wir uns an, was es damit auf sich hat:

### DIE BÜNDEL KONVERGIERENDER ZEUGENAUSSAGEN.

Bevor wir die bereits erwähnten „Bündel konvergierender Zeugenaussagen“ genau betrachten, schauen wir uns die Definition des Begriffs Zeugenaussage (Red.: in zwei französischen Wörterbüchern) an. Der Larousse<sup>5</sup> definiert sie als: „Aussage einer Person über das, was sie gesehen oder gehört hat“ und der Robert<sup>6</sup> fügt hinzu: „... die der Richtigstellung der Wahrheit dient“. Die Dinge sind also klar: Eine Person, die über eine von einer anderen Person berichtete Tatsache aussagt, ist selbst kein Zeuge. Das hilft uns beim Verständnis der folgenden Zeilen. Hierzu werde ich alle Zeugen dieser Angelegenheit oder zumindest diejenigen, die als solche bezeichnet werden, zitieren. Zuvor wollen wir jedoch zusammenfassend betrachten, wie der Anspruch auf die Urheberschaft an der Erfindung begann. Man muss wissen, dass Pierre Michaux sie bereits 1869 sich selbst und seinen Söhnen zuschrieb, ohne allerdings ein Jahr zu nennen. In einem gedruckten Schreiben, das er am 15. Juni 1869 nach der Trennung von den Oliviers an seine Kunden schickte, schrieb er: „... des Velozipeds, dessen einzige Erfinder wir, meine Söhne und ich, sind ...“ und unterzeichnete: Michaux Père & Cie. Richard Lesclide schrieb in seinem „Manuel du Vélocipède“ von 1869<sup>7</sup> ebenfalls: „... Herr Michaux, Erfinder und Patentinhaber des Vélocipèdes mit Pedalen ...“. (Red.: Ein Patent von Michaux zum Pedal-Veloziped konnte nicht gefunden werden.) Ernest Deharme schloss sich 1874 in dem Buch „Les Merveilles de la Locomotion“<sup>8</sup> ebenfalls dieser Meinung an. Kurioserweise konnte man einige Jahre später im Le Sport Vélocipédique 1881<sup>9</sup> folgende Anzeige lesen (Red.: laut Herlihy, Bicycle the History S. 209, zweifelsfrei vom amerikanischen Fahrradhersteller Joseph McKee): „Schöne Belohnung für denjenigen, der – durch einen Zeitungsartikel oder ein anderes seriöses Dokument – beweist, dass das Pedalsystem vor 1866 an das Veloziped angebracht wurde. Bitte wenden Sie sich an das Büro der Zeitung.“ Letztendlich konnte in keiner der folgenden Ausgaben eine Antwort ge-

funden werden. Erst nach dem Ableben Pierre Michauxs am 9. Januar 1883 schrieb ihm dieselbe Zeitung diese Erfindung zu (unter den Nachrufen), aber ohne eine Quelle zu nennen. War dies eine Antwort auf die oben erwähnte Anzeige?

Dann tauchen nach und nach Texte auf, die gewisse Historiker unter dem Begriff „Bündel konvergierender Zeugenaussagen“ zusammenfassen.

Es sind die von:

- Aimé Olivier
- Henry Michaux
- Louis Baudry de Saunier
- John Townsend Trench
- Félix Biot und
- Francisque Michaux.

Das wären im Einzelnen:

#### **ZEUGNIS VON RENÉ OLIVIER, 1869**

Im Zusammenhang mit einem Handelsgerichtsverfahren der Gebrüder Olivier gegen Michaux schrieb René Olivier 1869:<sup>10</sup> „Vor vielen Jahren kam ein Arbeiter auf den Gedanken, die früheren Velozipede (Red.: Laufmaschinen) mit Kurbeln zu versehen. Ich weiß nicht, ob Herr Michaux jr. (Red.: Ernest) von der Sache wusste; sicher ist, dass er, nachdem er ein Dreirad in den Händen hielt, dessen Vorderrad mit Kurbeln ausgestattet war, selbiges auseinandernahm und in ein Fahrrad umbaute, was die einzige Erfindung



René Olivier, war mit seinen Brüdern Teilhaber bei Michaux, sie übernahmen danach die Firma

war, die er machte, d. h. die Umwandlung des Dreirads mit Kurbeln in ein Fahrrad mit Kurbeln.“

In gewisser Weise schreibt er die Urhebererschaft am zweirädrigen Pedal-Veloziped Ernest Michaux zu, auch wenn er sagt, dass das System zuvor bei Dreirädern existierte und von einem Arbeiter erdacht worden war, den er nicht nennt.

Aber im 1894 von Aimé (Red.: seinem Bruder) veröffentlichten Buch mit dem Titel „Die Erfinder des Velozipeds (1690-1863). René Olivier (1863-1870)“,<sup>11</sup> heißt es: „Der Sohn Ernest Michaux ..., der sich gewöhnlich damit vergnügte, auf seinem kleinen Veloziped (Notiz des Autors zum Verständnis: eine Laufmaschine) den Hang der Champs-Élysées hinunterzufahren, hatte eines Tages ... darum gebeten, dass man ihm anstelle der festen Pedale, auf denen seine Füße nutzlos ruhten, solche mit Kurbeln anbrächte. So klang die Geschichte, die Vater Michaux erzählte.“ Auf Seite 7 bemerkt Aimé: „Michaux hat weder die Verwendung der Pedale noch ihre Anwendung auf das Vorderrad erfunden ...“.



a) Dies ist keine Zeugenaussage, da René bei der angeblichen Erfindung nicht anwesend war.

b) Die Notiz wurde in einem konfliktbesetzten Kontext gemacht (der Olivier-Michaux-Prozess).

c) Es wird kein genaues Datum genannt.

Schließlich erklärt Aimé Olivier, (Red.: einer der beiden älteren Brüder des bereits 1875 verstorbenen René) 1894 das Gegenteil von dem, was sein Bruder geschrieben hatte. Aimé Olivier, der als Aimé Olivier de Sanderval in den Adelsstand erhoben wurde, wird die „Angelegenheit Michaux“ noch einmal erwähnen, „Ich hüte mich davor, diejenigen zu kritisieren, die die Legende des herausragenden Erfinders Michaux reproduziert haben, denn ich habe nie etwas getan, um ihr zu widersprechen, im Gegenteil. Nachdem ich 1 200 000 Fr. ausgegeben hatte, um das Veloziped unter dem Namen (Red.: Markennamen) Michaux zu entwickeln ...“.<sup>12</sup> Red.: Aimé erwähnt hier zunächst, dass Pierre Michaux erzählte, dass sein Sohn Ernest und er die Erfinder waren,

Frühes Michaux Pedal-Veloziped mit der Nummer 14. Einige Rahmen (die frühen?) wurden nicht nummeriert



dann schreibt er, dass Pierre Michaux nicht der Erfinder war, womit er sowohl seiner Aussage von 1893 als auch der seines Bruders René von 1869 widerspricht. Die Aussage von René Olivier aus dem Jahr 1869 ist keine Zeugenaussage daher nicht zulässig.

### ZEUGNIS VON HENRY MICHAUX, 1893

Die bekannteste Zeugenaussage stammt von Henry Michaux. Zunächst schickte er am 28. Februar 1893 auf Anfrage des Bürgermeisters von Bar-le-Duc eine Bescheinigung an diesen: „... Ich bescheinige im Namen aller Mitglieder meiner Familie, dass die Erfindung und die Anwendung von Pedalen bei Velozipeden tatsächlich das Werk meines verstorbenen Vaters ist ...“<sup>13</sup> Nehmen wir diesen Brief als das, was er ist: eine Bescheinigung und keine Zeugenaussage.

Sprechen wir anschließend über einen Leserbrief, dessen Original uns nicht vorliegt, den Henry am 21. März 1893 an die Tageszeitung L'Éclair schrieb, die ihn am 28. März 1893 veröffentlichte, im Zusammenhang mit der Errich-

tung des Denkmals für seinen Vater. „Im März 1861 (nicht 1855) brachte ein Hutmacher aus der Rue de Verneuil, Monsieur Brunel, meinem Vater sein Vélocifère, damit er das Vorderrad repariert. Am selben Abend nahm mein Bruder Ernest, der 19 (und nicht 14) Jahre alt war, die Maschine und ging in die Avenue Montaigne, um sie auszuprobieren. Als er zurückkam, sagte er in meinem Beisein zu meinem Vater: ‚Ich halte mich gut im Gleichgewicht, aber es ist genauso anstrengend, die Beine anzuheben, wie sich mit den Füßen vom Boden abzustoßen.‘ und der Vater antwortete: ‚... stecke eine gebogene Achse in die Radnabe und drehe das Rad, wie du einen Mühlstein drehen würdest‘. Und mein Bruder setzte die Idee meines Vaters sofort um.“

Hier scheinen wir es mit einer Zeugenaussage zu tun zu haben, denn Henry sagt, dass er dabei war. Aber ist das eine echte Zeugenaussage? Diese Frage kann man mit Recht stellen. In der Tat müssen wir erkennen, dass dies wenig mit einer ordnungsgemäßen Zeugenaussage zu tun hat. Warum? Im heutigen juristischen Gebrauch muß eine Zeugenaussage datiert, handschriftlich verfasst, bestätigt und unterzeichnet sein. Das lässt sich von Henrys Behauptungen in der Zeitung nicht sagen. Für den Fall, dass wir seine Aussage dennoch anerkennen, stellen sich einige Fragen:

- Was ist von der Abschrift dieses Briefes durch eine Zeitung zu halten? Ist sie zuverlässig?
- Was ist von dem Zeugnis eines Sohnes über seinen Vater zu halten? Heutzutage darf ein Kind beispielsweise in vielen Fällen nicht für oder gegen seine Eltern aussagen.
- Was ist von der Aussage einer Person zu halten, die zum Zeitpunkt der Tat ein siebenjähriges Kind war? Ich sage nicht, dass ein Kind in diesem Alter keine Erinnerungen haben kann, aber konnte es die Bedeutung der Sache beurteilen und sie viele Jahre später so detailliert wiedergeben (wobei mir klar ist, dass ich den Text stark gekürzt habe).
- Was ist von einer Aussage, die 32 Jahre später gemacht wurde, noch zu halten?



Henry Michaux

e) Was ist von einem Zeugnis in eigener Sache zu halten? Henry war gerade dabei, eine Fahrradfabrik zu gründen, als er dies bezeugte, und ihm nützte ein hoher Bekanntheitsgrad. Am 23. März 1893 gab er über die Presse bekannt<sup>14</sup>, dass er ein Anwesen in Saint-Cloud erworben habe, auf dem er zügig eine dampfbetriebene Fabrik mit Veloziped-Reithalle und Laden etc. errichten lasse und von der er hoffe, dass sie ab dem 15. Juni in Produktion gehen werde. Diese Fabrik sollte mit einem Teilhaber, Paul Gaspard, gegründet werden. In den Statuten der Société des Vélocipèdes Michaux vom 5. Mai 1894 legte Henry seinen Namen Michaux, der mit der Summe von 25 000 Francs bewertet wurde, in die Waagschale. Der Name Michaux hatte also einen Marktwert und jede Werbung, die um ihn herum gemacht wurde, bedeutete für den Betroffenen einen Gewinn. Diese Gesellschaft wurde vier Monate vor der Einweihung des Denkmals gegründet, welche für Henry zu einem regelrechten Glücksfall wurde. Er nutzte die Gelegenheit, um sein neues Geschäft zu starten (das jedoch trotz allem ein Misserfolg wurde) und gründete sogar ein Unterstützungskomitee.

Aber das ist noch nicht alles: In Le Véloce Sport vom September 1894<sup>15</sup> ist zu lesen, dass der erste Preis des Rennens am Tag der Denkmal-Einweihung den Namen „Prix Henry Michaux“ trägt



Plakat: Michaux Fahrradwerke um 1895, mit dem Logo der gekreuzten Pedale

und mit 1000 Fr., sowie der zweite Preis mit 500 Fr. der Michaux-Werkstätten dotiert ist. Außerdem spielen die nachfolgenden Werbeanzeigen, die ich zu den Michaux-Fahrrädern kenne, auf „Pierre Michaux, Erfinder des Pedals“ an und als Logo wurden sogar zwei gekreuzte Pedale gewählt. Nach der Errichtung des Denkmals wurde eine regelrechte Kommunikationskampagne gestartet, in der auf Plakaten, in Katalogen, Beilagen und Zeitungsartikeln die Erfindung der Familie hervorgehoben wurde.

Wie konnte Henry da in seinen Ausführungen objektiv und unparteiisch bleiben?

f) Eine letzte entscheidende Frage: Würde ein Handwerker ein Veloziped, das ihm nicht gehört, radikal verändern?

### ZEUGNIS VON LOUIS BAUDRY DE SAUNIER, 1891 UND 1893

1891 schrieb Baudry de Saunier in seinem Buch über die Geschichte des Radfahrens<sup>16</sup>: „Diesem methodisch vorgehenden Menschen (Autor: Vater Michaux) kam sofort die Idee ... das von ihm berechnete Stück, das zu Beginn von einer Stange betätigt wurde, mit dem Fuß zu bewegen. (Red.: Baudry de Saunier meint damit, Michaux habe zunächst geplant, das Rad mit einer Stange an einer Kurbel anzutreiben). Die Kurbel war erfunden ... und der ruhelose Michaux probierte das erste

Veloziped der Welt aus ...“. 1893 widersprach Baudry de Saunier den meisten seiner Aussagen und behauptete dieses Mal, dass Ernest und nicht mehr Pierre der Erfinder sei ...<sup>17</sup>. In dem Zusammenhang erwähnt Baudry de Saunier, dass er seine neuen Informationen von Félix Biot erhielt (siehe unten).

a) Was ist von einer Aussage zu halten, die 30 Jahre später gemacht wird?  
b) Was ist von Aussagen zu halten, die unterschiedliche Erfinder erwähnen? Einmal den Vater, einmal den Sohn?  
c) Was ist von einem deutschfeindlichen Journalisten (er war kein Historiker) zu halten, der entweder wissentlich oder ohne seine Quellen zu überprüfen, die Celerifere und die Velocifère popularisierte? (Red.: Schnellkutsche und unlenkbare Laufmaschine, beides widerlegt.) Das eine ist ebenso verwerflich wie das andere. In jedem Fall war er am Tag der Erfindung nicht anwesend und kann daher nicht als Zeuge angesehen werden.

### ZEUGNIS VON JOHN TOWNSEND TRENCH, 1895

Der Ire Trench, der im Juli 1864 nach Paris reiste, berichtete 1895<sup>18</sup>, dass ihm dort erstmals ein Veloziped begegnet sei. Es folgte ein Besuch in Michauxs Werkstatt, aber vor allem erinnerte er sich an die Behauptung von Vater Michaux, dass er die Maschinen gerade erst erfunden, sechs davon hergestellt und fünf verkauft habe. Auch hier war Trench am Tag der Erfindung nicht an-

## Was ist von einer Erzählung zu halten, die 30 Jahre nach den Ereignissen erstellt wurde?

wesend, er zitiert Michaux. Er ist also auch kein Zeuge.

a) Was ist von einer Aussage zu halten, die 31 Jahre nach den Ereignissen gemacht wurde?  
b) Auch hier stimmt das Datum 1864 nicht mit dem von Henry Michaux angegebenen überein.

### ZEUGNIS VON FÉLIX BIOT, 1893

Félix Gaston Biot, ein Freund von Ernest Michaux<sup>19</sup>, bestätigte 1893, was bereits 1891 Baudry de Saunier unter Berufung auf Biot geschrieben hatte<sup>20</sup>: „Ernest Michaux wurde 1842 geboren ..., 1855 ... als er die Gelegenheit hatte, eine alte Velocifère (!) aus dem letzten Jahrhundert (!) zu reparieren, wollte er sich den Spaß machen, auf diese zu steigen, aber weil er sich ärgerte, dass er sich mit den Füßen vom Boden abstoßen musste, brachte er einen abgewinkelten Hebelarm am Vorderrad an ... nach mehreren Versuchen entlang der Avenue Montaigne gelang es ihm schließlich, zu fahren, ohne mit den Füßen den Boden zu berühren. Er forderte mich am nächsten Sonntag auf,

27, RUE JEAN-GOUJON, 27.

# VÉLOCIPÈDES

MICHAUX ET C<sup>IE</sup>

INVENTEURS (Brevetés s. g. d. g.)

TARIF

VELOCIPÈDE fer fin, peint, pédales fer, frottement de bronze, frein, selle cuir verni,	270 fr.
VELOCIPÈDE fer fin, peint, frottements bronze, manivelles à coulisses, gouvernail à coussinets, pédales bronze, selle peau de truie.	300
VELOCIPÈDE ferrures polies, roues pointes, pédales patent et godets graisseur.	400

ACCESSOIRES PRIS ISOLÉMENT:

Chiffres-Aléatoires.	
Pédales patent . . . . .	33 fr.
Godets graisseur. . . . .	10
Pâte-manivelle. . . . .	10
Cifre-arrivante. . . . .	6
Donneur de voyage. . . . .	20
Selle cuir verni. . . . .	10
Gouvernail à coussinets. . . . .	30
Sacs divers. . . . .	10 à 30
Selle caoutchouc. . . . .	30 fr.
Selle peau de truie. . . . .	15
Bancillets. . . . .	5 et 10
Lustroirs. . . . .	10 à 30
Pédales bronze. . . . .	25
Manivelles à coulisses. . . . .	30
Castroléurs. . . . .	30
Manche-caoutchouc. . . . .	20

La maison MICHAUX et C<sup>IE</sup> accepte sur commande des Vélocipèdes pour voyages, promenades, courses et courses. — Vélocipèdes pour Enfants au plus jeune prix. — Pour faire une commande, indiquez la mesure de la longueur des jambes et la posture que l'on préfère. — Vélocipèdes à 3 roues, même système que celui des vélocipèdes à 2 roues, se différenciant que par l'addition d'une 2<sup>e</sup> roue derrière, 400 et 450 fr.

Anzeige Michaux & Cie 1869. Gummigriffe und Kilometerzähler als Zubehör



Veloziped der Compagnie Parisienne mit komplett ziseliertem Rahmen, inklusive der Bremsfeder und Muttern

es ihm gleich zu tun, was mir auch gelang ...“.

Hier steht eindeutig, dass er am nächsten Sonntag eingeladen wurde, das neue Veloziped auszuprobieren, aber er sagt nicht, dass er am Tag der Erfindung anwesend war. Dies ist ein wichtiger Punkt, da man ihn auch nicht als Zeugen bezeichnen kann.

a) Was ist von einer Erzählung zu halten, die 30 Jahre nach den Ereignissen erstellt wurde?

b) Was ist von der Erzählung eines Vertrauten im Zusammenhang mit der Errichtung des Denkmals zu halten, die enorme finanzielle Folgen für seine Freunde, die das neue Unternehmen Cycles Michaux et Cie gegründet hatten, haben konnte? Ich kann mir kaum

vorstellen, dass dieser Vertraute nicht an dem nationalen Elan teilhatte, der damals durch dieses Ereignis ausgelöst wurde.

c) Was ist schließlich von dieser Erzählung zu halten, die Henry in Bezug auf das Datum widerspricht und sich (wenn Henry recht haben sollte) um sechs Jahre (!) in Bezug auf das Ereignis irrt?

### ZEUGNIS VON FRANCISQUE MICHAUX, 1893

Francisque Michaux, der jüngste Sohn von Pierre Michaux, wurde am 9. Februar 1859 geboren und war im Jahr 1861, dem Jahr, das Henry 1893 als Erfindungsjahr angab<sup>21</sup>, zwei Jahre alt.

Zur Zeit der Vorbereitungen für das Denkmal richtete er, wie sein Bruder einige Tage zuvor, einen Dankesbrief (Red.: gleiche Quelle wie bei Henry) an den Bürgermeister von Bar-le-Duc, „... eine Veranstaltung zu Ehren des Erfinders und Verbreiters der Velocipedie\* organisiert wurde ...“. Das ist lakonischer als bei seinem Bruder. Und vor allem spricht er nur von der Erfindung der Velocipedie\* und nicht des Pedal-Velozipeds ... Das ist ganz und gar nicht das Gleiche. Ich will ihm weder die Erfindung (die Einführung) noch die Verbreitung der Velocipedie\*, zunächst durch ihn allein, dann zusammen mit den Brüdern Olivier, streitig machen, da dies durch zahlreiche Schriften belegt ist. Er bestätigt jedoch nicht die





## Im Anschluss an diese Argumente ist festzustellen, dass wir bis heute keinen Beweis dafür haben, dass Michaux das Veloziped mit Pedalen erfunden hat.

Aussagen seines Bruders über die Erfindung des Pedal-Velozipeds, was für den Bürgermeister sehr ärgerlich war. Dies störte den offenbar nicht ...

Francisque schrieb diese Familiengeschichte zusammen mit seinen Brüdern Edmond und Henry fort, indem er an einer Broschüre mitarbeitete, die im Jahr 1906 unter dem Titel „Les Michaux, Biografie und Erinnerungen von Pierre und Ernest Michaux, den Erfindern des Pedals“ erschien.<sup>22</sup> Dieses Werk hat einen hagiografischen (Red.: religiös verklärenden) Charakter, der es nicht objektiv macht und keine neuen Erkenntnisse bringt.

Und wieder einmal kommt das spät, sehr spät: 45 Jahre später ... Natürlich kann man hier nicht von einer Zeugenaussage sprechen, da Francisque zum Zeitpunkt der Ereignisse erst zwei Jahre alt war ... Wir sollten den rein subjektiven Aspekt berücksichtigen, da diese Erzählung von Francisque Michaux zwangsläufig von einem verständlichen familiären Charakter geprägt ist.

### FAZIT ZU „BÜNDEL KONVERGIERENDER ZEUGENAUSSAGEN“

Nach dieser Klarstellung taucht eine wichtige Feststellung auf: sechs von sieben dieser Zeugenaussagen sind

keine Zeugenaussagen ... weder René Olivier, noch Aimé Olivier, John Townsend Trench, Félix Biot, Baudry de Saunier oder Francisque Michaux waren zum Zeitpunkt der Ereignisse anwesend. Nur sein Sohn Henry Michaux könnte als Zeuge herangezogen werden, da er behauptet, die Szene beobachtet zu haben. Ich spreche selbstverständlich von dem Moment, in dem Ernest Pedale an einer Draisine angebracht haben soll.

Es steht also heute fest, dass man nicht von konvergierenden Zeugenaussagen sprechen kann, da nur eine einzige, nämlich die von Henry, als solche bezeichnet werden könnte. Und in der Rechtsprechung heißt es ja oft Testis unus, testis nullus ... (Red.: Ein Zeuge ist kein Zeuge). Außerdem erscheint Henrys Aussage, so verlockend sie auch wirkt, brüchig, nicht überprüfbar und fragwürdig, denn wenn (Red.: finanzielle) Interessen mit der Geschichte verknüpft sind, entstehen Zweifel. Schließlich stehen wir vor einer Feststellung: fünf der restlichen Aussagen stammen alle aus derselben Quelle, entweder vom Vater Michaux oder von seinen Söhnen.

So bei:

- René Olivier von Pierre Michaux. Da Aimé über René erzählt: Vater

Michaux hat mir selbst die Erfindung seines Sohnes berichtet.<sup>23</sup>

- Louis Baudry de Saunier: (Red: 1891 gab er keine Quelle an), 1893 von Biot und damit von Ernest<sup>24</sup>
- John Townsend Trench: von Pierre Michaux.<sup>25</sup>
- Félix Biot: von Ernest Michaux.<sup>26</sup>
- Francisque Michaux: natürlich von seiner Familie.

### ZUSAMMENFASSUNG

Im Anschluss an diese Argumente ist festzustellen, dass wir bis heute keinen Beweis dafür haben, dass Michaux das Veloziped mit Pedalen erfunden hat.

Das Unglaublichste an der Geschichte ist, dass auch der damalige Bürgermeister von Bar-le-Duc keine Beweise hatte ... Um sich abzusichern, begnügte er sich mit den beiden Bescheinigungen von Francisque und Henry, von denen, wie wir gesehen haben, die Eine die Andere nicht bestätigt, und ließ die (Red.: Meinung der) Andersdenkenden außen vor.

So merkte Frau Lesclide zum Beispiel an<sup>26</sup>, keinen Artikel über das Denkmal in ihrer Zeitschrift verfasst zu haben, weil sie das Patent von Lallement für die Erfindung des Pedals gefunden hatte.

Heute weiß man, dass die Errichtung des Denkmals ein sehr wichtiges Ereignis in dieser Angelegenheit darstellt, da es das Sprungbrett für eine Behauptung war, die immer noch unbewiesen herumgeistert.

Nun, welchen Stellenwert sollte man den Michauxs also heute in der Geschichte des Fahrrads einräumen? Ich habe zu Beginn dieses Textes das Larousse-Wörterbuch erwähnt, das lange Zeit unter dem Namen Pierre Michaux geschrieben hatte, „dass Pierre und Ernest Michaux das Pedal-Veloziped erfunden und vermarktet hatten“. Heutzutage, ist dieses Nachschlagewerk in Ermangelung von Beweisen vorsichtiger geworden:

*MICHAUX (Pierre), Bar-le-Duc 1813 – Bicêtre 1883, französischer Konstrukteur. Das von ihm in den 1860er Jahren entworfene Pedal-Veloziped erfreute sich großen kommerziellen Erfolgs und brachte – mit Hilfe der Brüder Marius, Aimé und René Olivier – die Fahrrad-*

*industrie in Frankreich und auf der ganzen Welt ins Rollen.*

Wir stellen fest, dass der Larousse auf weise Vorsicht setzt. Ich halte mich, bis weitere Informationen vorliegen, an diese Version.

Anmerkung: Hier werden die Aussagen der damaligen Michaux-Gegner nicht behandelt, das ist nicht das Thema, auch nicht die anderen Ansprüche auf die Erfindung des Pedal-Velozipeds, noch die Aufrichtigkeit von Pierre und Henry, das würde hier zu weit führen. Andererseits sollte man Pierre Michaux nicht auf seine Rolle als potenziellen „Erfinder“ reduzieren. Er war mehr als das. Er war ein großer Konstrukteur, der, wie es im Wörterbuch heißt, eine wesentliche Rolle in der großen Geschichte des Fahrrads spielte. Darin haben sich die Historiker nicht geirrt. Zahlreiche Schriften beschäftigen sich mit dem Werk dieses Mannes und ich empfehle den Lesern, die mehr darüber erfahren möchten, sich diesen Schriften zu widmen. Ich meine die französischsprachigen Werke von Jean Althuser, David Herlihy, Keizo Kobayashi, Jacques Seray, Claude Reynaud und auf Englisch David Herlihy.

Recherchen: Claude Reynaud, David Herlihy, Didier Mahistre. Übersetzt von Helge Schultz.

\*Wir haben und bemüht zumindest sinngemäß richtig zu übersetzen, obwohl es für einige Begriffe keine deutsche Entsprechung gibt. Für Zitate verwendet bitte das französische Original: Claude Reynaud, *Histoire du cycle Sources et Preuves. 1817-1917*, Editions Musée Vélo Moto de Domazan. Das äußerst sehenswerte Museum des Autors: [www.bosc-musees.fr/museeduvelo/](http://www.bosc-musees.fr/museeduvelo/) ☼



*Frühes Pedal-Veloziped von Michaux mit dem geschwungenen Rahmen*

- 1 Archiv von Bar-le-Duc, Text übernommen von L'Indépendant de l'Est, 14. März 1893
- 2 Proceedings of the 5th International Cycle History Conference, Cambridge, UK, 1994, S. 161-169
- 3 <https://parisvelocipedia.wordpress.com>
- 4 Im Archiv des Departements von Calvados
- 5 <https://www.larousse.fr/>
- 6 <https://dictionnaire.lerobert.com/>
- 7 S. 108 und 109
- 8 S. 308
- 9 Nr. 41 am 17. September 1889
- 10 Tribunal de Commerce de la Seine. Note pour Mrs. Olivier freres contre Mr. Michaux. Seite 1. Archives departementales du Calvados. Dokument gefunden von David Herlihy
- 11 Les Inventeurs du Vélocipède (1690-1863). René Olivier (1863-1870), S. 6-7
- 12 La Revue des Sports - Le Journal des Vélocipédistes, 6. Mai 1893, Nr. 6, Seite 121
- 13 Gemeindefacharchiv von Bar-le-Duc. Brief veröffentlicht in einem Dossier von La Vélocithèque Nr. 31.c: „L'affaire Michaux“, 3. Teil, S. 34-35 und abgebildet in Claude Reynauds ANNEXE
- 14 Le Petit Journal 23.3.1893
- 15 Le Véloce Sport vom 20. September 1894, S. 792
- 16 Histoire Générale de la Vélocipédie 1891, Seiten 31-35
- 17 (Le Cyclisme Théorique et Pratique, S. 35-42)
- 18 The Irish Cyclist, 29. September 1895, gefunden von dem Historiker Nick Clayton.
- 19 Le Cyclisme Théorique et Pratique, S. 35
- 20 La Revue des Sports. Le Journal des Vélocipédistes. N° 5. 29. April 1893, Seite 99
- 21 Brief von Henry Michaux an die Zeitung L'Eclair vom 21. März 1893
- 22 Les Michaux, biographie et souvenirs de Pierre et Ernest Michaux, inventeurs de la «pédale» La Revue des Sports - Le Journal des Vélocipédistes. Nr. 6, 6. Mai 1893, S. 121
- 23 Le Cyclisme Théorique et Pratique, S. 35-42
- 24 Le Cyclisme Théorique et Pratique, S. 35-42
- 25 The Irish Cyclist, 25.09.1895
- 26 La Revue des Sports. Le Journal des Vélocipédistes... N. 5. 29. April 1893

# Die Panzer-Fahrradwerke in Nürnberg

VON PETER ULLEIN

„Ein Panzer für Sensibelchen“ im KS 75 hat mich dazu gebracht, die Geschichte der wenig bekannten „Nürnberger Panzer-Fahrradwerke D. Klein & Söhne“ zu recherchieren.

Es ist keine besonders lange Historie, denn das Unternehmen bestand nur von Oktober 1898 bis Mitte 1901, aber sie ist typisch für viele kleine Fahrradfabriken, die Mitte der 1890er Jahre für kurze Zeit wie Pilze aus dem Boden schossen, weil die Gründer vom damaligen Fahrrad-Hype profitieren wollten. Aber der Reihe nach:

Am 1. Januar 1889 wurde die Firma „David Klein & Söhne“ im Nürnberger Handelsregister eingetragen. Inhaber waren die aus Fürth stammenden Juden David, Isidor und Alfred Klein, wobei David der Vater, Isidor und Alfred seine Söhne waren. Der Geschäftszweck war der Handel mit Schafwolle. Nachdem der Vater sich aus dem Unternehmen zurückgezogen hatte, meldete Isidor 1898 den Schafwollhandel ab und am 30. September zusammen mit seinem Bruder Alfred die Panzer-Fahrradwerke an<sup>1</sup>. Die Fabrik lag in der Eberhardshofstr. 10a im Stadtteil Gostenhof, nicht weit entfernt von bekannten Nürnberger Fahrradfabriken wie Hercules, Mars oder Triumph. In der Festschrift zur 40. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure in Nürnberg aus dem Jahr 1899 hieß es zur Panzer-Fahrradfabrik: „Sie verfügt in einem Dampf- und einem Gasmotor über 20 PS, und erzeugt mit 70 bis 100 Arbeiter jährlich an die 2-3.000 Fahrräder, die auch nach der Schweiz, nach Holland und dessen Kolonien, nach



Werbeanzeige der Nürnberger Panzer-Fahrradwerke von 1899<sup>2</sup>

Russland und der Türkei ausgeführt werden. Für das österreichische Geschäft besitzt die Firma eine Filialfabrik in Brünn in Mähren.“<sup>2</sup>

Dass der Fahrradfabrikant Isidor Klein auch radsportlich aktiv war, belegt diese Zeitungsnotiz vom Dezember 1898: „Das jetzt bekannt gegebene Ergebnis der Wanderfahrten zum Deutschen

Bundestag [des DRB] nach Dortmund weist unter den Preisträgern auch 2 Nürnberger auf, Herrn Horber und Herrn Isy Klein von den Panzer-Fahrradwerken. Beide erhielten für ihre Fahrt nach der Feststadt per Rad innerhalb der vorgeschriebenen Zeit je eine silberne Preismedaille. Die Herren sind Mitglieder des Veloklubs Schwalben.“<sup>4</sup>. Gebrauchsmuster- bzw. Patentanmeldungen sprechen dafür, dass die Brüder auch technisch versiert waren. Im Juli 1898 ließen sie z. B. folgendes Gebrauchsmuster eintragen: „Feststellvorrichtung für Fahrräder durch im Fahrradgabelwinkel gelagerten, in die Fahrradgabelstange einzuführenden Stift und diesen nach außen drückende Feder.“<sup>5</sup>. Im gleichen Monat meldeten sie eine „Sperrvorrichtung für Fahrräder“ zum Patent an<sup>6</sup>, welches ihnen auch gewährt wurde<sup>7</sup>. Im Feb. 1900 berichtete der „Rad-Markt“ über eine Panzer-Freilauf-Hinterradbremse: „Die folgende Beschreibung ihrer in Deutschland, Oesterreich und England zum Patent angemeldeten Free-Wheel-Hinterradbremse senden uns die Nürnberger Panzer-Fahrrad-Werke D. Klein & Söhne und schreiben uns dazu beson-



Anzeige vom 09.12.1900<sup>9</sup>

Anzeige vom 25.05.1901<sup>10</sup>

ders, dass diese geschützte Neuerung leicht an jedem Rade zu montieren, von tadelloser Wirksamkeit und äusserlich kaum sichtbar ist ...<sup>68</sup>. Im Dezember 1900 warben die Nürnberger Panzer-Fahrradwerke für ihre Luxus-, Halbrenn- und Tourenmaschinen als „Pas-sendstes Weihnachtsgeschenk.“

Ende April 1901 inserierte Panzer im Fränkischen Kurier: „Hochelegante Herren-, Damen- und Knabenräder „Panzer“ werden, so lange der Vorrath reicht, zu außergewöhnlich billigen

Preisen abgegeben.“ Das kündigte das nahende Ende des Betriebs an. Im Mai 1901 erschien die letzte Anzeige der Panzer-Fahrradwerke<sup>10</sup>. Vermutlich verfügten Isidor und Alfred - wie viele andere kleine Fahrradfabrikanten - nicht über die erforderlichen finanziellen Reserven, um ihr Unternehmen durch die erste große Krise der deutschen Fahrradindustrie zu bringen. Sie scheinen dem Fahrrad aber verbunden geblieben zu sein: Laut Papperitz gab es 1913 eine Handlung D. Klein Söhne<sup>11</sup>. ☼

- 1 Gewerbeanmeldung, Stadtarchiv Nürnberg, Signatur C 22/II Nr. 32/2648 An, 30.09.1898
- 2 Festschrift zur 40. Hauptversammlung des Verbands Deutscher Ingenieure, S. 430, 1899
- 3 J. Braun, Praktisches Handbüchlein für Radfahrer und Radfahrerinnen in Nürnberg und Fürth und solche, die es werden wollen, J. Ph. Raw'sche Verlagsbuchhandlung Nürnberg, 1899
- 4 Fränkischer Kurier (F.K.) vom 19.12.1898, Nr. 646, S. 2
- 5 F.K. vom 14.07.1898, Nr. 353, S. 2

- 6 F.K. vom 22.07.1898, Nr. 368, S. 3
- 7 Patentschrift Nr 100758, ausgegeben am 10.01.1899
- 8 Rad-Markt vom 17.02.1900, 15. Jg., Nr. 456, S. 13/31
- 9 F.K. vom 09.12.1900, Nr. 630, S. 8
- 10 F.K. vom 25.05.1901, Nr. 264, S. 6
- 11 F. Papperitz, Handbuch d. Fahrradmarken, S. 427, 2016

## Infos zu tschechoslowakischem Armeefahrrad gesucht

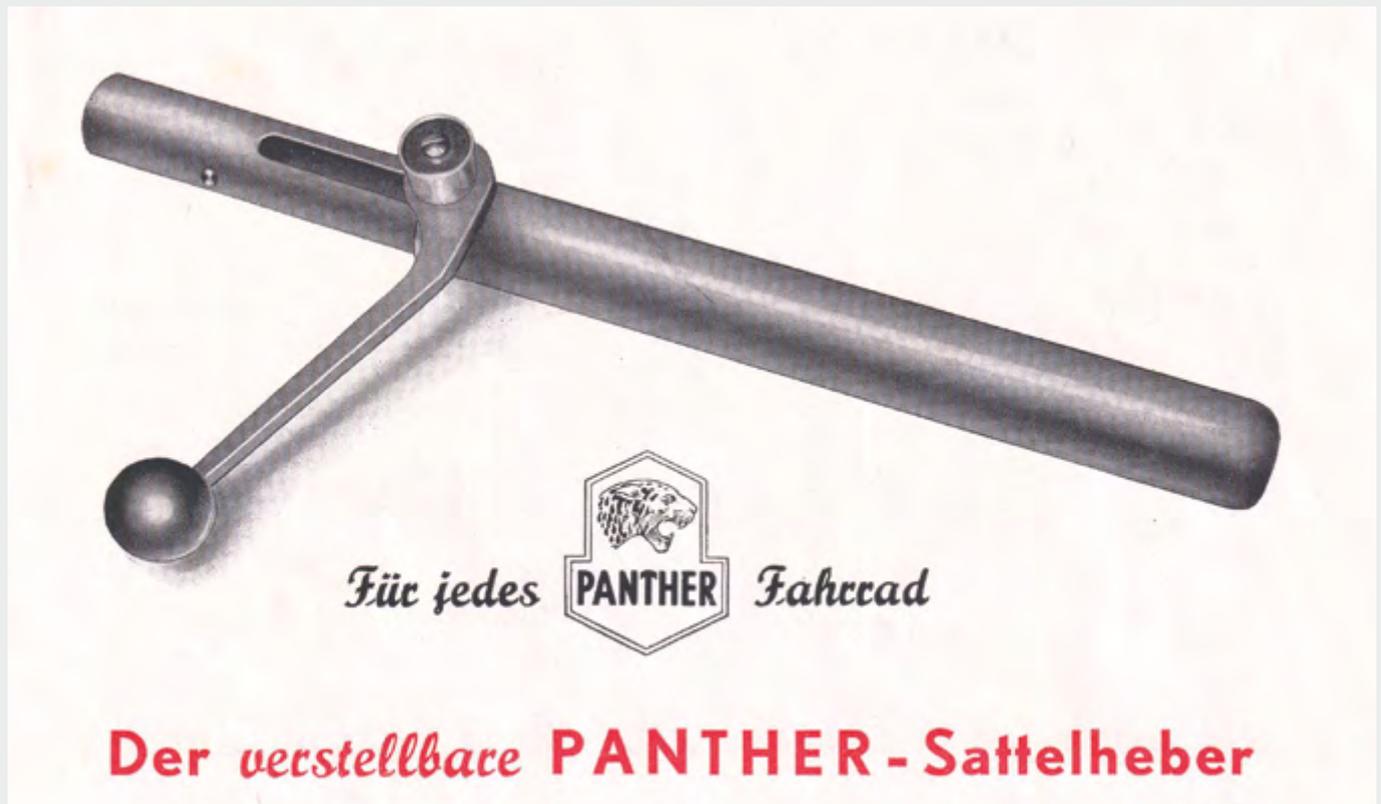


Der belgische Militärradsammler Philip Moreau hat vor Kurzem einen tschechoslowakischen Armeeradrahmen gekauft.

Die Rahmennummer A71885 ist links an der Sattelmuffe eingeschlagen, auf der rechten Seite der Muffe findet sich eine 38, was als Baujahr 1938 nahelegt. Der Rahmen war ursprünglich grün. Philip möchte diesen Rahmen gern restaurieren und kompletieren und sucht zu dem Zweck Infos jeglicher Art (die Bücher Kola Armady Valky und Cyklistické Jednotky Československé Armady sind ihm bekannt), Teile und eventuell auch ein komplettes Rad.

Er ist zu erreichen unter [mi.ninerva@hotmail.com](mailto:mi.ninerva@hotmail.com).





Was der Sammler nicht kennt

# Die verstellbare Sattelstütze der Pantherwerke

VON WULF MÖNNICH

Mitten im Zweiten Weltkrieg, am 12.9.1941, beantragte die Pantherwerke A.-G., Braunschweig, ein Patent für eine „Heb- und senkbare Sattelstütze für Fahrräder“.

Erfinder war der bei den Pantherwerken angestellte Schlosser Hermann Strümper, in den 1950er Jahren Montagemeister bei den Pantherwerken und auch einer der zwei Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat. Letztendlich erteilt wurde das Patent erst am 5.6.1952 mit dem Titel „Höhenverstellbare Sattelstütze für Fahrräder“ und der Nummer 845 614. Die verstellbare Sattelstütze besteht im Wesentlichen aus einem äußeren Rohr mit einem Durchmesser von 25 mm, das im Fahrradrahmen fest eingespannt wird, einem inneren Rohr mit einem Durchmesser von 22 mm, das durch eine Feder ge-



genüber dem äußeren Rohr abgestützt wird (ähnlich vielen gefederten Sattelstützen, nur mit einer schwächeren Feder), und einer Klemmvorrichtung. Die Klemmvorrichtung besteht im Wesentlichen aus einem Betätigungshebel, einer Klemmschraube und einer Klemmmutter im inneren Rohr. Durch Anziehen der Schraube wird das innere gegen das äußere Rohr gepresst. Die maximale Länge beträgt stattliche 31 cm, der stufenlose Verstellbereich ist 5 cm und das Gewicht 480 g. Der verchromte Hebel für die Betätigung der Klemmung hat an einem Ende eine schwarz lackierte Holzkugel und am

anderen Ende eine 12-zählige Ausparung, in die der Sechskantkopf der Klemmschraube eingreift. So lässt sich der Hebel nach Wegdrücken vom Rohr gegen eine Feder von Hand, ohne Werkzeug in zwölf verschiedenen Positionen fixieren, wobei nicht alle Positionen im praktischen Betrieb verwendbar sind. Auf der Sattelstütze ist ein nach unten zeigender Pfeil eingraviert, der laut Montageanweisung exakt nach hinten zeigen soll.

Obwohl die Pantherwerke laut dem „Geschäfts-Bericht für das 49. Geschäftsjahr, vom 1. Oktober 1944 bis 30. September 1945“, „die Fertigung nach dem früheren Programm im beschränkten Umfange“ wieder aufnahmen, erfolgte die Markteinführung der verstellbaren Sattelstütze unter der Bezeichnung „PANTHER-Sattelheber“ erst 1950. So berichtet der Radmarkt von der 1950er Zweiradschau der Frankfurter Frühjahrsmesse: „Von den Panther-Werken in Braunschweig wurde als Neuerung für alle Fahrräder ein während der Fahrt in der Höhe verstellbarer Sattel eingeführt“. Passend dazu gab es ein Werbeblatt mit Druckdatum „2.50“: „Ein Handgriff verstellt den Sattel! Ohne Absteigen und ohne Schraubenschlüssel lässt sich mit dem PANTHER-Sattelheber die Sattelleinstellung während der Fahrt beliebig verändern. Hoher Sattel bei freier Fahrt ermöglicht volles Durchtreten mit langgestreckten Beinen, also anatomisch richtiges, gesundes und ermüdungsfreies Fahren auf langen Strecken. Tiefer Sattel im Straßenverkehr gibt Sicherheit bei plötzlichem Stop, weil Sie mit den Füßen mühelos das Pflaster erreichen, ohne bei jedem Halt absteigen zu müssen.“. Dem Fahrradprospekt konnte man entnehmen, dass bis auf das preiswerteste Gebrauchsräder und die Jugendräder alle Räder serienmäßig mit dem Sattelheber ausgestattet waren.

1951 gehörte der Sattelheber nicht mehr zur Serienausstattung, sondern war nur noch gegen einen Aufpreis von 4 DM erhältlich<sup>2</sup>. Zum Nachrüsten konnte er auch separat für DM 5,60 erworben werden. Die Nachfrage scheint nicht den Erwartungen entsprochen zu haben, denn 1952 versuchten die Pan-

therwerke das Geschäft durch die neue (ziemlich irreführende) Bezeichnung „Panther-Leichtlaufschaltung D. P.“ und ein dazugehöriges „interessantes Aufklärungsbüchlein“ anzukurbeln<sup>3</sup>. In diesem Büchlein (Format A6, 16 Seiten) beruft man sich auf eine wissenschaftliche Veröffentlichung von 1937<sup>4</sup> als Beleg für einen geringeren Kraftverbrauch bei höherstehendem Sattel und behauptet „Die Kraftersparnis beträgt bei Hochstellung etwa 50 %, resp. bei gleichem Kräfteverbrauch steigt die Geschwindigkeit entsprechend.“. Auch gab es im Radmarkt unter der Überschrift „Vorteile der veränderlichen Sattelhöhe“ einen ausführlichen Artikel zur Sattelstütze, allerdings wurden interessanterweise die Pantherwerke darin nicht einmal erwähnt<sup>5</sup>. All das scheint aber nicht ausreichend geholfen zu haben, denn 1953 war der Sattelheber/die Leichtlaufschaltung nicht mehr im Programm. Zum selben Zweck wie den der Panther-Sattelstütze gab es 1950 auch noch den NORMA-Universal-Fahrradsattel der Firma Rasmussen, der allerdings nach einem völlig anderen Prinzip funktionierte<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Radmarkt 4/1950, 12.4.1950

<sup>2</sup> Händler-Preisliste, 1. Oktober 1951, <https://www.velopedia.online/Document/Show/828>

<sup>3</sup> Preisliste für Panther-Markenfahrräder, 15. April 1952

<sup>4</sup> E. A. Müller, Der Einfluß der Sattelleinstellung auf das Arbeitsmaximum und den Wirkungsgrad beim Radfahren, Zeitschrift für Arbeitsphysiologie, 1937

<sup>5</sup> Radmarkt 10/1952, 15.5.1950

<sup>6</sup> NORMA-Universal-Fahrradsattel, Rasmussen GmbH, Frankfurt, 1950, <https://www.velopedia.online/Document/Show/1678>



## Das wird so gemacht:

① Klemmschraube lösen, Sattelstütze herausnehmen. PANTHER-Sattelheber einsetzen, und zwar so, daß die Markierung genau mit dem Klemmschlitz übereinstimmt.

② Sattelheber auf gewünschte Normalhöhe einstellen, Klemmschraube festziehen. Hebelgriff muß zwischen Federung und unter dem Sattelsitz einen etwa daumenbreiten Bedienungs-Spielraum haben.

③ Die Höhe des Hebelgriffes läßt sich auf 12 verschiedene Höhenstellungen einstellen — wie es für die Hand am bequemsten ist: Hebel auf der Klemm-achse vorziehen, in gewünschte Stellung bringen, zurückschnappen lassen.



**PANTHERWERKE AKTIENGESELLSCHAFT BRAUNSCHWEIG**

## Herbstausfahrt in Bonn

# Speichenbruch, Pedalabriss, und ein Schauff-Damenrad von Luigi Colani

VON AXEL KRUMME

15 Teilnehmer mit historischen Fahrrädern trafen sich zu einer Herbstausfahrt bei unserem Mitglied und ehemaligen Redakteur des Knochenschüttlers Thomas Busch, in seinem E-Bike-Geschäft in Bonn.

Dort gab es frühmorgens erstmal Kaffee oder Tee. Bevor wir starteten, konnten wir seine umfangreiche Sammlung historischer Rennräder bewundern. Am Rhein ging es stromaufwärts in Richtung Remagen, an geschichtsträchtigen historischen (Alter Bundestag) und postmodernen Gebäuden vorbei. Gerd Jaschik führte unsere Truppe mit seinem Mesicek-Hochrad an. Das Ende bildete Axel Krumme auf seinem Express-Rennrad. Viele Spaziergänger freuten sich oder waren erstaunt, als sie die Hochräder sahen.

Remagen ist ein idyllischer Ort am Rhein. Es gibt ein Arp-Museum, ein Friedensmuseum und ein Rudolf-Caracciola-Denkmal. Aber auch die Fahrradfirma Velo Schauff hat dort seit 1968 ihren Standort, nachdem sie 1932 in Köln-Ehrenfeld angefangen hatten. Jan Schauff hat sein Lager und seinen Verkaufsraum geräumt und einen Querschnitt seiner Produkte und Aktivitäten aus 80 Jahren gezeigt. Zu sehen gab es ca. 70 Fahrräder aller Ty-

pen wie Rennräder, Falträder, Bonanza- und BMX-Fahrräder. Das älteste Schauff-Rad war ein Rennrad von 1936. Interessant auch die Informationen zu den alten Fertigungsmethoden, die Prototypen aus Carbonfaser oder die Erklärungen zu dem von Luigi Colani entworfenen Damenrad. Ein Reiserad mit Geschichte gehörte ehemals Sebastian Burger, der in den 1990ern damit 14.400 km von Köln nach Peking gefahren ist.

War bisher alles bei trockenem Wetter gut abgelaufen, kam es darauf zu einer Pannenserie an verschiedenen Fahrrädern mit einem Speichenbruch am Hochrad, einem Pedalabriss und einem Plattfuß. Leider mussten sich dann Einige wegen Defekten oder langen Rückreisen von uns verabschieden.

Mit der Fähre überquerten wir den Rhein, um in Kasbach bei „Rares für Bares“-Händler Roman in seiner historischen Brauerei zünftig einzukehren. Langsam wurde es dunkel und so erreichten wir mit wenig Beleuchtung

den Startpunkt in Bonn. Ein ausführlicher Bericht über die Firma Schauff ist nachzulesen in dem Buch „200 Jahre Fahrrad – eine Erfolgsgeschichte“ von Dieter Ohm, ADFC Bonn/Rhein-Sieg, 2017. ☼

## Schauff

**1907**

Gründung eines Fahrradgeschäfts in Bad Godesberg

**1920er Jahre**

Umzug nach Köln (Gladbacher Str.)

**1932**

Gründung der Firma Hans Schauff in Köln-Ehrenfeld neben der Radrennbahn

**1945**

Neustart in Remagen wegen Bombenschäden in Köln (Bergstraße)

**1968/69**

Neubau in der Straße In der Wässerscheid, auch wegen Gleisanschluss für Export nach USA

**1976**

Verlagerung der Lackierung von der Bergstraße in die Wässerscheid, Nachnutzung der Bergstraße für Rennrahmenbau, Rennradbau „Studio Rudi Altig“, Depot der Museumsräder usw.



Vor dem Schauff-Standort und -Museum in Remagen



Prototyp von Luigi Colani, 1982

Literatur &amp;

# Lesetipps



Hans-Erhard Lessing, Tony Hadland; Evolution des Fahrrads, Springer Verlag, ISBN 978-3-662-63486-8, 507 Seiten, 29,99 Euro für die Printausgabe – auch als E-Book erhältlich

## Evolution des Fahrrads

So kompakt und gewichtig wie es in der Hand liegt, ist auch sein Inhalt: Tony Hadland und Hans-Erhard Lessing haben auf über 500 Seiten die Entwicklung des Fahrrads nachgezeichnet. Dabei geht es weniger um die Marken- oder Typengeschichte, als vielmehr um die technische Entwicklungsgeschichte des Fahrrads und vor allem seiner Komponenten, die eine Weiterentwicklung des Fahrrads möglich gemacht haben. Bremsen, Sättel, Beleuchtung und alles, was den Fahrkomfort verbesserte, wird mit unzähligen Patentzeichnungen und Fotos belegt.

Dazu wird dieser Wettstreit der Entwicklung mit manchmal wundervollen menschlichen Geschichten garniert. Wer nun ein Bilderbuch farbiger Fotos, wie auf dem Titelbild, erwartet, wird enttäuscht werden, denn es handelt sich um ein „Sachbuch“, wie der Titel ebenfalls besagt – eine Orgie in schwarz-weiß. Eine

lückenlose Dokumentation kann es dennoch nicht sein, auch wenn der Titel dies vermuten lassen könnte. Aber mit diesem Buch ist eine ernstzunehmende, solide Basis entstanden. Auch wenn der Schwerpunkt aus der Sammlerperspektive manchmal zu sehr auf wissenschaftlich-historischer Genauigkeit liegt, so ist es doch ein unverzichtbares Nachschlagewerk. Kurz ein durchaus unterhaltsames, lehrreiches, anschauliches und impulsgebendes Buch, in dem der versierte Fahrradnarr immer etwas zu naschen findet. Gelegentlich auch mal was zu ergänzen, und zu überprüfen – ein Arbeitsbuch, das für die Grundausrüstung eines Fahrradliebhabers unbedingt zu empfehlen ist.

Egal ob man sich nur einzelne Kapitel vornimmt oder das Buch von vorne bis hinten durchliest – es ist eine wunderbare Fundgrube!

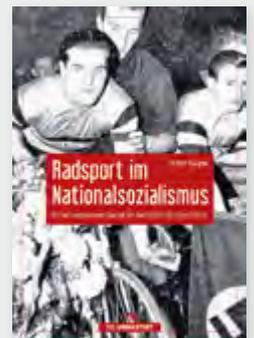
*Hartmut Determeyer*

## Radsport im Nationalsozialismus

Es ist noch nicht so lange her, 2021, da sollte die Deutschland Tour der Radprofis das Gelände der KZ-Gedenkstätte Buchenwald auf der „Blutstraße“ durchqueren – ein Begriff, den Häftlinge der Zufahrtsstraße gaben, die sie unter Aufsicht des Wachpersonals 1938/39 bauen mussten. Der Historiker Dieter Vaupel, schon lange mit der NS-Geschichte befasst, hat sich als begeisterter Radsportler nun auch mit der Vergangenheit dieser Sportart beschäftigt. Gleich im April 1933 diente sich der Bund Deutscher Radfahrer (BDR) dem neuen System an. Juden flogen hinaus, die Bestände der verbotenen Arbeiterradsportler wurden geplündert, und den später als NS-Verbrecher hingerichteten Viktor Brack machte man zum obersten Radsportfunktionär. So richtig stellt sich der Verband bis heute nicht seiner Vergangenheit. Es gab Nazitäter und es gab antifaschistischen Widerstand im Radsport, und Letzterer wurde von den Funktionären dem Vergessen anheim gegeben. Aber an Sportgrößen

wie Gustav Kilian, der für den Ruhm des NS-Regimes internationale Sechstagerennen bestritt und 1977 hochgehört als Bundestrainer abtrat, wird bis heute gerne erinnert. Vaupel räumt mit etlichen Mythen auf. Zum Beispiel, dass das NS-Regime gegen Profisport eingestellt gewesen sei. Berufsfahrer wie Kilian, Heinz Vopel oder Toni Merckens wurden gefördert und geehrt. Vaupel kann zudem zeigen, wie der Radsport nach der Annexion von Gebieten, etwa dem belgischen Eupen, eine Art sportliche Landnahme durchführte, etwa mit der „Großdeutschlandfahrt“ 1939. Vaupels Verdienst ist es, auch Radsportler ins Gedächtnis zu holen, die offiziell schon längst vergessen sind. Der Belgier André Dekeyser etwa, der als politischer Häftling nach Buchenwald kam, dort im April 1945 befreit wurde und völlig geschwächt zwei Monate später im Alter von 23 Jahren starb – seine Frau und sein Kind konnte er noch einmal sehen.

*Martin Krauss*



Dieter Vaupel: Radsport im Nationalsozialismus. Ein fast vergessenes Kapitel der deutschen Sportgeschichte. Verlag Die Werkstatt, Bielefeld 2023. 208 Seiten, ISBN 978-3-7307-0655-8, 29,90 Euro

## Termine 2024 (alle Termine unter Vorbehalt)



6. Januar - 7. April 2024

### VELOCIMUM Weinböhla

Sonderausstellung „Fahrräder mit Hilfsmotoren, Kleinmotorräder“

2.-4. Februar 2024

### Bremen Classic Motorshow

Unser Verein ist mit dem Thema „Vom Bonanzarad bis zum Klappi – Fahrräder der 1970er Jahre“ vertreten.

16. Februar 2024

**Wintertreffen.** Ausstellungsthema: „Es werde Licht – Fahrradbeleuchtung durch die Jahrhunderte“, Bad Hersfeld

15. März 2024

### Cyclingworld Europe

Düsseldorf, Messe

13.-14. April 2024

### Argus Bike Festival

Wien

21. April 2024

### Fahrrad-Klassik-Markt,

Dahme/Mark, Am Schloß 2, Kontakt: 035451/ 893888 oder info@thv-dahme.de

27.-28. April 2024

### Spezialradmesse SPEZI,

Lauchringen  
www.spezialradmesse.de

3. 5. 2024

### Berliner Anradeln

Kontakt: 030 3366987 oder info@historische-fahrraeder-berlin.de

3.-5. Mai 2024

### Fahrradfest am VELOCIMUM

WEINBÖHLA, u. a. mit Ausfahrten, Fahrrad-/Teilemarkt und sächsischer Hochradmeisterschaft.  
www.velocium-weinboehla.de

18.-23. Mai 2024

33. **International Cycle History Conference (ICHC)**, Wehlen bei Dresden, Konferenz

25.-26. Mai 2024

### Diamant-Fahrer-Treffen,

Skate-Arena Jüterbog, Kontakt: dft-bb@web.de

26. Mai 2024 von 10 - 15 Uhr

„**Fahrradfest an der Hochgarage**“  
im Fahrzeugmuseum Chemnitz

26. Mai 2024

5. **Tweed Ride** auf Ovelgönne, tweed-ride-ovelgoenne.jimdofree.com

29.5.-2.6.2024

42. **IVCA-Rally** mit Ausfahrten, Rennen, Flohmarkt, Ostrava, Tschechien, ivca2024.com

5.-6. Juli 2024

### Fahrradfest in Bad Brückenau

Ausfahrten und Oldtimermarkt für historische Fahrräder und Ersatzteile rund um das Deutsche Fahrradmuseum. Am Freitagabend (5. Juli): „20 Jahre Deutsches Fahrradmuseum“ mit Lagerfeuer, Tanz und Nachtausfahrt – feiert mit uns mit!

18.-20. August 2024

**Velocipediade** in Berlin-Spandau.

31.8.-1.9. 2024

**RADKLASSIKER.KOELN**, Treffen für klassische Rennräder bis etwa 1990 mit Ausfahrt und Börse, Vereinsheim des S. C. Neptun, Albert-Schweitzer-Straße 1, 51147 Köln.

8. September 2024

### 14. Fahrrad-Klassik-Markt

Kontakt: 030 3366987 oder info@historische-fahrraeder-berlin.de

21.-22. September 2024

### 32. Stallhof-Ausstellung.

Dresden frank@fahrradsammler.de

31. Oktober 2024

### Ausfahrt für historische Rennräder

von Dresden nach Chemnitz, frank@fahrradsammler.de

## Kleinanzeigen

### VERKAUFE

Adler-Herren 1930, Chrommodell, schwarz, RH 63 cm. Brennabor-Herren, schwarz/blau, Chrom um 1932. Mifa-Damensport, rot/creme, Nickel 1927. Adler-Dreigang, Rennrad, rot, 1937. Diamant-Herren, 1902, mit Schaltnabe. Mifa-Klappi, grau, in Teilen, 1970. Sportalbum der Radwelt, alle Ausgaben komplett oder einzeln. Berko-Spitzlampe mit Hufeisendynamo. 28er-Wulstfelgen, gestrahlt und grundiert. Bausatz Torpedo-Universal, Umschalter und Gestänge. DDR-Rennrad-Teile NOS aller Art. 01723426630

### SUCHE

Für Buchrecherchen zur Fahrradgeschichte der Fahrzeugfabrik Eisenach bin ich stets auf der Suche nach Katalogen, Prospekten, Preislisten, Rechnungen, Zeitungartikeln, Fotos oder sonstigen Unterlagen zu den Fahrradmarken - Wartburg und Dixi - im Zeitraum 1896 bis 1929.  
Christoph Spath, christoph.spath@gmail.com, +49 (0) 1708059343



200  
JAHRE  
**DEUTSCHES FAHRRADMUSEUM**  
Feiert mit uns mit!

**5. UND 6. JULI**  
Fahrradfest, Ausfahrten &  
Oldtimerteilemarkt für historische  
Fahrräder und Ersatzteile

**FREITAGABEND**  
Jubiläumsfeier mit Lagerfeuer &  
Nachtausfahrt




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]



[www.velo-classic.de](http://www.velo-classic.de)  
[fingerhut@velo-classic.de](mailto:fingerhut@velo-classic.de)

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

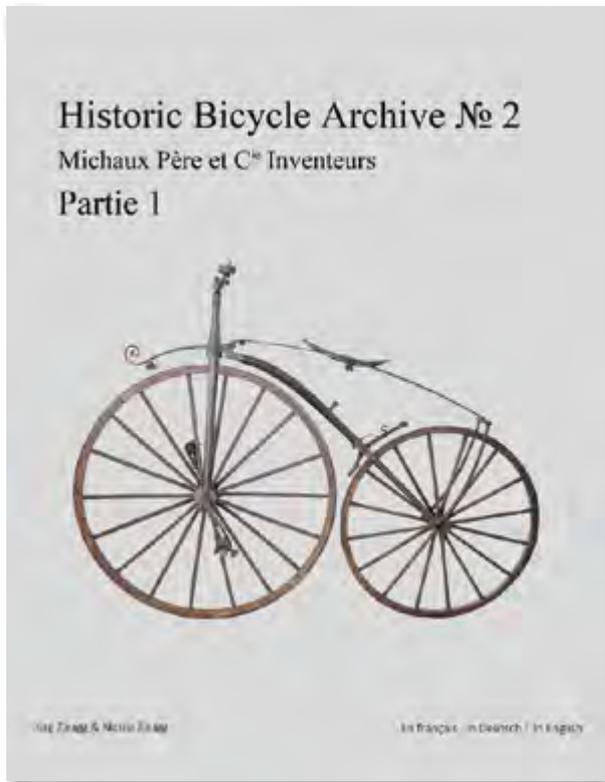
COVADONGA VERLAG

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

[info@covadonga.de](mailto:info@covadonga.de) – [www.covadonga.de](http://www.covadonga.de)

# Historic Bicycle Archive books

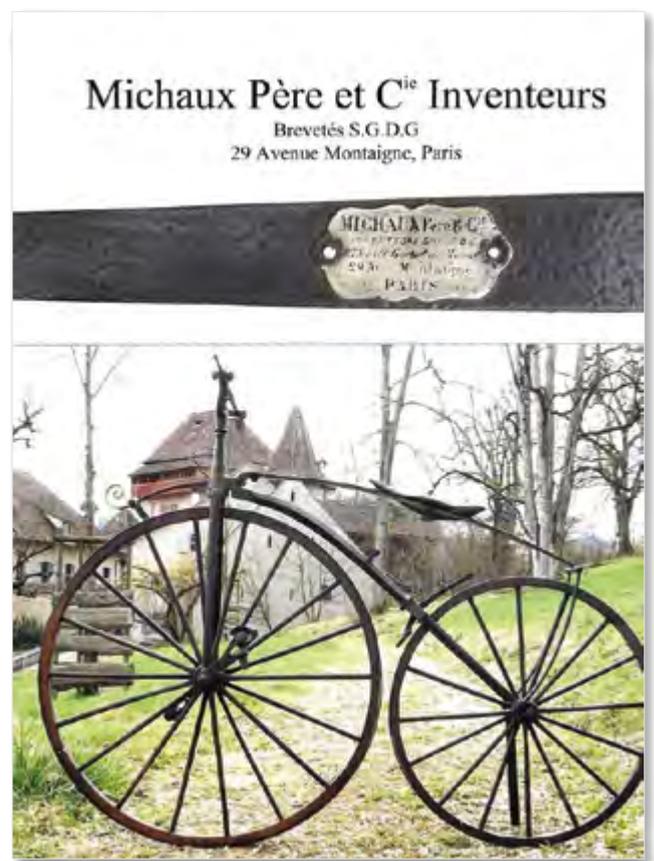
Nouveau livre – Neues Buch – New book



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



Historic Bicycle Archive

Jürg Zaugg  
Eigenheimweg 12  
4600 Olten  
Switzerland

ordinary.bicycle@bluewin.ch

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