

Knochenschüttler

Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

47



Brunsviga-Räder

Falträder in den NL

RAFADI-Versicherung

Testfahrer bei F&S

In dieser Ausgabe:



Postkarte

Sammlung: Rainer Uckermann.

Defizitär vom Anfang bis zum Ende: Die Braunschweiger Fahrradwerke.

Wulf Mönnich und Rainer Uckermann erinnern an vergangene Jahre, in denen Unternehmertum groß und Stakeholder Value kleingeschrieben wurde. Gegenstand ihrer Analyse: Die Braunschweiger Fahrradwerke, ein Vorläufer der späteren Pantherwerke.

RAFADI: Von der One-Man-Show über den Fahndungsdienst zur Versicherung. Georg Schmitz hat nachgeforscht.

Lange Zeit war der Vertrieb von Fahrrad-Policen ein lohnendes Versicherungsgeschäft. In seinem Artikel zeichnet Georg Schmitz die bewegte Geschichte des langjährigen Marktführers nach, von den späten 20er Jahren bis zum Verkauf 1990.



Foto: Sammlung Georg Schmitz.



Prospektblatt F&S.

Sammlung: Michael Mertins

Was machte eigentlich ein Testfahrer bei Fichtel & Sachs den ganzen Tag? „Fahren“ antwortet Ludger Schilgen im Interview.

Anfang der 60er Jahre brachte F&S eine neue Dreigangnabe auf den Markt, nachdem Sturmey-Archer vorgelegt hatte. Ludger Schilger war einer der Fahrer, die erste Prototypen 1959 in der Praxis testeten. Nils Niemeyer befragt ihn dazu im Interview.

Liebe Leserinnen und Leser,

seit nun acht Wochen bin ich Vater – das erste Mal. Ich weiß, das gehört eigentlich hier nicht her, aber ein Vater gewordener Fahrradhistoriker sieht die Welt mit anderen Augen. So klafft plötzlich eine Lücke zwischen Sattel und Lenker meines Alltagsklassikers, die gefüllt werden muss. Wo ist eigentlich dieser Kindersattel, der vor Jahren präventiv auf irgendeinem Teilemarkt erworben wurde und der irgendwo im Keller zu finden sein müsste? Und wo bekomme ich mittelfristig einen historischen Kinderanhänger her? Nein, ich werde keinen Burley an mein 1936er Panther hängen!

Ich freu' mich auch, dass der junge Mann so kleine Hände hat – mittelfristig rechne ich fest mit seiner Unterstützung beim Speichen putzen. Natürlich nur gegen ein gutes Taschengeld!

Aber erst einmal fällt dem jungen Vater auf, dass ein Kind der Welt unvor-
eingenommen und mit einer gehörigen Portion Neugier begegnet. Genauso wie das auch unsere Autoren in diesem Knochenschüttler tun. Nicht als detailverliebte „Das ist nicht original!“-Samm-
lerenthusiasten, sondern mit dem Blick auf die Fahrradgeschichte als Ganzes. Wer hätte zum Beispiel gedacht, dass die Braunschweiger Fahrradwerke von 1896 bis 1907 fast durchweg ein Verlustgeschäft waren? Dass die Inhaber (unter anderem eine Bank!) der Firma den Geldhahn trotzdem nicht zudrehten, zeugt von einem langen Atem – eine Eigenschaft, die heute unter dem Vorzeichen des allgegenwärtigen „Shareholder values“ bei Banken eher selten anzutreffen ist.

Apropos Banken: In Zeiten der Wirtschaftskrise ist eine Fahrradsammlung eine krisensichere Investition. Außerdem eine Geldanlage, die durchschaubar ist. Denkt immer daran, wenn Ihr in Euren Keller geht und Eure Schäfchen zählt. Ich warte auf den Tag, an dem mein Bankberater mich um eine Kaufberatung für



einen Fahrradklassiker bittet. Dem lege ich dann die Gesamtausgabe des Knochenschüttlers mit dem Hinweis vor, dass dort alles drin steht, was er für eine Kaufentscheidung wissen muss. Ihr dagegen lest den Knochenschüttler bereits jetzt regelmäßig, das erleichtert Euch die Entscheidung, welchen Klassiker mit Potenzial Ihr Euch als nächstes ins Depot legt. Freut Euch also wieder auf ein wirklich spannendes Magazin. Bereits das zweite unter der Ägide von CVD Thomas und wie ich finde, rundum gelungen. So, die Zeit drängt. Mein jüngstes Projekt braucht dringend Wartung und Pflege – die Windel ist schon bereit gelegt.

In diesem Sinne sagt Euch ein herzliches Ade,

Euer

Inhalt:

Editorial 3

Fachartikel

- Wulf Mönnich und Reiner Uckermann – Die Braunschweiger Fahrradwerke 4

- Herbert Kuner – Das Faltrad in den Niederlanden (Teil 2) 8

- Georg Schmitz – Zur Geschichte von RAFADI 15

Post aus ...

- England und Amerika 20

Historisches Dokument

- Ungewöhnlicher Fund im Archiv Wolfgang Gronen 22

Literatur

- Von Molto, Heros und Co.
- Gib Speiche, Alter!
- Fahrräder ohne Kette 23

Autorenforum

- Interview: Ludger Schilgen, Testfahrer bei F&S 24
- Nachtrag Spritzschutzlappen 26

Veranstaltungen

- Velocipediade in Varel 27
- 20 Jahre ICHC, New Jersey 28
- Wintertreffen Erfurt 29
- IVCA Rallye Dänemark 30

Gastbeitrag

- Glynn Stockdale – Eine heilsame Lektion 30

Mein Rad

31

Vereinsnachrichten

32

Die Feder

33

34

Mitgliedernachrichten / Impressum 34

Titelbild: Mona Buchmann, Deutsches Fahrradmuseum Bad Brückenau
Rückseite: Foto: Florian Freund,
Gestaltung: Maxi Kutschera

Die Braunschweiger Fahrradwerke und ihre Fahrräder

Von Wulf Mönnich und Rainer Uckermann, Braunschweig

„Feudale Maschine“, so bewarb die Braunschweiger Fahrradwerke A.-G. ihre Fahrräder. Heute ist das Unternehmen nahezu vergessen. Dabei waren die Braunschweiger Fahrradwerke einer von zwei Vorgängern der Braunschweiger Pantherwerke. Dieser Beitrag von Wulf Mönnich und Rainer Uckermann soll über die Ursprünge und den Werdegang des Unternehmens bis zu ihrer Fusion mit den Pantherwerken Magdeburg im Jahre 1907 aufklären.



Um 1905: Das Gelände der Braunschweiger Fahrradwerke aus Nordwesten. Im Vordergrund die Übungsbahn mit Rad- und Motorradfahrern, hinter der Übungsbahn das Gebäude für die Dampfmaschine zum Betrieb der Maschinen und dahinter das eigentliche Fabrikgebäude.

Foto: Sammlung Rainer Uckermann

Etwa ab 1890 setzte eine starke Nachfrage nach Fahrrädern ein. Die jährlichen Zuwachsraten waren so gewaltig, dass die relativ wenigen Hersteller die Nachfrage nicht befriedigen konnten. Das hielt die Preise hoch, und die Fahrradfabriken machten sehr gute Geschäfte. Es konnten jährliche Dividenden von bis zu 20 Prozent auf das Stammkapital gezahlt werden. /1/ Dies blieb natürlich nicht lange unbemerkt, und so setzte etwa 1895 ein Gründungsboom von Fahrradfabriken ein. Auf dem Höhepunkt, 1896, wurden in Deutschland ca. vierzig neue Fabriken gegründet. Eine davon war die Braunschweiger Fahrradwerke Aktien-Gesellschaft, die am 1. Juli 1896 durch Eintragung ins Handelsregister gegründet wurde – bezeichnenderweise „von mehreren Braunschweiger Industriellen und Kapitalisten“ /2/. „Die eigentlichen Gründer der Firma waren die beiden Bankiers (L.) Schiff und (Jul.) Traube in Firma Ludwig Peters Nachfolger“, einem Bankhaus.

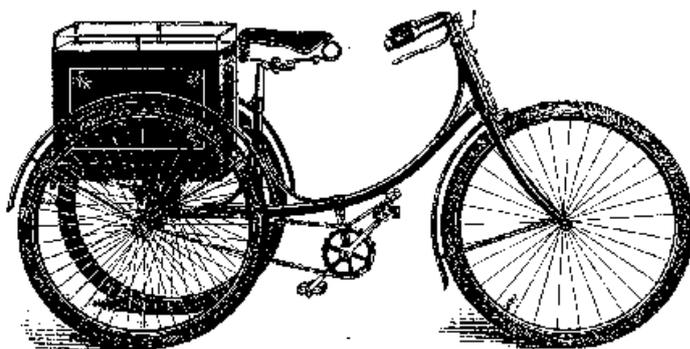
/3/ Die beiden bildeten dann auch zusammen mit den Herren Dr. jur. Huch, Philipp Albrecht, Joh. Selwig und Fr. E. Meyer den ersten Aufsichtsrat der Gesellschaft. /4/

In einer außerordentlichen Generalversammlung am 6. August 1896 ging es um den „Erwerb eines Fabrikgrundstücks und Bebauung desselben“. /5/ Die Entscheidung fiel offensichtlich schnell für das Grundstück Ludwigstraße 23-25, da der Neubau bereits am 1. Januar 1897 bezogen und die Produktion aufgenommen werden konnte. /6/ Dieses Grundstück hatte auch Anschluss an den

Mittelweg, direkt gegenüber dem Nordbahnhof. Die Braunschweiger Fahrradwerke bekamen einen eigenen Gleisanschluss. Vor einigen Jahren wurde das historische Gebäude renoviert; sein südlicher Teil mit dem prominenten Schriftzug „PANTHERWERKE A.-G.“ stammt allerdings erst aus dem Jahre 1925.

Am 2. November 1896 wurde der Markenname „Brunsviga“ (Lateinisierung von „Braunschweig“) als Warenzeichen für Fahrräder angemeldet, und am 31. Dezember 1896 in das Warenzeichenregister eingetragen. /7/ Bereits am 23. Januar 1897 erschienen die erste Anzeige und eine Meldung im Fachblatt „Der Radmarkt“: „Die neue Fabrik der Braunschweiger Fahrradwerke A.-G. ist am 1. Januar 1897 in vollen Betrieb gekommen. Den Bau und die maschinellen Einrichtungen haben nur bewährte Fachleute geleitet. Es sind die besten deutschen und amerikanischen Maschinen aufgestellt, um dem neuen Unternehmen alle Fortschritte der Technik angeeignet lassen zu können. Es sind erprobte technische Kräfte gewonnen und so kann die Fabrik infolge des flotten Arbeitens sowie des vorzüglichen Ineinandergreifens aller Teile als eine Musteranstalt auf dem Gebiete des Fahrradbaues bezeichnet werden. Infolge der Verwendung nur erstklassigen Materials zur Herstellung der Räder sowie der sorgfältigen Bearbeitung aller Teile wird nur eine gediegene Präzisionsarbeit geliefert und die neue Fabrik tritt mit einer Maschine von hervorragender Güte und äusserst gediegenen Verbesserungen, als ‚verstellbare Lenkstange, leicht auswechselbare Kettenräder, ganz aparte Neuheit,‘ u. s. w. auf den Markt. Die Räder führen den Namen Brunsviga.“

Im Februar wurde der erste Katalog verschickt, und auch das war eine Zeitungsmeldung wert: „Die Braunschweiger Fahrradwerke, deren Etablissement wir in No. 3 des ‚Deutschen Radfahrers‘ rühmend erwähnten, versenden nunmehr ihren hocheleganten Katalog, dessen Illu-



Transportdreirad aus dem ersten Katalog von 1903.

stationen ein wirklich erfreuliches Bild der eminenten Leistungen dieser Firma bietet. ‚Brunsviga‘ 1 bis 7 (Touren-Maschinen, Halb- und Vollrenner, Damenrad, Transport-Dreirad und Touren-Tandem) präsentieren sich hier in wahrhaft bestechender Weise. Die Preise des Katalogs erscheinen uns, in Ansehung des vorzüglichen Materials, durchaus mässig gehalten, sodass an einem bedeutenden Erfolg der Firma nicht zu zweifeln ist. Besonders hervorzuheben sind ‚Brunsviga‘ 3, sehr eleganter Halbbrenner und äusserst leichte Luxusmaschine im Gewicht von 12½ Kilo, sowie ‚Brunsviga‘ 6, vorzügliches stabiles Transport-Dreirad mit Tragfähigkeit bis 200 Kilo. Wir sind überzeugt, dass die ‚Brunsviga‘ bald zu einer der vornehmsten und beliebtesten Marken zählen dürfte.“ /8/ Ab Mitte März wurden die ersten Räder ausgeliefert. /9/ Am 16. September 1897 beantragte man die Eintragung eines weiteren Markenzeichens für Fahrräder, wieder mit Bezug zu Braunschweig: „Brunonia“. /10/ Brunonia, so heisst die allegorische Göttin des Herzogtums Braunschweig.



Brunsviga Extra mit Radlaufglocke, präsentiert vom stolzen Besitzer.
Postkarte datiert 14.6.1901

Über die weitere Entwicklung des Programms in den Folgejahren ist nur noch wenig bekannt. Im Jahre 1898 wurde das Modell „Brunsviga Extra“ beworben /11/, ohne dass jedoch gesagt wurde, was denn nun genau das besondere daran sei. Vermutlich handelte es sich um ein Sonderangebotsmodell außerhalb des normalen Katalogs.

Fabrik nicht ausgelastet

Anfang 1899 scheint die Fabrik nicht ausgelastet gewesen zu sein, denn es erscheinen im Rad-Markt mehrfach Anzeigen in diesem Tenor: „Spezial-

Maschinen unter jeder Garantie für bestes Material und sauberste Arbeit, auf Wunsch mit Marke oder Firma des Käufers liefern Braunschweiger Fahrradwerke A.-G., Braunschweig. Voraussichtliche Produktion per 1899: 12 000 Stück.“ /12/ Dies steht allerdings im Widerspruch zu einer Aussage in einem Bericht, ebenfalls im Rad-Markt, über den neuen Katalog für 1899: „Die im verflossenen Jahre gewechselte Direktion, welche es verstanden hat, die Produktion zu verdoppeln, und das Werk so zu beschäftigen, dass mit Ueberstunden gearbeitet werden muss, um die grosse Anzahl der verkauften und abgerufenen Maschinen herzustellen, ...“ /13/ In diesem Bericht findet sich auch der erste Hinweis auf die Produktion motorisierter Fahrzeuge: „Ueber Motorfahrzeuge, deren Bau die Braunschweiger Fahrradwerke ebenfalls aufgenommen haben, ist eine Preisliste noch nicht erschienen.“

Im Dezember des Jahres 1900 weiten die Braunschweiger Fahrradwerke die Schutzrechte ihres Markennamens Brunsviga auf „Selbstfahrer und deren Bestandteile sowie für eiserne Möbel, Nähmaschinen, Strick- und Stickmaschinen, Schreibmaschinen, Kraftmaschinen, Haarschneidemaschinen“ aus und melden gleichzeitig für dieselben Erzeugnisse als weitere neue Marke „The Jockey“ an. /14/

Kurze Zeit später bringen die Braunschweiger Fahrradwerke dann auch Brunsviga-Nähmaschinen auf den Markt, die allerdings nicht selbst hergestellt werden: „Wir beziehen diese aus einer erstklassigen Fabrik, die zu den grössten des Kontinents gehört.“ /15/

Eine interessante Anzeige findet sich in der Ausgabe der Zeitschrift „Der Radtourist – Der Automobilist“ vom 9. Juli 1903. Sie enthält einerseits den bisher einzigen Hinweis darauf, dass die Braunschweiger Fahrradwerke auch ein kettenloses Fahrrad gebaut haben, und andererseits eine Abbildung des 2¼ PS-Motorrades. Laut einer weiteren Anzeige vom Juni 1904 war die Leistung der Motorräder auf 2½ und 3 PS erhöht worden. /16/ Die folgende Abbildung zeigt ein Fahrrad des Modelljahrs 1904 aus derselben Anzeige.

Ein Beispiel dafür, wie wichtig die Werbung genommen wurde und wie einem möglichen „schlechten Ruf“ in puncto Haltbarkeit entgegengewirkt wurde, stellt die Platzierung eines Artikels über die Braunschweiger Fahrradwerke Act.-Ges., Braunschweig dar, der in den Jahren



Anzeige aus „Der Radtourist – Der Automobilist“ vom 9.7.1903.



Brunsviga-Rad Jahrgang 1904; Ausschnitt aus einer Anzeige.

1904/05 mehrfach veröffentlicht wurde: „Das nebenstehende hübsche Bild wurde etwa 2000 m über dem Meere in Tre Croci (Dolomiten) aufgenommen; der etwa 240 Pfund wiegende Fahrer, welcher noch reichlich 25 Pfund Gepäck an seiner Maschine hatte, probierte in den Alpen auf den schlechten italienischen Strassen das nächstjährige Modell aus, welches die Braunschweiger Fahrradwerke in Braunschweig zur Einführung bringen wollen. Trotzdem das Brunsviga-Rad auf das schärfste strapaziert wurde, trotzdem Strassen gefahren wurden, welche die Tafel trugen „für Fahrräder unpassierbar“, hat die Maschine nicht einen Augenblick versagt, nicht einen Defekt aufzuweisen gehabt, lief vielmehr am Schluss der Fahrt trotz Staub und Regen noch ebenso spielend leicht, wie zu Beginn. Die Braunschweiger Fahrradwerke können daher nach solcher Probe mit Zuversicht an die Fabrikation ihrer neuen Modelle gehen, welche gemäss dem Rufe, den die Firma genießt, voraus-

sich davon überzeugt hatte, daß die heutige Technik in den Braunschweiger Fahrradwerken den Vergleich mit jeder namhaften Fahrradfabrik nicht zu scheuen braucht. ... und so sehr früher die Braunschweiger – leider mit Recht – das einheimische Fabrikat verschmähten, so sehr bevorzugt werden heute die Panther- und Brunsviga-Räder.“ /21/

Das Ende der Braunschweiger Fahrradwerke kam im November 1907: „Infolge Vereinigung mit den Panther-Fahrradwerken in Magdeburg beschloss die G.-V. v. 16.11.1907 die Abänderung der Firma in „Pantherwerke Akt.-Ges. in Braunschweig.“ /22/ Die Zeitung



Postkarte aus der Sammlung Rainer Uckermann.

„Braunschweigische Anzeigen“ berichtet hierzu im November 1907: „In der am Sonntagabend um 6 Uhr in der Wirtshaft des Staatsbahnhofes stattgefundenen Generalversammlung unserer Gesellschaft wurde die Fusion mit den Panther-Fahrradwerken in Magdeburg von der Generalversammlung genehmigt. Herr Vormbam, der bisherige Besitzer der Panther-Fahrradwerke, wurde in den Aufsichtsrat unserer Gesellschaft gewählt. Wir ändern laut Beschluß der Generalversammlung unsere Firma um in Panther-Werke A.-G. in Braunschweig. Der Sitz unserer Firma bleibt Braunschweig.“ /23/

Ein komplett erhaltenes Rad der Braunschweiger Fahrradwerke ist den Autoren bisher nicht bekannt. Allerdings tauchte im vergangenen Jahr auf dem Dresdener Flohmarkt ein hinteres Herrenradschutzblech inklusive Streben auf, das ein Abziehbild der Braunschweiger Fahrradwerke trägt. Neben der eindeutigen Zuordnung aufgrund des Abziehbildes sind auch Details der sehr fein gearbeiteten Schutzblechstreben auf dem Prospektblatt von 1906 wiederzuerkennen. Das Schutzblech, das sich in sehr gutem Zustand befindet, muss bereits kurz nach Kauf des Fahrrades demontiert worden sein. Vielleicht wollte der damalige Besitzer sein eher unsportliches Herrenrad zu einem Halbrenner umbauen und hat sein Schutzblech auf irgendeinem Dachboden gelagert, auf dem es 2008 wiederentdeckt wurde. Auf dem Flohmarkt entdeckt wurde das Schutzblech von Matthias Kielwein, der es netterweise dem Erstautor zum Erfurter Wintertreffen übergab!

Bleibt zum Schluss die Frage: Hat sich die Investition für das Bankhaus Ludwig Peters Nachfolger denn gelohnt? Die nachfolgende Tabelle zeigt die wichtigsten Geschäftszahlen der Braunschweiger Fahrradwerke A.-G., die dem jährlich erscheinenden Handbuch der Deutschen Aktien-Gesellschaften entnommen sind. Ein Blick auf die Tabelle reicht, um festzustellen, dass das Gegenteil der Fall war. Im Laufe von zwei bis drei Jahren führte die 1896er Gründungswelle zu deutlichen Überkapazitäten und sinkenden Preisen. Im Geschäftsjahr 1900/01 (1.10.-30.9.) fiel der Umsatz (Warengewinn) der Braunschweiger Fahrradwerke auf etwa ein Viertel des Umsatzes des Geschäftsjahrs 1898/99. Von da an ging es zumindest mit dem Umsatz wieder deutlich bergauf, sodass 1905/06 erstmals mehr umgesetzt wurde als 1898/99. Zu beachten ist dabei, dass in dem Zeitraum die Fahrradpreise



Abziehbild auf Schutzblech.

deutlich sanken. In den meisten Jahren wurde ein Verlust gemacht, Gewinne in den Jahren 1903 bis 1905 waren viel zu gering, um die zuvor angehäuften Verluste auszugleichen. Während der relativ kur-



Details Schutzblechstrebe.

Geschäftszahlen der Braunschweiger Fahrradwerke von 1896-1907

Geschäftsjahr	Gewinn/Verlust [Mark]	Div.	Kapital [Mark]	Warengewinn [Mark]	Personalkosten [Mark]
1896/97	-1469	0%	400000	174905	125894
1897/98	-197 424	0%	531000	213581	213948
1898/99	0	0%	531000	339792	208897
1899/1900	-57 097	0%	531000	196898	125800
1900/1901	-187 839	0%	261000	67881	100211
1901/1902	-11 558	0%	261000	109504	73161
1902/1903	1947	0%	261000	206381	124168
1903/1904	2837	0%	361000	223028	146396
1904/1905	2866	0%	361000	259616	nicht angegeben
1905/1906	-16 661	0%	238000	372115	nicht angegeben
1906/1907	-1028	0%	307000	499209	nicht angegeben

Die angegebenen Zahlen, speziell für die Gewinn/Verlust-Spalte, sollten nur als Anhaltspunkte und zum Erkennen von Trends gesehen werden. Auch damals gab es schon die Möglichkeit, Bilanzen zu frisieren!

zen Existenz der Braunschweiger Fahrradwerke mussten die Aktionäre zwei Mal Kapital nachschießen. Während der ganzen Zeit wurde nicht einmal eine Dividende auf das Stammkapital gezahlt.

Der vorstehende Artikel enthält sämtliche den Autoren derzeit bekannten Abbildungen und Fotos von Fahrzeugen der Braunschweiger Fahrradwerke. Die Autoren sind weiterhin auf der Suche nach Informationen und Fahrzeugen und würden sich über entsprechende Hinweise sehr freuen.

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben:

- /1/ Otto Erich Seyfert, *Die deutsche Fahrradindustrie*, Buchdruckerei Robert Noske, Leipzig, 1912
- /2/ P. von Salvisberg (Hrsg.), *Der Radfahrersport in Bild und Wort*, Akademischer Verlag München, 1897; Nachdruck: Olms Presse, Hildesheim, New York, 1980
- /3/ Festgabe für die Teilnehmer am 14. Delegiertentag des Deutschen Techniker-Verbandes, Ostern 1898 in Braunschweig, März 1898
- /4/ *Handbuch der Deutschen Aktiengesellschaften 1896-97*, A. Schumann's Verlag, Leipzig, 1897
- /5/ *Braunschweigische Anzeigen*, 18.7.1896
- /6/ *Der Rad-Markt*, No. 296, 23.1.1897
- /7/ *Warenzeichenblatt*, IV. Jahrgang, Heft 1, Januar 1897
- /8/ *Der deutsche Radfahrer*, 1897, No. 4 v. 20.2.1897, S. 69
- /9/ *Dinglers polytechnisches Journal*, Band 303, S. 227
- /10/ *Warenzeichenblatt*, IV. Jahrgang, Heft 11, November 1897
- /11/ *Der Rad-Markt*, No. 368, 11.6.1898
- /12/ *Der Rad-Markt*, No. 414, 29.4.1899
- /13/ *Der Rad-Markt*, No. 411, 8.4.1899
- /14/ *Warenzeichenblatt*, IX. Jahrgang, Heft 8, August 1902
- /15/ *Pantherwerke AG, Nähmaschinen-Katalog*, Braunschweig, 1908
- /16/ *Wahrscheinlich Automobil-Welt*, Juni 1904
- /17/ *Automobil-Welt*, Heft 36, September 1904, S. 1025
- /18/ *Prospektblatt der Braunschweiger Fahrradwerke*, 1906
- /19/ *Der Rad-Markt und das Motorfahrzeug*, No. 826, 23.3.1907
- /20/ *Braunschweigische Anzeigen*, 17.5.1907
- /21/ *Festschrift zur Feier des 25jährigen Bestehens des Braunschweiger Bezirksvereins des VDI 1883-1908*, Buchdruckerei Joh. Heinr. Meyer, Braunschweig, 1908
- /22/ *Handbuch der Deutschen Aktiengesellschaften*, Ausgabe 1908/09, 1. Band, Verlag für Börsen- und Finanzliteratur A.-G., Berlin, Leipzig, Hamburg, 1909
- /23/ *Braunschweigische Anzeigen*, No. 272, 19.11.1907

Die Entwicklung des Faltrads in den Niederlanden (Teil 2)

Von Herbert Kuner, Utrecht/Niederlande

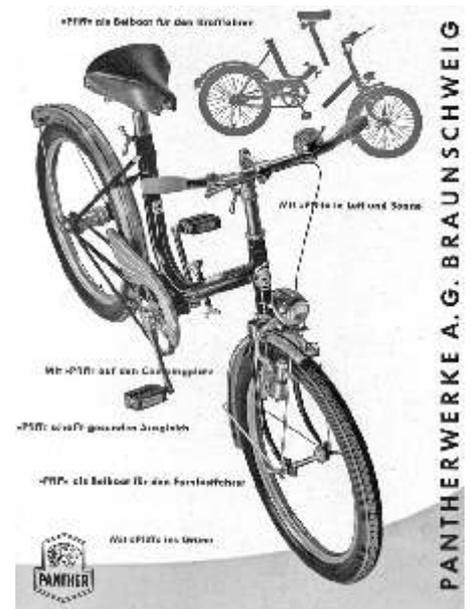
Hier nun die Fortsetzung von Herbert Kuners abwechslungsreichem Überblick über die Geschichte der Falträder in den Niederlanden. Schwerpunkt ist die RAI-Messe 1964 in Amsterdam, die dem staunenden Publikum auf einem Gemeinschaftsstand 22 verschiedene Fal- und Zerlegeräder präsentierte.

Der Gedanke, ein Faltrad zur Mitnahme im Auto zu entwickeln und auf den Markt zu bringen, war Ende der 50er Jahre in den Niederlanden bereits vorhanden. Keiner der Hersteller war allerdings zu diesem Zeitpunkt schon bereit, sich auf diesem Gebiet entsprechend zu engagieren. Das war in Deutschland anders: Bereits 1953 hatte die Firma Meister (Bielefeld) ein Zerlegerad unter dem vielsagenden Namen „Auto-Rad“ auf den Markt gebracht, das parallel auch unter der Marke Phänomen angeboten wurde. Die Konstruktion dieses Rades stammte von dem Hamburger Erfinder Wilhelm Paul Bayerbach, der 1951 einen entsprechenden Patentantrag gestellt hatte. Das Zerlegerad von Meister/Phänomen war mit seinen 28-Zoll-Rädern jedoch auch im zerlegten Zustand noch zu groß für den Kofferraum der meisten Pkw.

Ein anderes frühes Zerlegerad war das „Pfiff“ der Panther-Werke in Braunschweig (siehe dazu Michael Mertins Artikel über Kurt Nitzschke im KS 38), das ab 1957 von den Braunschweiger Panther-Werken hergestellt wurde. Dieses wegweisende Modell sollte auch für die Niederlande eine besondere Bedeutung erlangen.

Kamp und das „Auto-Cycle“

In den Niederlanden gab es zum damaligen Zeitpunkt noch keinen Importeur oder Hersteller, der ein Faltrad liefern konnte. Der Den Haager Großhändler F. Kamp sollte der erste sein. Er war überzeugt, dass sich das Panther-Zerlegerad auch in den Niederlanden gut würde verkaufen lassen und übernahm im Oktober 1958 den Import dieses Modells, das er unter dem Namen Panther „Auto-Cycle“ auf den Markt brachte. Das neuartige Fahrradmodell weckte das Interesse der Medien: Am 13. November 1958 strahlte das niederländische Fernsehen eine Reportage über Kamp und sein Auto-Cycle aus, und zwei Wochen später gab Kamp eine Pressekonferenz. In der Fachzeitschrift „De Nederlandse Rijwielhandel“ vom 28. November 1958 erschien ein Artikel über dieses Rad. Drei Monate spä-



Panther „Pfiff“ aus einem Faltblatt 1957.
Foto: Sammlung Wulf Mönnich

ter stellte Kamp das Auto-Cycle auf der RAI-Messe in Amsterdam als erstes Fal- bzw. Zerlegerad seit den Modellen der Jahrhundertwende vor.

Wie reagierten die niederländischen Fahrradhersteller auf die Einführung des Auto-Cycle? Um diese Frage zu beantworten, müssen wir noch einmal einen Blick zurück in das Jahr 1956 werfen. Am 5. September dieses Jahres berichtete die Tageszeitung „Leeuwarder Courant“ über einen Doktor Landeweer aus Havelte (Provinz Drenthe), der ein nicht näher beschriebenes Faltrad erworben habe, das er für Hausbesuche bei in abgelegenen Gebieten wohnenden Patienten in seinem Kofferraum mitführte. Nach diesem Bericht in einer Regionalzeitung wurde Landeweer mit Fragen interessierter Kollegen regelrecht bombardiert, so die Leeuwarder Courant. In einer Kolumne in der Händlerzeitschrift der Fahrradfabrik Simplex, „Hier ist Simplex“, stand daraufhin noch im selben Monat zu lesen: „Nun, mich schaudert dabei geradezu. Mag sein, dass Herr Landeweer mich sehr konservativ findet, aber ich habe lieber ein echtes, stabiles Rad ohne Haken und Ösen. Es wurde

ZO adverteren wij voor U →

in de bekendste autobladen

De televisie maakte op 13 november een reportage van deze door ons geïmporteerde

PANTHER AUTO-CYCLE

welke wij op 25 november j.l. bij de Nederlandse dag- en weekbladpers introduceerden op een persconferentie.

Allemaal publiciteit, die de verkoop van dit nieuwe vervoermiddel zal stimuleren.

Haak in op deze publiciteit en grijp de EXTRA VERKOOP- (en dus WINST-) MOGELIJKHEID die U nu geboden wordt.

Vraag ons offerte voor dit succesartikel, dat bijzonder geschikt is voor automobilisten, caravanbezitters, kleinbehuuden, gezinnen met opgroeiende kinderen (de fiets groeit met de kinderen mee), enz.

Groothandel F. KAMP
 avastraat 83 — Den Haag — Telefoon 11 06 12

NIEUW Het parkeerprobleem opgelost met de

PANTHER AUTO-CYCLE

neemt U mee in uw kofferruimte in een pakje van 94x25x57 cm op zakenreis en op vakantie.

EEN VOLWAARDIGE SPORTFIETS

uitgerust met: lamp, dynamo, bagagedrager met klep, standaard, slot, pompe, veiligheidspedalen met reflectoren, originele Torpedoremsaat en een handrem (voldoet aan buitenlandse voorschriften)

In een handomdraai gebruiksklaar

Een fiets te gebruiken door papa, mama, zoon en dochter (zonder gereedschap verstelbaar zadel en stuur).

Vraagt inschrijving om uw rijwielhandelaar.

Prijs f 245.-

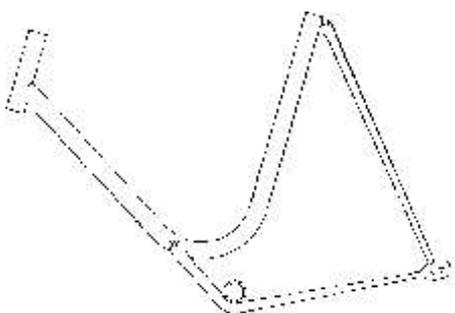
Extra voor envelop-tas f 32.50
 Luxe tas f 48.50



Anzeige von F. Kamp in De Nederlandse Rijwielhandel, 28. November 1958.

schon so viel mit Fahrrädern experimentiert – mit dem Ergebnis, dass man immer wieder zur ursprünglichen Form unseres treuen stählernen Rosses zurückgekehrt ist. ... Was erfahrenen, in ihrem Fach großgewordenen Fahrradkonstruktoren nicht gelungen ist, wird auch Herrn Doktor Landweer nicht gelingen, nämlich ein faltbares Rad zu konstruieren, das es – als Serienprodukt – gegen das herkömmliche Fahrradmodell aufnehmen kann.“

Eine solche ablehnend-konservative Haltung gegenüber Neuheiten im Fahrradbereich war damals in den Niederlanden weit verbreitet. Die niederländische Fahrradindustrie war Ende der 50er-Jahre intensiv mit der Eroberung eines Marktanteils für die eigene Sportradkollektion beschäftigt, mit dem Entwickeln immer wieder neuer Mopedmodelle und last but not least mit der dringend not-



Erste Zerlegeradkonstruktion der Nachkriegszeit von Simplex (1959).

Foto: Sammlung Herbert Kuner

wendigen Senkung der Fertigungskosten. Vielleicht waren das die Gründe, warum man die Falträder so lange links liegen ließ. Wenn überhaupt etwas in dieser Richtung unternommen wurde, so geschah es jedenfalls vorläufig noch hinter den Kulissen.

Doch der Medienwirbel um das Panther Auto-Cycle von Kamp zwei Jahre nach dem Landweer-Fahrrad brachte Simplex offenbar dazu, diese ablehnende Haltung zu korrigieren, denn am 15. April 1959 stellte Simplex als erster niederländischer Fahrradhersteller nach dem Zweiten Weltkrieg einen Patentantrag für ein Zerlegerad, dessen Grundform dem Panther Auto-Cycle sehr ähnelte. Die Zerlegekonstruktion des Rahmens war jedoch grundlegend anders. Der Rahmen des Simplex-Zerlegerads musste an zwei Stellen gelöst werden, um ihn teilen zu können: oberhalb des Tretlagers und bei der Sattelklemmschraube. Es blieb vorläufig bei diesem Patentantrag. Erst fünf Jahre später präsentierte Simplex auf der RAI-Zweiradmesse einen Prototyp dieses Zerlegerads.

Union Strano

In den Jahren bis zum Durchbruch des Faltrads in den Niederlanden 1964 erregten noch zwei (nicht faltbare) Kompakträder ein gewisses Aufsehen: das „Moulton“ und das Union „Strano“. Das Moulton war eine englische Erfindung von

1962 mit einer sehr innovativen Konstruktion. Es war ein kompaktes, voll gefedertes Rad mit tiefem Durchstieg und (anfänglich) 17-Zoll-Laufrädern. 1963 ging dieses Rad in England in Serie, die Angaben über die Wochenproduktion schwanken zwischen 1.000 und 1.500 Stück. Damit bewies das Moulton, dass die Zeit für ein solches Modell reif war und dass ein Kompaktrad ein Verkaufserfolg sein konnte./1/

Das zweite frühe Kompaktrad, das Strano, war ein inländisches Modell. Es wurde am 13. Juni 1963 von der niederländischen Fahrradfabrik Union der Presse vorgestellt. Das Strano war 55 cm kürzer als die damals üblichen Sporträder. Diese kurze Bauform wurde dadurch erreicht, dass sich der halbkreisförmige Lenker unter dem Sattel befand und das Vorderrad nur 12 Zoll Durchmesser hatte. Wenn man das Rad im Auto mitnehmen wollte, konnte man das Packvolumen durch das Abnehmen des Lenkers noch weiter verkleinern.

Die Idee für dieses Rad stammte von B.M.M.J. Overing aus Deventer, einem privaten Erfinder, der nach eigener Aussage eineinhalb Jahre an einem Rad gearbeitet hatte, das ins Auto passen sollte, ohne dass der Rahmen falt- oder zerlegbar sein sollte. Overing hatte das Rad zunächst nur für den eigenen Gebrauch entwickelt; erst als das Rad fertig war, kam er auf die Idee, es Union zur Fertigung anzubieten, und ließ sich im Dezember 1962 die Konstruktion patentieren. Union lobte das Strano als eine „völlig neue Konstruktion im Fahrradbereich“, aber in Wirklichkeit waren ähnliche



Das Strano.

Foto: Sammlung Herbert Kuner

Modelle in verschiedenen anderen Ländern seit Jahrzehnten bekannt, wie beispielsweise das italienische Velocino.

Union sah das Strano nicht nur für die Mitnahme im Auto als besonders geeignet an, auch Wohnwagentouristen, Menschen mit kleiner Wohnung und Familien mit mehreren Schulkindern, „für die das Abstellen der Räder ein chronisches Problem ist“, sollten mit dem kompakten Rad angesprochen werden. Der Preis war gewiss kein Hinderungsgrund für die Erschließung größerer Käufergruppen, denn das Strano kam für 126 Gulden auf den Markt und war damit so preiswert wie ein Jugendrad./2/

Die Tweewieler-RAI 1964

Vom 28. Februar bis 7. März 1964 wurde in Amsterdam die 48. RAI-Zweiradausstellung organisiert, die erste Messe dieser Art seit 1961. In den dazwischen liegenden Jahren waren auf Fahrradmessens im Ausland regelmäßig Falträder vorgestellt worden, während es in den Niederlanden – wie oben beschrieben – in dieser Hinsicht scheinbar keine erkennbare Entwicklung gab und Falträder keine Rolle spielten. Umso überraschender ist dann der Ausbruch eines regelrechten Faltrad-Booms auf der RAI 1964. Frans Oudejans, Journalist der niederländischen Tageszeitung „Volkskrant“, beschrieb dieses Phänomen am 28. Februar 1964 mit ironischem Unterton wie folgt:

„In 21 Ausführungen bringen zahlreiche Importeure und Hersteller wie auf Verabredung so genannte Falträder auf den Markt. Das sind Fahrräder in zusam-

menklappbarer Form, die einfach zu demontieren sind. Im Kofferraum oder auf dem Rücksitz des Autos ruhend, kann das Rad einen Teil der Fahrt mitfahren. An der Grenze des 'Unparkbaren' angelangt, steigt der Herr Autofahrer aus, nimmt sein Fahrrad und strampelt weiter in Richtung des städtischen Gewühes, unbekümmert, die Muskeln trainierend, über die verstopften Straßen lachend (und manchmal grummelnd weil es so regnet). Wenn es an der RAI liegt, ist diese soziale Revolution Wirklichkeit.

große Zukunft im Sinn hat: als Bereicherung der Kuriositätensammlung.“

Diese letzte Bemerkung von Oudejans galt natürlich dem Union Strano, das auch auf der RAI ausgestellt wurde, wo darüber hinaus an einem gesonderten Stand unter dem Nenner „Kurioses“ auch wirklich eine Kollektion Museumsfahrräder stand. Oudejans hatte also kein Vertrauen in die Absatzchancen der ungewöhnlicheren Fal- und Zerlegerad-Konstruktionen, womit er, so weit es das



Speziell für Falträder eingerichteter RAI-Messestand. Die Besucher konnten am bereitstehenden Auto das Verstauen des Faltrads im Kofferraum selbst ausprobieren. Foto: Le Cycle, März 1964

Das Wort Faltrad ist eine Erfindung der Fabrikanten. Sie sind selbst nicht recht glücklich darüber, aber ihre verbalen Fähigkeiten reichten nicht weiter. Also gilt es abzuwarten, was das einfache Volk daraus machen wird, welchen echten Namen es ihm geben wird, so wie Fiets [Fahrrad] und Brommer [Mofa] auch aus dem Volksmund zu stammen scheinen. Dieser Volksmund wird nicht lange nach Inspiration zu suchen brauchen, wenn die Faltradfahrer erst einmal durch die Straßen ziehen. Manche Fabrikate sind nicht von normalen Fahrrädern zu unterscheiden – leider auch nicht in Farbe und Gewicht –, aber es gibt einige Modelle, die so unglaublich aussehen, dass vier-eckige Räder wohl kaum daran auffallen würden.

Strano anging, später recht behalten sollte: Es wurde ein Flop. Einen positiven Aspekt sah Oudejans jedoch am Strano: „Der einzige Vorteil ist, dass einer dieser praktischen 'Scherzartikel' mit 135 Gulden nur die Hälfte dessen kostet, was die anderen Modelle kosten. Denn billig sind diese Fahrräder keineswegs.“ Das stimmte: Mit 250 bis 300 Gulden bewegten sich die übrigen Fal- und Zerlegeräder aus niederländischer Produktion an der Obergrenze dessen, was gewöhnliche Fahrräder seinerzeit kosteten.

Stand 58

Die RAI-Organisatoren hatten beschlossen, dem Publikum das Phänomen der Fal- und Zerlegeräder auf einem gesonderten Stand näher zu bringen. Am Stand Nr. 58 waren alle 21 Modelle konzentriert (im Laufe der Messe wurde noch ein 22. nachgereicht), so dass sich die Besucher alles ansehen, vergleichen und vor allem ausprobieren konnten. Für letzteres war eigens eine Teststrecke eingerichtet worden. Außerdem hatte man an dem Stand einen DAF-Kleinwagen aufgestellt, damit das Ein- und Ausladen der Falträder in einen Kofferraum demonstriert und geübt werden konnte.



Testbahn für Falträder auf der RAI-Messe. Foto: Le Cycle, April 1964

Insgesamt zeigten auf der RAI sieben niederländische Hersteller acht Eigenkonstruktionen und ein importiertes Modell. Außerdem waren noch drei niederländische Importeure mit jeweils einem Modell zu sehen sowie zehn ausländische Modelle, die noch keinen niederländischen Importeur gefunden hatten. Insgesamt wurden also 22 Modelle präsentiert, davon acht niederländische, acht deutsche, drei französische und je ein englisches, italienisches und japanisches Modell.

Dabei fällt die große Zahl deutscher Falträder auf – ein Zeichen dafür, dass Deutschland in diesem Bereich bereits 1964 viel weiter war, zumal sich ein Teil der gezeigten niederländischen Modelle noch im Prototypenstadium befand. Trotzdem sollte später keines der ausländischen Modelle in den Niederlanden einen nennenswerten Absatz finden. Die Tabelle zeigt eine Übersicht der Modelle am Stand Nr. 58.

Im Folgenden sollen einige wichtige bzw. interessante Modelle, die auf der RAI-Messe ausgestellt wurden, kurz besprochen werden.

Gazelle „Kwikstep“

Schon ein paar Wochen vor der RAI-Messe stellte Gazelle sein „Kwikstep“-Faltrad der Presse vor. Das Besondere an dieser Konstruktion war, dass das Scharnier nicht senkrecht, sondern horizontal unter dem Tretlager angeschweißt war. Dabei war der Bolzen leicht schräg liegend angebracht, so dass die beiden Laufräder beim Falten nicht gegeneinander stießen, sondern sich nebeneinander legten. Eine am Sattelrohr angebrachte Schiebemuffe sicherte den Rahmen in ausgefaltetem Zustand. Das Anheben und Falten des Kwikstep erforderte relativ viel Kraft, doch konnte das Rad mit im Vergleich zu anderen Rädern dieser Gattung hervorragenden Fahreigenschaften überzeugen. Das Kwikstep-Faltrad – nicht zu verwechseln mit seinem Nachfolger, dem ab 1967 gebauten Gazelle Kwikstep-Zerlegerad – war später mit Abstand das meistverkaufte Faltrad unter den auf der RAI 1964 präsentierten niederländischen Modellen.

Batavus „Portable“

Das „Portable“ von Batavus machte, abgesehen von einer leicht reduzierten Rahmenhöhe, äußerlich keinerlei Konzessionen an den für Falträder geforderten kompakten Bau. Normale 26-Zoll-Laufräder, normale Rahmenform, wahl-



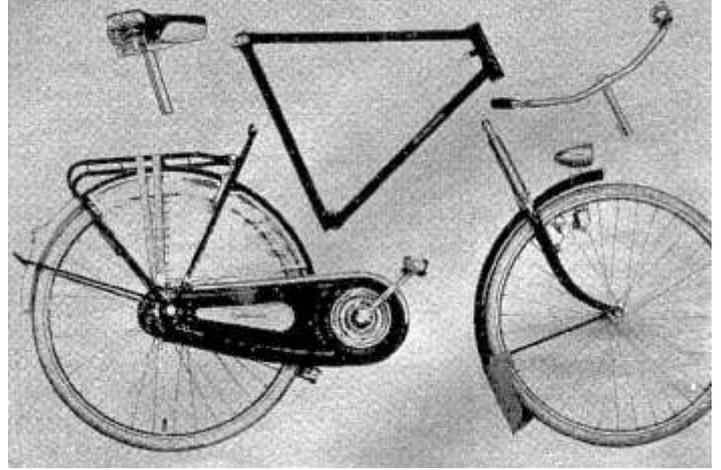
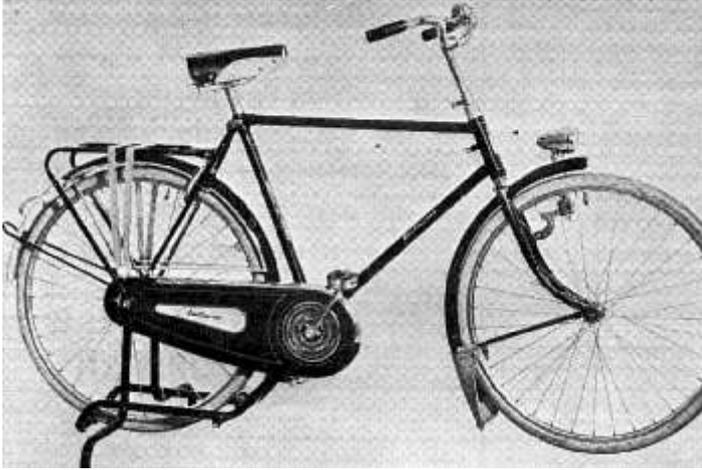
Kwikstep im Gazelle-Faltblatt 1964.

weise in Damen- oder Herrenausführung. Das Rad war zwar in hohem Maße und ohne großen Aufwand zerlegbar in Vorderrad mit Vorderrad, Hauptrahmen und Hinterrad mit Hinterrad, ergab jedoch dann ein unpraktisches Paket aus

losen Teilen, das insgesamt wegen der großen Laufräder noch immer sperrige Dimensionen hatte. Kofferraumtauglich war das Portable damit wohl kaum; es war eher als Alltagsrad ausgelegt, das hin und wieder zerlegt werden konnte, wenn

Auf der Tweewieler-RAI 1964 vorgestellte falt- und zerlegeräder

Marke	Modell	Faltrad (F) / Zerlegerad (Z)	Herkunft	Laufradgröße	Verkäufer in NL
Gazelle	Kwikstep	F	Gazelle (NL)	24"	Gazelle
Phoenix, Fongers, Giemsaan (PFG)	Compact	Z	PFG (NL)	24"	PFG
Burgers	Au.önke	Z	Pen (NL)	24"	Pen
Batavus	Portable	Z	Batavus (NL)	26"	Batavus
Smink/Union	Klapfiets/Arizona	F	G. A. Smink (NL)	24"	Union
Union	Strano	weder noch	Union (NL)	12"/24" und 12"/26"	Union
Simplex		Z	Simplex (NL)	24" (?)	-
Simplex		F	Simplex (NL)	26" (?)	-
Magnus		Z	René Hesse (FR)	26" (?)	-
Moulton		Z	BMC (GB)	16"	RS Stokvis
Mobylette		Z	Mitubécane (FR)	26 oder 28" (?)	Kaptein
Gilane	Plicyclette	Z	Gilane (FR)	24" (?)	?
Viletta		Z	Westerhude (D)	26"	Anglo Dutch
7 andere Marken/Modelle			(Deutschland)		?
S.I.k	Porta-cycle	F	Katakura (J)	16"	?
Bianchi		Z	Bianchi (I)	20"	?



Batavus „Portable“ (oben) und Fongers „Compact“.

Fotos: Fahrradmagazin „F4“, 4. Juni 1965

es aus Platzgründen erforderlich war. Dieses Rad ist heute in den Niederlanden selten geworden, wenn auch noch keine absolute Rarität.

her in vergleichbaren Stückzahlen wie das Batavus Portable verkauft worden sein, da beide heute ungefähr gleich selten sind.

Fongers „Compact“

Das Fongers „Compact“ war eine Entwicklung der fusionierten Fabriken Phoenix, Fongers und Germaan und wurde später auch unter den Marken der Fongers-Fusionspartner verkauft. Das Compact trug seinen Namen zurecht, denn es handelte sich tatsächlich – trotz des Raddurchmessers von 24 Zoll – um ein kompakt gebautes Zerlegerad. Die Grundkonstruktion war solide; das Rad war außerdem mit verschiedenen kleinen technischen Feinheiten versehen. So wurde die Steckkonstruktion (mit einstellbarem Spiel!) durch ein Zylinderschloss gesichert; Sattelrohr und Lenkerschaft waren mit einer Einrichtung versehen, durch die sie beim Zusammenbauen immer in der ursprünglichen Höhe und Ausrichtung standen. Unter dem Tretlager war ein Bockständer montiert, der beim Demontieren ein Umfallen verhinderte. Das Compact muss frü-

Burgers „Autobike“

1964 auf der RAI wurde das Burgers „Autobike“ noch als Prototyp vorgestellt, die Serienproduktion begann erst Ende des Jahres. Der Rahmen dieses Zerlegerads bestand im Wesentlichen aus einem Zentralrohrrahmen, dessen teilbares, ovales Hauptrohr gerade verlief und zum Tretlager hin zusätzlich abgestützt war. Diese Konstruktion weist große Ähnlichkeit zum „Plicyclette“-Zerlegerad des französischen Herstellers Gitane auf, das ebenfalls auf der RAI-Messe 1964 gezeigt wurde.

Das Werbefaltblatt zum Autobike versprach: „Mit nur einem Inbusschlüssel kann man in 2 Minuten das ganze Rad zusammenbauen.“ Außer für die Rahmenteilung konnte der Inbusschlüssel auch zum Festziehen der Pedale und der Sattelstütze verwendet werden, während der Lenker mit einem Drehgriff (de)montierbar war (siehe Abbildung). Gegen Aufpreis wurden zwei Tragetaschen mitgeliefert, in die die beiden Rahmenhälften passten. Dieses Rad ist heute sehr selten.



Messeposter aus der Sammlung Herbert Kuner.



Faltblatt mit Burgers „Autobike“.

Simplex-Faltrad

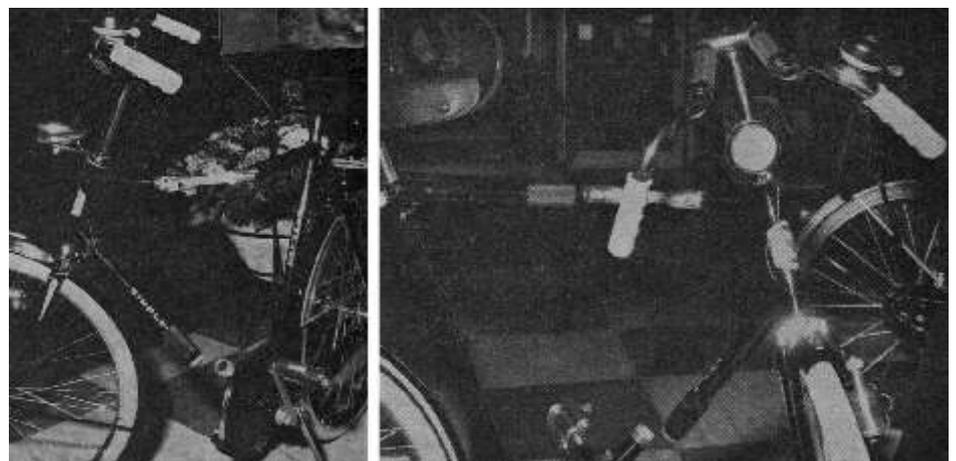
Simplex stellte auf der RAI-Ausstellung gleich zwei Prototypen vor: ein Zerlegerad mit U-förmigem Einrohrrahmen nach dem bereits erwähnten eigenen Patent von 1959 und ein Faltrad. Das Faltrad bestand aus einem gewöhnlichen Herrenrahmen, der jedoch in der Mitte demontierbar war. Das Unterrohr konnte durch eine Schraubmuffenverbindung geteilt werden, während das Oberrohr durch zwei Kreuzgelenke, die ebenfalls durch eine Muffe gesichert werden konnten, faltbar war. Das Mittelstück zwischen den Kreuzgelenken sorgte dafür, dass die beiden Rahmenhälften problemlos nebeneinander gelegt werden konnten. Allerdings dürften diese Kreuzgelenke auch für viel Instabilität beim Falten des Rades gesorgt haben. Das Rad war zusätzlich mit einem klappbaren Lenker ausgestattet. Beide Simplex-Modelle tauchten nach der RAI-Messe nicht mehr auf und sind also nie in Serie gegangen.

Es würde zu weit führen, hier auch alle weiteren niederländischen und ausländischen Modelle zu besprechen, die auf der 1964er RAI gezeigt wurden. Eines der ausländischen Modelle soll aber wenigstens erwähnt werden: das Silk „Porta Cycle“ von Katakura Industries in Tokio. Mit seinen kleinen Laufrädern und dem kompakten, geschweißten Rahmen mit Spannverschluss war dieses Faltrad den anderen Modellen um Jahrzehnte voraus; es ähnelt bereits sehr den heutigen Typen. Das niederländische Publikum war jedoch noch nicht reif dafür.

Reaktionen der Presse

Die RAI-Zweiradmesse und speziell auch die besondere Hervorhebung der Falträder auf dieser Ausstellung wurde im niederländischen Fachblatt „Fietsenwereld“ und in ausländischen Fachzeitschriften ausgiebig besprochen. Der 'Radmarkt' berichtete in der März- und der

April-Ausgabe ausführlich über diese Veranstaltung. Schon die Überschrift brachte den Eindruck der Redakteure gut auf den Punkt: „Zweiräder in einem Blumenmeer – Geburtsstunde des holländischen Klapprades“. Die RAI-Organisatoren hatten „Frühling“ als Dekorationsthema für die Aussteller vorgegeben, und dieses Thema wurde dann auch von vielen Ausstellern aufgegriffen, nicht nur mit üppigen Blumendekorationen, sondern beispielsweise auch mit künstlichen Bächen, Bäumen, Springbrunnen und einer Windmühle. Am Gazelle-Stand gab es gar eine riesige Seerose, deren Blätter sich regelmäßig schlossen und wieder öffneten und in der Mitte den Blick auf ein schickes Damen-



Simplex-Faltrad in der „Fietsenwereld“, 20. März 1964.

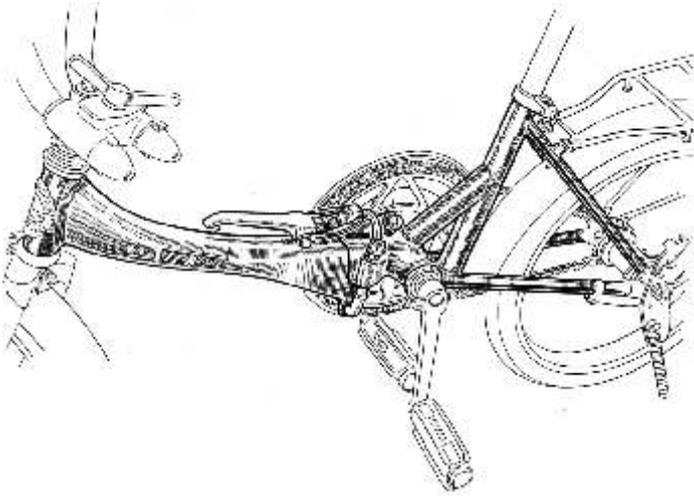
sportrad freigaben. Der Radmarkt schwärmte: „Wohl noch nie wurden Zweiräder auf einer Ausstellung in einem solchen Rahmen präsentiert!“

Das Faltradangebot beurteilte der Radmarkt wie folgt: „Was war nun das Besondere dieser Ausstellung? Unstreitig das erstaunliche Massenangebot neuer holländischer Klappräder, denen hier ein Sonderstand und eine Versuchsbahn eingeräumt worden war. Man registrierte

eine erstaunliche Vielfalt von Rahmenverbindungen, von denen keine der anderen gleich.“ Diese Kreativität der holländischen Konstrukteure war tatsächlich bemerkenswert. Doch gleichzeitig erkannte man das Problem, das dieser „Faltrad-Boom“ mit sich brachte: „Nicht sicher ist es, ob alle Modelle in die Produktion gehen werden. ... So leicht wird keine Fabrik auf eine Produktionshöhe kommen, die erhebliche Renditen abwirft; dazu ist das Angebot bereits zu groß, zu viele stürzen sich auf das neue Produkt.“/3/

Hinzu kam die noch immer schwierige Akzeptanz dieser neuartigen Fahrräder beim niederländischen Publikum. Zwar herrschte am Faltradstand reger Betrieb, und viele Besucher wollten diese neuen Räder einmal ausprobieren, doch zeigten sich die Besucher reserviert, wenn es darum ging, ob sie sich im Alltag auf einem solchen Gefährt mit kleinen Laufrädern zeigen wollten. Auch die nicht geringen Preise und das teilweise hohe Gewicht der Falträder sorgten vielfach für Skepsis./4/

Auf die anfängliche Faltradeuphorie unter den Herstellern folgte nach der Messe der große Kater. Ein Teil der Prototypen ging nicht in Serie, und die Pläne dafür verschwanden in der Schublade.



Silk „Porta Cycle“ von Katakura, Zeichnung: D. Rebour.

Abb.: *Le Cycle*, März 1964,

ein, agierten aber vorsichtig: 1965 wurde kein einziges neues Modell nachgeschoben. Ab 1966 erschienen dann falt- und Zerlegeräder in allerlei neuen Versionen auf dem Markt, die teilweise stärker von dem Erscheinungsbild eines herkömmlichen Fahrrads abwichen als ihre Vorläufer von 1964. Doch zwischen 1964 und 1966 trat eindeutig ein Wandel der Auffassungen bei den niederländischen Käufern ein, denn diese Räder wurden nun tatsächlich gekauft und gefahren – falt- und Zerlegeräder hatten sich als neuer Fahrradtyp etabliert.

Zusammenfassender Rückblick

Falträder bieten ihrem Benutzer verschiedene Vorteile gegenüber einem gewöhnlichen Rad: Man kann sie einfacher tragen, besser im Haus unterbringen, und sie bieten die Möglichkeit, das Fahrrad mit einem anderen Verkehrsmittel zu kombinieren. Diese drei Möglichkeiten kennzeichnen auch die drei wichtigsten Phasen der Faltradentwicklung, wie sie sich in den Niederlanden darstellen: Armeefalträder, Falträder bzw. Faltlenker für Stadtbewohner und Mobilität durch kombinierte Reisen mit dem Fahrrad und dem Auto, Boot oder Zug. Wenngleich diese Phasen zeitlich aufeinander folgten, sind sie doch nicht streng voneinander zu trennen, da die verschiedenen Konstruktionen nicht immer für nur einen bestimmten Zweck gedacht waren.

Die Anforderungen, die die Armee stellte, waren gute Tragbarkeit (geringes Gewicht) und gute Fahreigenschaften auch auf schlechten Wegen. Diese Anforderungen erfüllten die Falträder um 1900 im Grunde genommen nicht, und so blieb ihr Einsatz begrenzt. Die Falträder der Zwischenkriegszeit, die zur Lösung von

Platzproblemen bei beengten Wohnverhältnissen entwickelt waren, konnten diese Aufgabe erfüllen und waren daher erfolgreicher als die Militärfalträder. Doch der Bedarf an zerlegbaren Rädern oder an faltbaren Lenkern war dann offenbar doch nicht so groß, dass die potenziellen Käufer bereit gewesen wären, die Mehrkosten und die potenziell geringere Stabilität gegenüber einem herkömmlichen

Rad in Kauf zu nehmen. Deshalb kamen die Erfindungen dieser Zeit über den Status einer Randerscheinung nicht hinaus.

Es war letztlich der starke Aufschwung der Autonutzung, der den Weg für die schon lange bestehende Idee ebnete, Fahrräder zu konstruieren, die mühelos auf ein handliches Packmaß reduziert werden konnten. Die in den 1950er-Jahren rasch wachsende Zahl von Autofahrern stellte zugleich ein großes Käuferpotenzial für falt- oder Zerlegeräder dar. Die konstruktiven Voraussetzungen für ein solches „Auto-Rad“ waren kleine Lauf- räder, ein niedriger und kompakter Rahmen mit ausziehbarem Sattelrohr und

Lenkerschaft sowie leichtgängige aber sicher zu handhabende Scharniere bzw. Verschlüsse. Alle diese Einzelelemente waren schon vor dem Zweiten Weltkrieg von einzelnen kreativen Konstrukteuren erfunden worden, die sich von dem herkömmlichen Gedanken eines großen, hohen Fahrrads zu lösen verstanden hatten. Doch warfen diese Elemente erst in den 1960er-Jahren gemeinsam ihre Früchte ab.

Als vierte Phase der Faltradentwicklung könnte man die Nutzung faltbarer Fahrräder für kombinierte Fahrrad- und Zugreisen nennen, denn dies ist seit den 1980er-Jahren der Hauptverwendungszweck für Falträder in den Niederlanden (und in anderen Ländern). Zerlegeräder haben sich für diese Verwendung als weniger geeignet erwiesen und spielen deshalb auch kaum noch eine Rolle. Dagegen wurden Falträder in den letzten Jahren technisch immer weiter entwickelt und verbessert, weil sich dieser Fahrradtyp seit dem Durchbruch in den 1960er-Jahren als ein bleibender Bestandteil des Fahrradangebots etabliert hat.

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben:

- /1/ *Fietsenwereld* v. 30.8.1963, S. 1088
- /2/ *Union-Pressemittteilung* v. 13.6.1963
- /3/ *Radmarkt* Nr. 3/1964 S. 47
- /4/ *Fietsenwereld*, verschiedene Ausgaben März/ April 1964



Gazelle-Stand auf der RAI-Zweiradmesse.

Foto: *Radmarkt* 4/1964 S. 19

„Vor Diebstahl wird gewarnt!“ – Zur Geschichte von RAFADI

Von Georg Schmitz, Friedrichshafen

Mit der Verbreitung des Fahrrads als Massenverkehrsmittel nahm auch die Zahl der Fahrrad-Diebstähle zu. Spätestens ab Mitte der „Goldenen Zwanziger“ des vorigen Jahrhunderts scheint daher das Bedürfnis nach guten und günstigen Diebstahlversicherungen für das teure Gebrauchsgut Fahrrad deutlich gewachsen zu sein. So wurden diese Jahre zur Geburtsstunde verschiedener Unternehmen und Agenturen, die allesamt den Fahrradversicherungs-Markt für sich zu erschließen suchten.

Leider ist die Informationslage in diesem Randbereich der Fahrradhistorie nicht sonderlich ergiebig, doch stößt man immer wieder auf ein Unternehmen, das durch Bekanntheit und zwischenzeitlich auch durch seine Größe, hervorsteicht: RAFADI, der „Rad-Motorrad Fahndungsdienst“. Das Unternehmen gibt es zwar nicht mehr, doch sein Produkt ist in etwas abgewandelter Form bis heute unter dem Dach eines großen Versicherungsunternehmens erhältlich.

Die Anfänge: RAFADI und lokale Wettbewerber in Kempten, Allgäu

„Dieses Rad untersteht dem I. Deutschen Fahrrad Fahndungsdienste Kempten, Allgäu. Vor Diebstahl wird gewarnt!“ Der Text zierte eine ovale Messingplakette, die einmal am Rahmen eines Fahrrades befestigt war (Abb. 1). Ich erwarb sie, zusammen mit einer mehrseitigen Liste entschädigter Kunden aus dem Jahre 1926, vor einigen Jahren auf einem Flohmarkt. Offensichtlich musste es sich um eine Fahrradversicherung oder etwas



Abb. 1: Frühe Plakette von RAFADI.
Foto: Sammlung Georg Schmitz

Ähnliches handeln. Da ich den Namen RAFADI schon einmal gehört hatte, war meine Neugier geweckt, und ich beschloss, weiterzuforschen. Im Kopf der Liste mit den Entschädigten stand: „Rudolf Reeg, RAFADI – Fahr- und Motorrad Fahndungsdienst, Kempten, Bayern“.

vielmehr Wert darauf gelegt, sich als ein direkter Fahndungsdienst zu präsentieren. Das verdeutlichen die Geschäftsbedingungen auf der Rückseite des Sicherungsscheines. In § 1 heißt es: „Der Fahr- und Motorradfahndungsdienst ‚RAFADI‘ Kempten Bayern, Rudolf Reeg übernimmt auf Grund technischer und krimineller Erfahrungen und Methoden den Sicherungsschutz gegen Diebstahl von Fahrrädern, Motor- und Hilfsmotorrädern jeder Art, sowie im Falle des Diebstahls deren Fahndung zur Wieder-



Abb. 2: Sicherungsurkunde aus den Anfangsjahren.

Foto: Sammlung Georg Schmitz

Eine Anfrage im Stadtarchiv Kempten brachte den ersten Hinweis. Dort war ein Rudolf Reeg geführt, der 1884 in Feuchtwangen geboren wurde, 1917 von Gunzenhausen nach Kempten zog und dort 1970 verstarb. War dies also der Gründer von RAFADI? Leider fand ich keine Gewerbeanmeldung zu RAFADI, dafür andere Hinweise: Zu den verschiedenen Betätigungsfeldern von Reeg zählte, neben der Gründung eines Schreib- und Vervielfältigungs-Instituts im Jahre 1921, auch die Gründung eines Detektivinstitutes 1925. Nach belegten Informationen /1/ arbeitete er im Laufe des Jahres 1927 darüber hinaus als Privathandelslehrer. Ein Gewerbe meldete er erstmals am 24. Oktober 1927 als Teilhaber der „Süddeutschen Elektromotoren- und Dynamo-schutz“ an, wohl eine Art Versicherung.

Vielleicht war die Detektei aus dem Jahr 1925 ja so etwas wie ein Vorläufer von RAFADI. Denn ein Sicherungsschein von RAFADI Kempten (Abb. 2) aus dem Jahre 1926 weist ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei RAFADI um „keine Versicherung“ handelt. /2/ Es wird

beschaffung gegen Jahresabonnement.“ Diese Formulierung und diverse Vermerke wie „beigebracht“ in der mir vorliegenden Kundenliste über Diebstahlfälle 1926 machen deutlich, dass RAFADI zunächst keine klassische Versicherung im heutigen Sinne war.

Wie die Fahndungsarbeit im Detail aussah, ist nicht überliefert. Einige dürftige Hinweise liefert der Auszug aus einer Kurzgeschichte in der „Sportzeitung, Organ und Zeitschrift des Bayerisch-Württembergischen Radfahrer Bundes e.V.“, Ausgabe vom April 1926: „In einer der entlegenen Straßen fährt ein Dieb mit dem Rad. Sorglos. Da biegt in die Straße ein Motorradfahrer ein, langsam fahrend. Gleichgültige Miene. Der Dieb steigt ab, verschwindet in einem Haus. Der Motorradfahrer, der ihn eingeholt, folgt ihm unauffällig und kommt in einen Hof. Dort sieht er ein Kellerfenster. Er beobachtet durch das selbe den Kellerraum, entfernt sich dann rasch, fährt mit dem Motorrad weiter. Eine Stunde darauf fährt ein Lastauto vor das Haus. Polizei und RAFADI-Beamte umzingeln das Haus. Ein Teil der

Beamten dringt in den Keller, überrascht eine mehrköpfige Diebesgesellschaft, die bereits ein ganzes Lager an Fahrrädern zusammengestohlen (hatte). Sie werden in Nummer Sicher verbracht und die Radbesitzer erhalten ihr Rad wieder.“ /2/ Offensichtlich beschäftigte RAFADI eigene Beamte für die Fahndung in Zusammenarbeit mit den Polizeibehörden.

Werbung und Vertriebswege

Über die Vertriebswege von RAFADI sind einige Details bekannt. So wurde beispielsweise in der Zeitung des Bayerisch-Württembergischen Radfahrer Bundes geworben – hauptsächlich mit Ermäßigungen für die Bundesmitglieder (Abb. 3). Wahrscheinlich wurden auch die Policen über den Verein abgeschlossen. Wie aus der Werbung zu ersehen ist, waren sicherlich noch andere Radfahrverbände und -vereine Kunden und Vertriebspartner von RAFADI.

Überliefert sind auch Geschäftspartner oder Vertriebsvertreter, deren Namen auf erhaltenen Sicherungsscheinen /2/ aufgeführt sind, darunter ein Konrad Sailer, geboren 1876 Eichenberg in Kempten. Sailer vollzog im Februar 1925 die Gewerbeanmeldung für eine Warenagentur /2/, und da er Kaufmann von Beruf war, spricht einiges dafür, dass er RAFADI zumindest nebenberuflich vertrieben hat. Auch ein Albert Buschor ist auf einigen Sicherungsscheinen erwähnt.



Abb. 4: Spätere Plakette von RAFADI in Kempten. Foto: Sammlung Georg Schmitz

triebsbasis für die Nebentätigkeit bei RAFADI nutzte. Denkbar ist, dass die RAFADI-Agentur in das Lebensmittelgeschäft integriert war, ähnlich heutiger Postagenturen.

RAFADI-Policen wurden vermutlich schon früh über den Fahrradhandel vertrieben, seit Anfang der 1930er Jahre ist das auch durch Fotos belegt. /2/

Neben Werbezetteln war natürlich das Messingschild direkt am Fahrrad ein sichtbares Markensymbol von RAFADI. Das eingangs erwähnte Schild ist nach meinem bisherigen Forschungsstand das einzig erhaltene dieser Art. Ein weiteres, in den 20er Jahren verwendetes Schild, das ebenfalls am Rahmen des Rades befestigt werden musste, zeigt Abbildung 4. Hier war nur noch zu lesen: „Bei RAFADI geschützt“. Dieses Schild existiert rela-



Abb. 5 u. 6: Die Art der Befestigung für die RAFADI-Plakette war vorgeschrieben. Foto: Sammlung Georg Schmitz

Außendarstellung des Unternehmens auch in der Werbung sollte sich erst nach der Übernahme durch die neu gegründete RAFADI München im Jahre 1927 ändern.

Mitbewerber von RAFADI in Kempten

Erstaunlicherweise existierte in Kempten nachweislich noch ein weiteres Unternehmen, das sich mit der Fahrrad-diebstahlversicherung bzw. Fahndung befasste. /1/ Vom 15. Juni 1926 bis Ende 1927 war bei der Stadt eine Unternehmung unter dem Namen RAD SCHUTZ auf den Namen Alois (Louis) Dalabetta als Gewerbe angemeldet. Dalabetta, geboren am 7. September 1893 in Kempten, Berufsangabe Kaufmann, war u.a. von 1925 bis Anfang 1926 Angestellter bei einer Käsegroßhandlung, danach erfolgte die oben erwähnte Anmeldung für das Unternehmen RAD SCHUTZ.

Dalabettas RAD SCHUTZ stand offensichtlich im Wettbewerb zu Reegs RAFADI. Es gibt Anzeichen dafür, dass sich die beiden Herren arrangierten, denn Dalabetta arbeitete laut Archivunterlagen vom November 1926 bis Ende Juli 1927 als Vertreter der „Elmos-Motorenschutz“ Versicherung in Kempten, bei der es sich um die „Süddeutsche Elektromotoren- und Dynamoschutz“ gehandelt haben könnte. In dieser Firma war Rudolf Reeg ab Oktober 1927 Teilnehmer. Der weitere Werdegang Dalabettas



Abb. 3: Werbung in der Zeitung des Bayerisch-Württembergischen Radfahrer Bundes. Foto: Sammlung Georg Schmitz

Buschor stammte ebenfalls aus Kempten, verzog aber im Oktober 1926 an einen unbekannt Ort. /1/ Da er ebenfalls von Beruf Kaufmann war und von April bis Dezember 1925 zunächst ein Gemischtwarenladen auf seinen Namen und ab da bis zum November 1926 ein Lebensmittelgeschäft auf den Namen seiner Frau angemeldet waren, ist zu vermuten, dass Buschor seine Hauptgeschäfte als Ver-

tiv häufig und ist gelegentlich noch heute an alten Rädern zu sehen. Die vorgeschriebene Anbaustelle ist auf der Verpackung des Schildes, das mit der Police versendet wurde, angegeben (Abb. 5 u. 6).

Weitere Werbeträger waren natürlich Zeitschriften und vermutlich auch Plakate. Leider ist aus der Frühzeit von RAFADI in Kempten wenig überliefert. Die

ist ungewiss. Es ist nicht auszuschließen, dass auch seine RAD SCHUTZ genau wie RAFADI in das 1927 gegründete Münchener Unternehmen RAFADI durch Kauf eingegliedert wurde.

Die RAFADI Rad-Versicherung/Radschutz Aktiengesellschaft München

Nachforschungen im Bayrischen Wirtschaftarchiv ergaben, dass RAFADI München am 14. Mai 1927 gegründet und am 5. November 1927 als RAFADI Rad-Versicherung/Radschutz Aktien Gesellschaft ins Register eingetragen wurde. /3/ Die Gründer waren: Direktor Hans Baer, seine Frau Käthe Baer, seine Schwägerin, eine Private Edle von Chamier-Glisczinski, sowie Direktor Kurt Pohl und Referendar Dr. Heinrich Pletsch, München. Zweck des Unternehmens war die Versicherung von Tretfahrrädern, Motor- und Hilfsmotorrädern jeder Art gegen Diebstahl.

Das Geschäftsgebiet umfasste Bayern, Württemberg, Baden, Hessen, Sachsen, die Hohenzollernschen Lande und den Regierungsbezirk Wiesbaden. Als Vorstand fungierte Heinrich Strehle. /3/ Das Grundkapital betrug 120.000 Reichsmark. Den Aufsichtsrat bekleideten neben den Firmengründern Hans und Käthe Baer sowie Heinrich Pletsch noch ein Josef Wilpert aus Kempten sowie der Fabrikdirektor Heinrich Schloz und seine Frau Anni Schloz, beide aus Mannheim.

Bei diesem Stand meiner Recherchen gab mir Heinz Fingerhut einen entscheidenden Tipp. Er wies mich darauf hin, dass RAFADI als Versicherungsprodukt für Fahrräder heute noch unter dem Dach der ARAG, Allgemeine Versicherungs AG, in Düsseldorf, existiere. Meine telefonische Recherche bei der ARAG Sportversicherungssparte brachte dann die gewünschte Information: Am 31. Juni 1990 war das gesamte Versicherungsgeschäft der RAFADI samt Firmennamen und Firmensymbol von der ARAG Versicherungsgesellschaft erworben worden. Verkäufer war Heinrich Schloz, der mit seiner Familie zu diesem Zeitpunkt 100 Prozent der Anteile an der RAFADIAG besaß. Heinrich Schloz, Jahrgang 1922, war der Sohn des Fabrikdirektors Heinrich Schloz und dessen Frau Anni Schloz, die beide dem ersten Aufsichtsrat der RAFADI angehörten. Schloz senior hielt auch schon früh die Mehrheit der Aktien am Unternehmen.

Heinrich Schloz junior fertigte auf Anregung des Vorstandsvorsitzenden der ARAG eine kleine Denkschrift anlässlich des Verkaufs der RAFADI. /4/ Sie

trug den Titel: „Anfang und Leben der Firma RAFADI Radversicherung-Radschutz Aktiengesellschaft“. Nachfolgend einige Passagen daraus im Original, Schloz beschreibt darin als Zeitzeuge die Struktur und die Beziehung der Personen innerhalb des Unternehmens RAFADI. Im Vorwort schildert der Autor, auf welche Quellen er für diese Schrift zurückgegriffen hat: „Leider lebt von den damaligen Gründern niemand mehr, so dass der Verfasser auf ältere Register-Gerichtsunterlagen zurückgreifen und seine persönlichen Jugenderinnerungen verwerten musste. So jung der Verfasser in den ersten Jahren nach der Gründung auch war, so sehr haben sich ihm viele wichtige Tatsachen eingepägt, zumal in seinem Elternhaus über wirtschaftliche Dinge sehr offen gesprochen wurde. Von den in den Urkunden erwähnten Gründungsmitgliedern waren ihm die Familien Baer und Herr Dr. Pletsch gut bekannt, da sie mit seinen Eltern eng befreundet waren. Und in den Jahren der Weltwirtschaftskrise, die ja 1929, also zwei Jahre nach der Gründung, sehr vehement einsetzte, gab es genügend Gesprächsstoff über wirtschaftliche Erfolge und Misserfolge, für die man als junger Mensch äußerst empfänglich war.“

Nachfolgend geht Schloz dann auf die Anfangsjahre des Unternehmens ein: „Das Grundkapital betrug damals 120.000 Reichsmark, von denen 25% z. Zt. der Gründung eingezahlt waren. Der Hauptaktionär war Herr Hans Baer, ein ehemaliger leitender Mitarbeiter meines Vaters während dessen Dienstzeit als Generaldirektor der Firma Pfaff Nähmaschinenfabrik in Kaiserslautern. Da mein Vater 1926 bei Pfaff auf eigenen Wunsch ausschied – und 1927 in Mannheim eine

Metallwarenfabrik gründete –, hatte Herr Baer die Initiative zur Gründung der Versicherung in München übernommen, mit der festen Absprache, daß mein Vater innerhalb kürzester Zeit zu der Gründergruppe dazustoßen und die Mehrheit – d.h. 51% des Kapitals – übernehmen sollte, was dann auch geschah.



Abb. 8: Büroräume von RAFADI in den 30er Jahren. Foto: Sammlung Georg Schmitz

Schloz stellt fest, dass zur Zeit der Unternehmensgründung „offenbar eine große Nachfrage nach einem Versicherungsschutz für Fahrräder aufkam, da das Fahrrad ... mit 100 bis 500 Reichsmark schon einen versicherungswürdigen Wert verkörperte“. Er berichtet ferner, dass es



Abb. 7: RAFADI-Werbung im Fahrradgeschäft der 30er Jahre. Foto: Sammlung Georg Schmitz

aus diesem Grund zu zahlreichen Gründungen kleinerer Versicherungsunternehmen kam, die aber wenig später fast alle von Hans Baer und Heinrich Strehle unabhängig voneinander aufgekauft wurden. Man kann nur vermuten, dass dieser Marktberingung auch die beiden Kemptener Unternehmen RAFADI und RAD



Abb. 9 u. 10: Das RAFADI-Auge in Vor- und Nachkriegsversion.

Foto: Sammlung Georg Schmitz

SCHUTZ zum Opfer gefallen sind. Heinrich Strehle sicherte sich aufgrund der von ihm erworbenen Kleinunternehmen den Vorstandsposten der neuen RAFADI Aktiengesellschaft in München. Schloz schreibt: „Herr Pohl wollte ursprünglich Vorstand der „RAFADI“ werden und war es auch eine kurze Zeit. Nachdem aber Herr Heinrich Strehle, ein früherer Prokurist der Röchling, mit seinen Kleinversicherungsfirmen auf den Plan trat und im Gegensatz zu Herrn Pohl nicht nur über erstklassige wirtschaftliche Kenntnisse, sondern auch über ein schlüssiges unternehmerisches Konzept für die „RAFADI“ verfügte, schied Herr Pohl gewissermaßen ersatzlos aus der Firma „RAFADI“ aus. Herr Strehle brachte seine Kleinfirmen mit ein, mit dem alleinigen Anspruch, maßgeblicher Vorstand der „RAFADI“ zu werden. Als Geschäftsräume stellte Herr Baer das Rückgebäude seines Geschäftshauses in der Rosenheimer Straße Nr. 34 zur Verfügung.“

Ein neues Logo: Das RAFADI-Auge

Als Markenzeichen der RAFADI München fungierte nun ein neues Logo, das so genannte „RAFADI-Auge“ (Abb. 9), ein kleines farbiges Blechschild, das meist am hinteren Schutzblech oder auch unterhalb des Sattels, zwischen beiden Rohren des Hinterbaus angebracht wurde. In farblich etwas abgewandelten Versionen (Abb. 10) wurde es bis nach dem Krieg weiter verwendet, dabei im letzten Jahrzehnt des Unternehmens 1990 als Klebefolie ausgeführt. Ein weiteres sehr bekanntes Werbelogo von RAFADI war das so genannte „RAFADI-Männchen“ (Abb. 11). Es wurde häufig als Pappschild in Schaufenstern von Fahrradhändlern, die als Vertriebspartner fungierten, /4/

ausgestellt (Abb. 7). Dieses Schild existierte auch als Emaille-Ausgabe.

Doch weiter mit der RAFADI-Geschichte: „Unter der äußerst aktiven Führung von Herr Direktor Strehle, beraten durch Herrn Pletsch, der auch aus dem Kreis der Gründer austrat und bis Mitte der 60er Jahre als Syndikus für die Firma „RAFADI“ fungierte, erlebte die „RAFADI“ ein sehr schnelles Wachstum und wurde zur größten Spezialversicherung für Fahrräder. Sie verfügte damals über ca. 40 Mitarbeiter und eine größere Anzahl von Vertretern und Händlern....“

Die Aktivitäten der „RAFADI“ erstreckten sich über das ganze Gebiet des damaligen alten Deutschen Reiches. Der Aufbau einer Organisation in den später im sogenannten „Dritten Reich“ hinzugekommenen Gebieten erschien den verantwortlichen Herren nicht opportun. Während des Krieges mußte natürlich die Straßenwerbung mittels KFZ eingestellt werden, und als Folge der unter dem NS-Regime beinahe auf Null abgesunkenen Kriminalitätsrate hatte die „RAFADI“ während des zweiten Weltkrieges gerade zu tun, um Ihren Versicherungsbestand aufrecht zu erhalten. Ende 1944 wurde das Geschäftsgebäude fast total zerstört. Glücklicherweise konn-



Abb. 12: Firmeneinfahrt in München.

Foto: Sammlung Georg Schmitz

te die Versicherungskartei, das wichtigste Kleinod einer Versicherung, gerettet werden... So war es unserem Vorstand, Herrn Heinrich Strehle, und unserem Syndikus, Herrn Dr. Pletsch, als einzigen verbliebenen Firmenangehörigen möglich, auf einem Handkarren die Versicherungskartei in mein Elternhaus zu bringen und

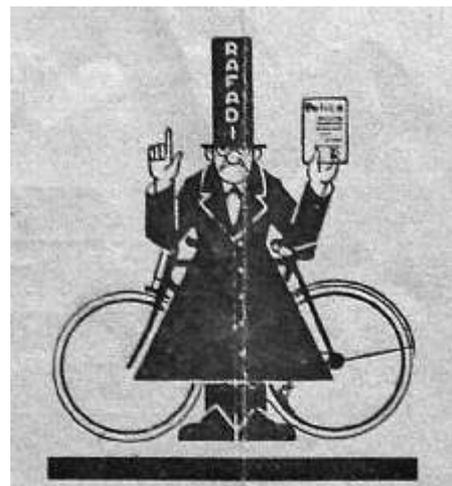


Abb. 11: Das RAFADI-Männchen.

Foto: Sammlung Georg Schmitz

damit die „RAFADI“ für einen Neuanfang zu retten.“

RAFADI nach dem Krieg

Nach dem Krieg diente zunächst das Wohnhaus Schloz in München als Basis. Heinrich Schloz berichtet: „Es muß noch nachgetragen werden, daß Herr Hans Baer, der wie erwähnt 49 % des Kapitals hielt, 1939 verstarb. Nachdem mein Vater die Option auf diesen Aktienbesitz ausgeübt hatte, gehörte ihm schon 1939 die Firma zu 100%. Nach Kriegsende nahm Herr Heinrich Strehle wieder mit meinem Vater Verbindung auf, und die Herren kamen überein, daß Herr Strehle gegen kostenlose Überlassung von 49 % der Aktien in enger Zusammenarbeit mit Herrn Pletsch den Aufbau in eigener Verantwortung übernehmen sollte, und zwar in den Räumen meines Elternhauses...“

Was die Organisation des Außendienstes anbelangt, so wurde eine grundsätzliche Änderung notwendig, da es kaum möglich war, zu vernünftigen Kosten Außendienstmitarbeiter zu gewinnen. Die Fahrradhändler waren allein schon durch die Schwierigkeit der Materialbeschaffung gezwungen, fast ausnahmslos recht klein zu beginnen. Die damals verantwortlichen Herren beschlossen mit der langsam größer werdenden Zahl von Mitarbeitern den Weg der Akquisition durch die Fahrradhändler.“ (Abb. 13)

Konkurrenz durch große Gesellschaften

„Nach der Währungsreform belebte sich natürlich auch das Fahrradgeschäft, und die „RAFADI“ konnte ihre führende Stellung in Westdeutschland so ausbauen, daß keine fühlbare Konkurrenz aufkam. Gewitterwolken stiegen aller-

dings auf, als die großen Versicherungsgesellschaften 1954 übereinkamen, anstelle der ihnen vom zwischenzeitlich recht einflussreich gewordenen Bundesaufsichtsamts für das Versicherungswesen vorgeschlagene Reduzierung der Prämien für die Hausratsversicherungen, durch eine

nahm Anfang der 60er Jahre nach dem Tod von Heinrich Strehle den Vorstandsvorsitz und erwarb einige Zeit danach auch 44 Prozent der Anteile von den Erben Strehles. Es folgten gute Jahre für das Unternehmen: „Wirtschaftlich gesehen war die RAFADI bis zum Jahre 1988

forschungen mitteilen, die noch nicht abgeschlossen sind.

Danach existierte für kurze Zeit in München ein weiteres Fahrradversicherungsunternehmen, auf das ich durch den Erwerb eines außergewöhnlich gestalteten Schildes stieß, die RADISTA Allgemeine Raddiebstahl-Versicherungs-Aktiengesellschaft München (Abb. 14). Laut Auskunft des Bayerischen Wirtschaftsarchivs hatte das Unternehmen seinen Sitz in der Neuhauser Straße 12. Gegründet wurde die RADISTA am 14. Januar 1928, der Eintrag ins Register erfolgte am 16. Mai. Gründer waren der Kunstmühlenbesitzer und Bürgermeister Georg Oberpiller, der Realitätenbesitzer Joseph Oberpiller sowie die Herren Martin Ott, Valentin Ott (beide Architekten) und der Direktor Josef Curt Pohl.

Der Geschäftszweck war eindeutig: Die Versicherung von Tretfahrrädern gegen Diebstahl. Im Handbuch Deutscher Aktiengesellschaften von 1934 taucht dann aber der Hinweis auf, dass das Unternehmen in Liquidation ging und am 5. Januar 1934 gelöscht wurde. Hier erschöpft sich die Informationslage zu RADISTA. Vielleicht stößt ja ein Leser dieses Artikels auf weitere Informationen.



Abb. 13: Werbetafel für Fahrradhändler in der Nachkriegszeit.
Foto: Sammlung Georg Schmitz

Finde dieser Ermäßigung auszuweichen und Fahrräder zu geringeren Mehrprämien in ihre Hausratsversicherungen aufzunehmen. Die RAFADI hat dann mit Erfolg versucht, durch verstärkte Motivation der Händler und durch sehr zögernde Anpassung der Belegschaft bei gestiegenem Korrespondenzumfang

tun hatten, denn für die inzwischen zu Vorständen avancierten Prokuristen zeichnete sich die Pensionsgrenze deutlich ab. Da keine Nachfolger gefunden werden konnten, von denen ein nur annähernd gleichwertiger Einsatz zu erwarten gewesen wäre, überlegten wir andere Schritte.“



Abb 15.: Versicherungsschein.
Foto: Sammlung Georg Schmitz

sowie Anstieg der Schadenfälle mit geringstmöglichen Prämien auszukommen und dennoch positive Jahresabschlüsse zu erzielen.“

1951 übertrug Heinrich Schloz senior seinen Unternehmensanteil von 51 Prozent auf seinen Sohn. Schloz junior über-

Schließlich kam es zum Verkauf. Nachdem der ARAG Versicherungskonzern Interesse an der RAFADI signalisiert hatte, 1/4 und nachdem in den Verhandlungen sichergestellt war, dass alle Mitarbeiter mit ihren bestehenden Verträgen übernommen wurden, endete die Geschichte der RAFADI als eigenständiges Unternehmen 1990 mit einem Happy End.

Nachtrag

Hier endet zwar auch der Bericht über ein interessantes Nebenfeld der Fahrradhistorie, doch ist das Thema Fahrradversicherungen damit sicher nicht erschöpfend behandelt. So möchte ich noch ein weiteres Zwischenergebnis meiner Nach-



Abb. 14: RADISTA-Plakette.
Foto: Sammlung Georg Schmitz

Quellenhinweise, soweit nicht unmittelbar im Text angegeben:

- 1/ Stadtarchiv KEMPTEN
- 2/ Sammlung und Archiv Georg Schmitz
- 3/ Bayerisches Wirtschaftsarchiv München
- 4/ Heinrich Schloz, Anfang und Leben der RAFADI Radversicherungs-Radschutz Aktiengesellschaft, Denkschrift im Archiv der ARAG Versicherungs AG, Düsseldorf

Danksagung: Mein Dank gilt den Mitarbeitern des Stadtarchives Kempten, des Bayerischen Wirtschaftsarchivs, Heinz Fingerhut für seine Infos und Thomas Schmidt von der ARAG Versicherungs AG für seine freundliche Unterstützung sowie seine Hilfe mit diversen Materialien aus dem Geschäftsarchiv.

Post aus England und Amerika

Wiederum vier Hefte aus fremden Ländern gibt es zu betrachten. Es handelt sich um News and Views 331 und 332, The Boneshaker 180 und Bicycle Quarterly Sommer 2009.

Wie schon so oft findet sich in den beiden Ausgaben von N&V nicht viel, was die deutsche Sammlerszene typischerweise interessiert. Beispiel: Eine Beschreibung der Unterschiede von BHC Airlite-Naben bei Vor- und Nach-WWII-Modellen macht nur Sinn, wenn man welche hat, und bei uns sind die Dinger, so toll sie auch sind, nicht sehr häufig. Auch die vielen Treffenberichte mit Photos von schönen Maschinen dienen hierzulande doch eher dazu, den Frust über die schlechte Erreichbarkeit des anderen Ärmelkanalufers zu erhöhen. Auktionen – Fehlanzeigen, nur auf drei Bücher lässt es sich auch im internationalen Rahmen gut hinweisen.

Da ist zunächst Jan Heines „Die Räder der Sieger“, das nun auch in deutscher Übersetzung vorliegt. Gut zu wissen, dass der deutschstämmige Autor selber die Übersetzung besorgt hat, das Buch bleibt hundertprozentig authentisch. Erschienen ist es bei Covadonga unter der ISBN 978-3-936973-46-4, erhältlich unter anderem bei Maxi Kutschera (fahrradbuch.de). Die Buchbesprechung der englischen Ausgabe in N&V ist verdientermaßen positiv.

Für diejenigen von Euch, die sich auch für Außergewöhnliches interessieren, sei auf zwei Nachdrucke hingewiesen, die bei Mercian Manuals (nur zufällige Namensgleichheit mit dem Maßrahmenhersteller) erschienen sind (www.mercianman_Hlt114283392_uBM_1_als.co.uk), beide natürlich in englischer Sprache. Bei der einen handelt es sich um die Autobiographie der auch international bekannten Radrennfahrerin Beryl Burton, Personal Best. Burton war 25 Jahre lang eine der stärksten Fahrerinnen. Das andere Buch ist ebenfalls eine Autobiographie, wiederum von einer Radrennfahrerin, nämlich Wonder Wheels von Eileen Sheridan. Beide Bücher sind im Original lange vergriffen.

Zum Boneshaker. David Birchall beschreibt das Leben von Lawrence Flet-

cher und stellt im Titel seines Artikels bereits die Frage, ob er der Vater des britischen Radrennwesens gewesen sei. Jedenfalls war er die prägende Figur in einem der wichtigsten britischen Radclubs, dem Anfield Bicycle Club, Gründungsmitglied im CTC und schon in den 1880ern stark für Radrennen auf öffentlichen Straßen engagiert. Ohne ihn, so Birchall, gäbe es in Großbritannien vielleicht gar keinen Radsport, wie wir ihn kennen.

Fletcher war erfolgreicher Geschäftsmann, der mit afrikanischem Gold und Gummi handelte, und noch die Zeit fand, mehrere Romane über afrikanische The-

tierten Straßen änderten ihren Zustand täglich, und ein solches Buch konnte nur ein Fehlschlag werden.

Auch die National Cyclists' Union bekam ihre Probleme mit Fletcher. Die NCU als Dachverband der britischen Radrennvereine sprach sich streng für den Amateur als einzigen zugelassenen Status aus. Jede Art von womöglich trickreich kaschierter Unterstützung der Fahrer sollte tabu sein. Ebenfalls wandte sich die NCU gegen Rekordversuche von Stadt zu Stadt und Straßenrennen. Was blieb da noch? Genau das fragte sich Fletcher auch, der als Funktionär des damals dominierenden Anfield Bicycle Club den Austritt seines Vereins aus der NCU betrieb und, da man trotzdem gegen andere Vereine antreten wollte, die Road Records Association (RRA) mit gründete. Eine weitere Abspaltung von der RRA war die nordenglische Variante, der Fletcher als Vorsitzender diente. Bleibt die Frage, inwiefern man der Vereinsmeierei entgehen kann oder damals konnte, wenn man einmal damit angefangen hat. Fletcher sagte selbst, dass er immer nur das Beste für den Sport wollte, und tatsächlich war eine Beschränkung des Radsports auf die Bahn, wie es die NCU anstrebte, nicht gerade eine Bereicherung, aber wenn man dann bei drei Dachverbänden angelangt ist...

Außerdem bestand noch das Problem, dass Radsportwettbewerbe gleich welcher Art auf öffentlichen Wegen polizeilich verboten waren. Rekordfahrer wurden nicht gefeiert, sondern zu Geldstrafen verurteilt, was große Teile der Bevölkerung auch begrüßten.

Scotford Lawrence berichtet über einen historischen Brief, den Lorne Shields vor einiger Zeit kaufen konnte. Geschrieben vom US-Bürger Arthur Hatch am 13. Juni 1884, erzählt das Dokument, wie Hatch und ein Freund namens Jewett, die gerade ihre Universitätsabschlüsse gemacht hatten, eine Radtour durch Europa begannen. Sie waren mit dem Schiff von den USA kommend in Glasgow gelandet, hatten in Großbritannien Fahrräder gekauft und bereits Edinburgh besichtigt, als Hatch seinem Bru-



Titelfoto des Boneshaker, Ausgabe 180.

Foto: T. W. Murphy, Herausgeber des „Irish Cyclist“

men zu verfassen. Natürlich war Fletcher ein überaus starker Radfahrer, der seine Jahreskilometer für 1879 bei etwa 28.000 ansiedelte (Wie lange hält eigentlich so ein Vollgummireifen?), im Laufe der Zeit hunderte von Vierundzwanzigstundenrennen bestritt und viele von ihnen gewann. Seine Mitarbeit im CTC endete, als er sich nicht damit abfinden konnte, dass der Club ein Buch herausgeben wollte, das die Straßenzustände in Nordwales, wo er eine leitende Stellung im Club bekleidete, beschrieb. Die nicht asphal-

der schrieb. Mehr Information als der Brief preisgibt ist nicht überliefert.

Roger Street, der Spezialist für Velozipeden, beschreibt ein Büchlein, das etwa im April 1819 erschien und sich humorvoll mit der Velozipedenmode beschäftigt. Das einzig bekannte andere Exemplar dieser Druckschrift ist in der British Library, der britischen Nationalbibliothek, verloren gegangen. Aufgrund von Exlibris und anderen Spuren (Einband) lässt sich der Lebensweg des Bändchens recht genau verfolgen.

Es beschreibt zunächst das Veloziped selbst und die Zustände im Londoner Geschäft von Johnson, dem bekanntesten britischen Hersteller der Maschinen. Es muss überlaufen gewesen sein, und Johnson hatte einen Mitarbeiter, der das Veloziped vorführte. Das Büchlein versammelt ferner noch eine Reihe von Anekdoten. Eine von ihnen beschreibt die Wette, die zwei Gentlemen auf ihren Velozipeden ausführen, und die um 100 Guineas ging, eine große Summe Geldes. Einer der Herren fährt eine Kuh um, ihm wird von einem Schornsteinfeger wieder aufgeholfen. Es scheint, dass sich der Humor in den letzten 190 Jahren noch sehr viel weiter entwickelt hat als das Fahrrad.

Glynn Stockdale (siehe „Eine heilsame Lektion“) schreibt über Joseph Devey, einen Hersteller von Hochrädern aus Wolverhampton. Devey bot seine Räder zum Komplettpreis an – ein Rad, ein Preis, keine Extras, alles inbegriffen bis zum Ölfäschchen. Hört sich gut an, nicht? Und dazu war Devey sehr gläubig, ein Verfasser von religiösen Artikeln für die Gemeindezeitschrift. Im Januar 1887 verkaufte er sein Geschäft, aber der neue Besitzer stellte fest, das sich der Warenbestand nächtlicherweise verminderte. Jetzt raten wir alle mal, wer für die Diebstähle ins Gefängnis ging. Auflösung im nächsten Knochenschüttler.

Einen Artikel, der eher in Bicycle Quarterly oder den Rivendell Reader passen würde, legt Steve Griffith vor. Er beschreibt die typisch britischen Satteltaschen, in seinem Artikel besonders die von Carradice, die bis zu 18 Liter Inhalt verpacken können und unter dem Sattel befestigt werden – wenn der Sattel hinten die entsprechenden Ösen hat. Einen britischen Radtouristen erkannte man früher unweigerlich an seiner Satteltasche, auf der bei trockenem Wetter ein zusammengerolltes Regencap befestigt war. Steve vertritt die klassische britische Meinung, dass das Gewicht des Gepäcks direkt unter dem Sattel optimal platziert sei.

Die Produktpalette von Carradice wird durch die Jahrzehnte vorgestellt – das geht schnell, denn verändert hat sich höchstens alle 30 Jahre mal was. Seit 1929 Wilf Carradice, ein Bewohner des baumwollverarbeitenden Lancashire, bis dato verwendete Packtaschenmaterialien wie Leder oder Gummi durch schwere, imprägnierte Baumwolle ersetzte, gab es nur wenige Modelle und nur wegen Konkurrenzdrucks von Karrimor auch Taschen aus Nylongewebe. Steve meint, sie hielten nicht so lange wie diejenigen aus Baumwolle. Ich vermute, die aus Nylon gehen schon nach 40 Jahren kaputt; die baumwollenen halten mindestens ein Radfahrerleben. Ich habe beide Sorten, meine baumwollene hat sich sichtbar vorgenommen, mich zu überleben. Eigentlich dumm; da gibt es einmal etwas zu kaufen, das seit 80 Jahren in unveränderter Qualität hergestellt wird, und dann braucht man's alle 90 Jahre.

Der Boneshaker schließt mit der Vorstellung eines frühen vollgefederten Rads, eines Quadrant No. 21 von ca. 1891, das eine raffinierte Anordnung von Spiralfedern gegen die aufkommende Luftbereifung stellte. Tony Pickering beschreibt eins von vier überlebenden Exemplaren.

Nun noch Bicycle Quarterly. 76 Seiten erwarten den Leser, und die relativ wenigen Anzeigen, die sich im Heft finden, sind alle thematisch mit dem Bereich „Fahrrad“ verbunden – bis auf eine für Kaffee, die schon ewig in den Heften steht. Aber keine Angst, BQ muss man demnächst nicht bei Tschiduscho kaufen, es handelt sich um einen René Herse der Kaffeehersteller, darf man dem Werbetext glauben schenken.

Erinnert Ihr Euch noch? Vor ein paar Jahren habe ich versucht, Euch Knochenschüttlern Jack Taylor näherzubringen. Jan übertrifft natürlich wieder alles dagesessene mit einem dreißigseitigen Feature zu den Taylor-Brüdern, das sich hauptsächlich auf zwei wirklich interessante Interviews stützt, die Mark Lawrence im Mai 2008 mit Jack und seiner Frau Peggy sowie Ken, dem anderen überlebenden

Bruder, führte. Dutzende Fotos begleiten – ich wollte schon „den Artikel“ schreiben, aber Jan ist wegen des großen Zeitschriftenformats fast bei einer Textlänge für ein kleines Buch angekommen. Auch der Kurztest eines Tandems aus dem Hause Taylor ergänzt die Vorstellung.

Die Interviewten gaben in den Gesprächen Details preis, die so interessant wie amüsant sind. Besonders die Rolle von US-Amerikanern bei der Entwicklung von Jack Taylor (als Marke) wird hervorgehoben, aber auch Rahmenbautechniken und Zeitgeschichtliches werden lebendig. Kurz: Faszinierend, und deutlich Pflichtlektüre für alle, die sich fahrradmäßig über den deutschen Tellerand erheben wollen. Einzelhefte gibt's bei Maxi Kutschera auf fahrradbuch.de.

Soll man es glauben? Im Land von Shiman & Co wird ein Rad hergestellt, das man auf den ersten Blick für ein französisches der Siebziger halten könnte. Toei baut einen Randonneur, der laut Jan kaum Wünsche offen lässt, zumindest nicht bei der Optik. Gemuffter Stahlrahmen mit verchromten Kopfmuffen, alles sehr elegant und minimalistisch, kom-



Auch bei Radrennen aktiv: Das Team von Jack Taylor (von links nach rechts, auf dem Fahrrad sitzend): Ron Filsell (Nr. 59), Jack Taylor (Nr. 66), Ken Taylor (Nr. 69).
Foto: Bicycle Quarterly, www.bikequarterly.com

plettiert mit angelöteten Mafac Racer-Bremsen und TA Pro 5 vis Kurbeln sorgen für historische Schauer über den Rücken; Campa-Bremsschalthebel, eine SON-Dynamonabe und Nitto-Lenker mit maßgemachtem Vorbau für die Nutzbarkeit. Man träumt schon von einer 150-km-Tour mit dem Toei, und dann kommt das Erwachen: 5.900 US-Dollar kostet der Spaß. Guten Morgen auch.

Bis zum nächsten Mal, Toni.

Ein ungewöhnlicher Fund im Archiv Wolfgang Gronen

Von Renate Franz, Köln

Renate Franz berichtet nachfolgend von einer unerwarteten Entdeckung, die sie bei der Sichtung des Radsport-Archivs von Wolfgang Gronen gemacht hat.

Seit rund einem Jahr bin ich dabei, die Sammlung von Wolfgang Gronen, die sich in der Zentralbibliothek der Deutschen Sporthochschule Köln befindet, zu ordnen und ein Bestandsverzeichnis für sie zu erstellen. Nachdem ich dies ja schon mit der Sammlung Budzinski, die sich im Regal daneben befindet, gemacht habe, war ich zunächst etwas enttäuscht über die Qualität der Sammlung, die sich zudem ja nur in Teilen in der Sporthochschule befindet.

Umso größer war meine Freude, als ich ein mit Bleistift beschriftetes Blatt Papier fand, das mir zunächst ganz unscheinbar erschien: Aber laut der Beschriftung von Gronen handelt es sich dabei um die hand-

schriftlich festgehaltenen Stichworte, die sich Kurt Stöpel während der Tour de France 1932 machte. Auf deren Basis schrieb er später sein Buch „Tour de France“, das 2004 erneut mit großem Erfolg im Covadonga-Verlag erschien. Allerdings steht das Wort „Stöpel“ in Budzinskis Handschrift auf dem Blatt geschrieben, so dass anzunehmen ist, dass es sich ursprünglich wohl in dessen Sammlung befand.

Während das Buch in ungewöhnlich plastischen und eindringlichen Bildern die Strapazen des Radrennens, aber auch die Schönheit der Landschaft beschreibt, sind die Notizen äußerst knapp: „4.506 Kilometer liegen vor uns. 21 Tage auf dem Rad... Der Entscheidung des Rennens entgegen. Die Belgier starten kraftvolle Aktionen... Weint Leducq vor Enttäuschung? Behalte ich das ‚gelbe Trikot‘? Das großartige Finale vor Millionen... Eine unvergeßliche Ehrenrunde im ‚Parc des Princes‘.“

Kurt Stöpel war der erste Deutsche, der bei der „Tour de France“ das Gelbe Trikot eroberte. Nach einem Sturz bei seiner fünften Tourteilnahme im Jahr 1935 beendete er seine erfolgreiche Rennfahrer-Karriere und wurde Unternehmer sowie Dolmetscher. Im Alter von 89 Jahren starb Stöpel unter tragischen Umständen: Am 11. Juni 1997, drei Wochen bevor die Tour begann, die Jan Ullrich als erster Deutscher gewinnen sollte, trank er versehentlich aus einer Flasche mit Reinigungsmittel und starb kurz darauf.

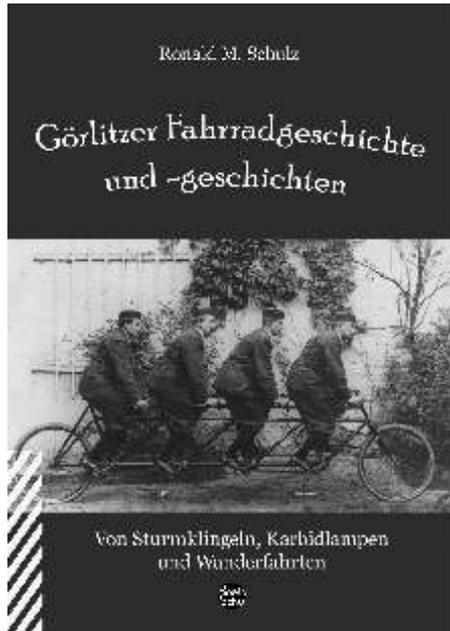
Jetzt bin ich sehr gespannt darauf, auf welche weiteren interessanten Dokumente ich in der Gronen-Sammlung stoßen werde. Das Bestandsverzeichnis der Sammlung Budzinski ist übrigens jetzt auch online einzusehen unter http://esport.dshs-koeln.de/109/1/CD_Inhalt_Archiv_Budzinski_Bestandsverzeichnis_Findbuch.pdf.



Notizen von Kurt Stöpel. Original aus der Sammlung Wolfgang Gronen in der Zentralbibliothek der Sportwissenschaften der Deutschen Sporthochschule Köln.

Von Molto, Heros und Co.

Mit viel Engagement hat Ronald M. Schulz seit fast 15 Jahren Bilder und im Verborgenen schlummernde Informationen aus der Region Niederschlesien und Görlitz zusammengetragen. Hierfür hat er Archive durchstöbert, Bücher gewälzt und mit vielen Zeitzeugen gesprochen.



Ergänzt durch ausführliche Firmengeschichten der Fahrradhersteller und detaillierte Informationen über die ansässigen Fahrradhändler und Radfahrvereine nimmt er die Leser mit auf eine Zeitreise durch die verschiedenen fahrradhistorischen Epochen seiner Stadt. Erzählungen über den Tagesablauf, wie die des Lehrlings Alfred H. aus dem Jahre 1910, lassen den Leser direkt am Leben dieser Menschen teilhaben. Das Buch zeigt auch den Pioniergeist der Firmengründer, die Originalität von Werbeanzeigen Görlitzer Fahrradhändler und den Gemeinschaftssinn der Radfahrervereinigungen. Brillant reproduzierte Objekte aus der Sammlung des Autors, die ausführlich beschrieben werden, begeistern jeden Fahrradenthusiasten. Aus einer langjährigen Leidenschaft für die Fahrradhistorie entstand nun dieses Buch.

Ein gelungenes Werk, das viele Facetten des historischen Lebens rund um das Fahrrad beleuchtet. Vom Bau des ersten Hochrades in der Region bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. Obwohl das Buch eine Menge an Fachwissen vermittelt, ist es durch den lockeren Schreibstil, das Zusammenspiel von starken Bildern

und Geschichten, weit davon entfernt ein trockenes Sachbuch zu sein.

Ronald M. Schulz, Görlitzer Fahrradgeschichte und -geschichten. RoMaSchu-Verlag 2009, 119 Seiten, 160 Abbildungen, 12,90 €. ISBN 978-3-00-027295-0 oder www.goerlitzer-fahrradgeschichte.de

Gib Speiche, Alter!

Ein fahrradhistorisches Kinderbuch? Ja – aber nicht für die ganz Kleinen. Günter von Lonski hat 13 kurze Geschichten zu Fahrradthemen von den Anfängen bis heute zusammengetragen. Sie beschreiben neben dem Thema Fahrrad auch gesellschaftliche und politische Lebensumstände der jeweiligen Zeit. Obwohl der Inhalt fachlich fundiert ist, ist die Darstellung keineswegs trocken und belehrend. Von Lonski schreibt vielmehr modern und unterhaltsam. Dazu passen auch die pfiffigen Illustrationen außerordentlich gut. Es ist einfach ein wunderbares Buch, das man, obwohl es aus kleinen Geschichten besteht, durchaus an einem Stück lesen kann und möchte! Doch zurück zur Eingangsfrage: Ein fahrradhistorisches Kinderbuch? Nein. Gib Speiche, Alter! ist viel mehr. Es ist ein informatives Buch, das viel Spaß macht, aber jung und alt auch zum Nachdenken anregt. Was will man mehr? Ganz klar: noch mehr so bewegendes Geschichten!

Günter von Lonski, Gib Speiche, Alter! In: Schriftenreihe zur Fahrradgeschichte, Hrsg.: Historische Fahrräder e.V., MAXIME Verlag Leipzig 2008, 112 Seiten, 33 Abb., 12,90 Euro. ISBN 978-3-931965-38-9

Fahrräder ohne Kette

Unter dem Titel „Kettenlose Fahrräder – Die Geschichte der kettenlosen Fahrräder in Deutschland ab 1880“ hat Michael Grützner eine Materialsammlung zusammengestellt, die ausnahmslos auf zeitgenössischem Material fußt und den aktuellen Kenntnisstand reflektiert. Das abgedruckte, umfangreiche Quellenmaterial dieser Pionierarbeit liefert nicht nur umfassende Informationen, sondern könnte für engagierte Fahrradhistoriker durchaus ein Ausgangspunkt zu weiteren Forschungen sein.

Grützners Buch gibt einen Überblick über Räder, die vom Antrieb per Kette abweichen. Schwerpunktmäßig behandelt er dabei so genannte „Kardanräder“, wobei der Autor zu Recht darauf hinweist, dass diese Bezeichnung technisch nicht korrekt sei, und erst um 1930 von der Firma Dürkopp eingeführt wurde. Über 50 Jahre hatte das Bielefelder Unternehmen Kettenlose im Programm. Aufgrund des daher reichlich vorhandenen Materials ist den Dürkopp-Rädern auch entsprechend viel Raum gewidmet. Insgesamt sind jedoch Modelle von über 40 Herstellern aufgeführt und durch Bildmaterial



dokumentiert. Dabei listet der Autor Produzenten auf, die selbst langjährigen Sammlern als Hersteller kettenloser Räder kaum bekannt sind. Dies hängt auch damit zusammen, dass viele Anbieter lediglich in der Blütezeit um 1900 – teilweise nur ein bis zwei Jahre lang – Kettenlose im Programm hatten. Daneben werden im Buch auch Räder mit Stangenantrieb oder Stirnradgetriebe sowie Hebelantrieb vorgestellt.

Breiten Raum nimmt im hinteren Teil zudem die Entwicklung und Firmengeschichte des Fendt Cardano ein, dessen Anfänge im Jahr 1880 liegen. Im Ausblick am Ende des Buches werden kurz heute noch produzierte Räder vorgestellt. Insgesamt ein lohnendes Werk mit sehr vielen Abbildungen, das sich unter jedem Sammler-Weihnachtsbaum gut macht.

Michael Grützner, Kettenlose Fahrräder, Fidibus Publishing, Rickmansworth, UK, 2009, 182 Seiten, 22,90 Euro inkl. Versand nach Deutschland, bei fidibus-publishing@gmx.com

Als Testfahrer bei Fichtel & Sachs: Ein Interview mit Ludger Schilgen

Bei einer Radsportveranstaltung lernte Vereinsmitglied Nils Niemeyer zufällig Dr. Ludger Schilgen kennen, der in den 50er Jahren nicht nur ein erfolgreicher Amateurrennfahrer, sondern für einige Zeit auch Versuchsfahrer bei der Firma Fichtel & Sachs in Schweinfurt war. Mit ihm führte er dieses Interview.

Ludger, wie bist Du eigentlich zum Radsport gekommen?

Als Jugendlicher hatte ich in den 50er Jahren ein Sportrad, das ich nach und nach zum Rennrad umbaute. Das war während meiner Schulzeit in Emsdetten. Als ich dann zum Gymnasium nach Münster kam, kaufte ich mir dort in einem Fahrradgeschäft ein gebrauchtes und schon etwas betagtes „Stollenwerk“. Das war mein erstes Rennrad. So konnte ich mit anderen Radsportlern trainieren und habe später damit an kleineren Vereinsrennen teilgenommen.

1955 hatte ich dann mein Abitur und ging zum Studieren nach Freiburg. Eines Tages sah ich dort in einem Fahrradladen ein gebrauchtes FBL Rennrad /1/ in wunderschönen Farben und mit besonders schönen Komponenten. Der Preis war zwar hoch, aber für mich noch halbwegs akzeptabel. Ich habe heftig gespart und mein altes Stollenwerk verkauft, um mir dieses Rad leisten zu können.

Während deiner Zeit in Freiburg hast Du dann sehr aktiv Radsport betrieben?

Ja, habe ich, das kann man so sagen. Dreimal war ich Badischer Meister, einmal im Einer-Straßenfahren und zweimal im Vereinsmannschaftsfahren. 1958 war jedoch schon Schluss.

Warum hast Du trotz dieser Erfolge Deine Karriere so schnell wieder beendet?

Als ich Freiburg nach drei Jahren verließ, standen in meinem Lebenslauf drei Badische Meistertitel, aber das Studium hatte sehr gelitten. Deshalb habe ich für ein Semester ausgesetzt. Ich wollte etwas verdienen, um mir das weitere Studium zu finanzieren. So habe ich dann erstmal einige Monate auf einem Bauernhof gearbeitet. Doch erstens verdiente man da sehr schlecht, zweitens musste man um Viertel nach vier aufstehen zum Melken; Samstags wurde auch gearbeitet, Sonntags hatte man nur den halben Tag frei und das nur jede zweite Woche.

Dann las ich, dass bei Fichtel & Sachs Versuchsfahrer gesucht werden. Da fiel mir meine alte Liebe dann wieder ein.

Wie bist Du nach Schweinfurt zu den Versuchsfahrern von Fichtel & Sachs gekommen? Hattest Du Beziehungen?

Nein, ich hatte überhaupt keine Beziehungen, ich muss das irgendwo gelesen haben. Ich dachte mir: „Schreibste mal hin.“ Und dann kam die Antwort, dass ich kommen könnte.

Was machte man damals bei den Versuchsfahrern? Woran wurde gearbeitet?

Soweit ich weiß, hatte Sturmey Archer eine neue Dreigangnabe auf den Markt gebracht, die kleiner und billiger war als die Modelle von Fichtel & Sachs. Deshalb wurde eine neue, leichtere Nabe /2/ entwickelt. Die sollten wir testen.

Die Firma hatte so genannte berufsmäßige „Einfahrer“. Das waren Rennfahrer, die jeden Tag ihre 100 km mit Torpedo-Naben fuhren. Das war deren Beruf. Dazu gehörten zeitweise auch Profis wie Günther Ziegler und Reinhold Pommer, die damals bekannte Rennfahrer waren.

Für die Tests mit der neuen Nabe – das war im Sommer 1959 – brauchten sie wohl noch ein paar mehr Leute, das sollte ein Großversuch sein. Die Strecken wurden auf 160 km verlängert, und es wurden weitere Fahrer eingestellt. Wir waren dann ein gutes Dutzend Fahrer, alles gute Amateur-Rennfahrer, darunter auch zwei Leute aus der DDR. Die Fahrräder bekamen wir vom Werk gestellt. Das waren einfache, recht schwere Rennräder aus „Gasrohren“ mit Schutzblechen und der neuen Dreigangnabe.

Wie sah der Tagesablauf bei den Versuchsfahrten aus?

Morgens gegen sieben Uhr fuhren wir aus den Werkstoren raus. Wir wurden begleitet von einem ehemaligen Profi, „Lupa“ Geyer. /3/ Ich habe den Namen später in dem Buch von Kurt Stöpel /4/ wiederentdeckt. Er hat als erster Deutscher die Tour de Suisse gewonnen. Der fuhr mit einer Seitenwagenmaschine hinter uns her. Im Beiwagen hatte er Reparatursachen, Schlauchreifen und Regenzeug. Und er passte auf. Es war wohl mal im Winter vorgekommen, dass die Fahrer sich in die Kneipe gesetzt hatten. Einer



Ludger Schilgen heute.

Foto: Christian Horstmann

musste dann immer raus und die Räder drehen, damit der Tachometer stimmte, wenn sie wieder zu Hause waren. Das kam dann aber doch raus, und seitdem fuhr immer ein Begleiter mit. Um die Fahrräder brauchten wir uns nicht zu kümmern. Wenn was kaputt war, hatte Lupa das zu machen.

Wir sind verschiedene Strecken gefahren, die sich wöchentlich wiederholten. Weil die meisten von uns an den Wochenenden Rennen fuhren, stand montags und freitags eine flache Strecke auf dem Programm. An den anderen Tagen ging es dann durch die Rhön, das tat schon richtig weh. Die Nabe sollte ja unter allen Bedingungen getestet werden.

Die Strecken standen fest, die Mittagstaststätten auch. Man steuerte immer ein bestimmtes Restaurant an. Der Wirt wusste genau, wann die Fahrer kamen. Zum Essen gab es immer noch ein große Portion Reis obendrauf. Wenn es warm war, haben wir uns auch in den Garten der Gaststätte gelegt und etwas geschlafen.

Gegen 16 Uhr waren wir wieder zurück, konnten im Werk duschen und unsere normalen Klamotten anziehen. Wir mussten dann Zettel ausfüllen, ob es Besonderheiten mit der Nabe gegeben hatte. Da ging es zum Beispiel auch um Friktionsgeräusche – wir wussten gar nicht so genau, was das eigentlich bedeuten sollte.

Kannst Du dich daran erinnern, das bei den Naben etwas kaputt ging?

Nein, da war alles in Ordnung, die hatten sie wohl auf Anhieb ganz gut hinbekommen. Was uns aber störte: Mit dem

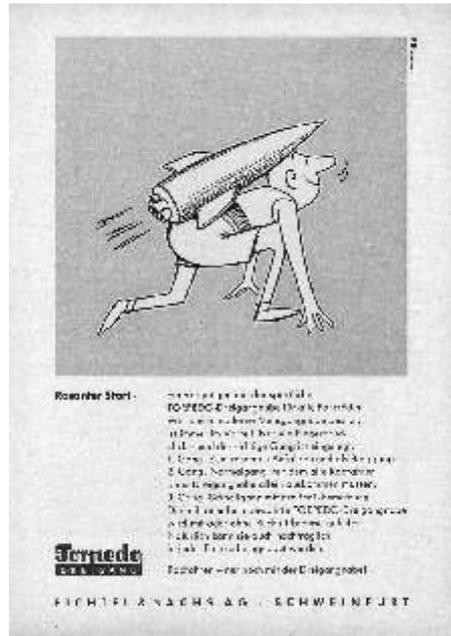
ersten Gang konnte man fast senkrechte Wände hochfahren, der war viel zu klein. Der zweite war praktisch für den Dauerbetrieb, der dritte Gang eigentlich nur bei Gefällestrecken mit Rückenwind zu gebrauchen.

Wurde bei den Fahrten hart trainiert?

Nein, wir fuhren nicht immer schnell und haben uns nicht die Beine ausgerissen. Wir mussten überkommen, jeden Tag. Das war für die Radrennen kein ideales Training. Wie gesagt: Es gab auch zwei Profis in Schweinfurt zu der Zeit, Pommer und Ziegler. Die fuhren wohl mal mit uns, aber nie die ganze Strecke.

Manchmal spielten wir etwas verrückt. Dann wurde schon mal abgefahren – vor allen Dingen wenn einer pinkeln musste. Der fuhr dann vorne raus und erledigte das während der Fahrt. Wenn einer dazu abstieg, dann brauste die ganze Bande davon. Er wurde abgehängt und musste sehen, dass er irgendwann, eventuell mit Hilfe des Motorrades, wieder an die Gruppe herankam. Man konnte sich bei Lupa festhalten, der mit bis zu 60 Sachen hinter der Gruppe herfuhr, so dass einem angst und bange werden konnte. Ja, das war der Spaß der Bande.

In den Bergen der Rhön war es natürlich kraftraubend. Selbst Rennfahrer quälen sich ja nicht gerne ununterbrochen. Wenn es die Berge rauf ging und Geyer aufpasste, dass alle schön fuhren, dann mimte einer einen Defekt. Er stieg dann ab, damit Lupa mit seinem Motorrad anhielt. Die anderen fuhren weiter und lauerten darauf, dass ein Lastwagen kam. Bis zu acht Fahrer konnten sich hinten an



Drei Prospektblätter zur F & S Dreigang-Nabe, die 1959 getestet wurde. Foto: Sammlung Michael Mertins

einem LKW festhalten. Links und rechts außen waren die besten Plätze, denn wenn der LKW plötzlich bremste – und das taten die manchmal, wenn sie unfreundlich waren – konnte man einfach vorbei rollen. Die anderen mussten sich deshalb mit gestrecktem Arm festhalten, um eine Bremsung abzufangen. Wenn man einen Platz ergattert hatte, gestattete man es einem anderen Fahrer sogar, sich an einem festzuhalten, obwohl es einem dann fast den Arm ausriss.

Einmal – ich war nicht dabei – ist wohl ein Fahrer durch eine Vollbremsung des LKW zu Fall gekommen. Sein Fahrrad verding sich an den Bremsklötzen, die damals oft an den LKW hingen. Der Fahrer lag auf dem Boden und sein Fahrrad wurde weggeschleift. Der LKW-Fahrer hat das nicht gemerkt und ist mit dem Rad einfach weiter gefahren. Später hat ihn dann ein PKW angehalten und der Versuchsfahrer hat sein Rad, oder was davon übrig war, zurückbekommen.

Gab es bei diesen Testfahrten besondere Aufgaben, oder ging es einfach nur darum, zu fahren?

Da ging es eigentlich nur darum, zu fahren. Was jedoch sehr schön war: So einmal im Monat wurden Torpedo-Naben – einfache Rücktrittnaben – aus der laufenden Produktion herausgenommen. Die mussten wir am Abend vorher einspeichen, jeder so zwei, drei Hinterräder. Die wurden dann in die Fahrräder eingebaut. Am nächsten Morgen packten wir sie auf einen Lastwagen. Wir wurden damit auf

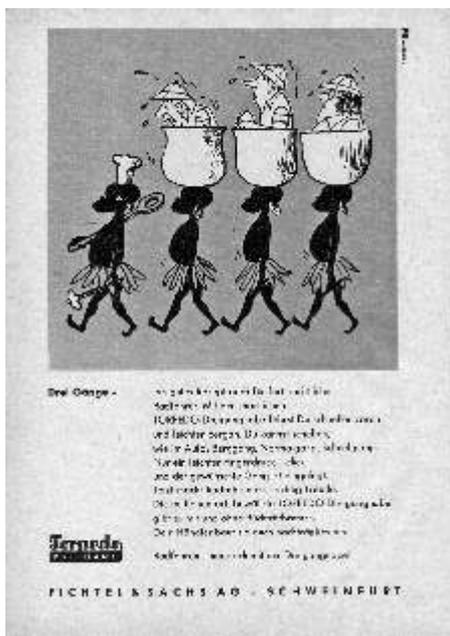
die Wasserkuppe gefahren und mussten anschließend mit den Rädern den Berg hinunterrollen. Auf der Straße waren in Abständen von ca. 200 m Kreidestriche angebracht. Bei jedem Strich mussten wir bis zum Stand abbremsen. Die Rücktrittbremsen wurden dabei fast rot glühend und stanken nach verbranntem Fett. Die Naben gingen bei dieser Tortur kaputt. Die Ingenieure der Nabenversuchsabteilung haben dann mit einem speziellen Thermometer die Temperatur an der Nabhülse gemessen und die Naben untersucht.

Was hatte es mit dieser Nabenversuchsabteilung auf sich?

Sie bestand aus Versuchs- und Konstruktionsräumen, einer großen Fahrradwerkstatt sowie verschiedenen Büroräumen für die Ingenieure. Mit den Ingenieuren und Mitarbeitern hatten wir fast nichts zu tun. Lediglich zu „Mat“, dem Chef der Fahrradwerkstatt, hatten wir Kontakt, weil der unsere Fahrräder instand hielt.

Ich weiß noch, dass in der Versuchsabteilung Tag und Nacht Hinterräder mit Dreigangnaben auf Prüfgeräten liefen und Stöße von einer Nockenwelle abbekamen oder mit Wasser berieselt wurden, um Regen zu simulieren. Aber wir mussten die Naben draußen in der freien Natur testen.

Grundsätzlich war das Fahren eine „Arbeit“, mit der wir Geld verdienten. Man verdiente nicht schlecht und bekam auch noch Spesen für die Verpflegung. Damals hörte man oft den Schläger „Brennend heißer Wüstensand“. /5/ Der



Sommer in Schweinfurt 1959 war sehr trocken und oft brennend heiß. Der Refrain des Schlagers lautete „Schön war die Zeit“ – und das stimmt, die Zeit war schön.

Nachtrag

Anfang der 1980er Jahre wurde Ludger Schilgen nochmals als privater Testfahrer für Fichtel & Sachs tätig. In einer Radsportzeitung hatte er von einer Sachs „Galaxie“ Nabe gelesen, einer Schnellspann-Nabe, bei der bei ausgebautem Hinterrad das Zahnkranzpaket am Rahmen verbleibt. Auf seinen Wunsch hin schickten ihm die Schwein-

furter zwei Prototypen der Nabe, die er ausgiebig testete.

Schilgen war auch selbst als Konstrukteur aktiv und ließ sich ein spezielles Hakenpedal (Ortho-Pedal) /6/ sowie einen Lenker schützen. Aktuell beschäftigt er sich mit der Entwicklung eines neuartigen Renn-Sattels.

Anmerkungen:

/1/ FBL: „Frame-Building-Lightweight“, des Rahmenbauers Paupitz, dessen Rennradrahmen über die Firma Hübner u. Koch (Berlin) vertrieben wurden.

/2/ Die Tests bezogen sich wohl auf Prototypen der F&S Dreigangmodelle 415/515, die

schließlich Anfang 1962 in den Handel gelangten (vgl. RM Nr. 2/1962 S. 10).

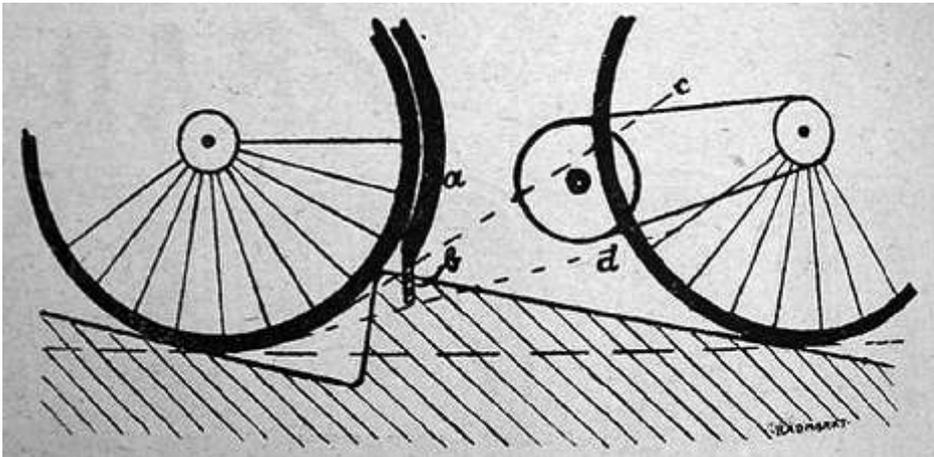
/3/ Ludwig Geyer (* 18. April 1904 in Hambach; † 31. Januar 1992), erfolgreicher Berufsrennfahrer der 1930er Jahre. Zweifacher Etappensieger der Deutschland-Rundfahrt, Gewinner Tour de Suisse 1934 und fünfmaliger Tour de France-Teilnehmer, sportlicher Leiter des Teams Torpedo.

/4/ Kurt Stöpel: Tour de France, Neuauflage Covadonga Verlag, Bielefeld 2004

/5/ Der offiziell betitelte Schlager „Heimweh“ von Franz Eugen Helmuth Manfred Nidl-Petz alias „Freddy Quinn“ war 1956 für 14 Wochen die Nummer eins der Deutschen Hitparade.

/6/ DBP Nr. 3507735

Nachtrag zum Artikel über Spritzschutzlappen von Jan Konold im KS 46



Zeichnung aus der Nr. 41 des „Fachblatts“ von 1888.

Foto: Velo-Classic

Auf die Frage nach dem Alter der Schmutzfänger für Fahrräder gibt es einen neuen Hinweis. Beim Stöbern in alten Fachzeitschriften fand ich in der Nummer 41 des „FACHBLATT der FAHRRADINDUSTRIE“ (technische Beilage des „RADMARKT“) von 1888 unter der Überschrift „Schutzbleche“ folgende Meldung:

„Die Schutzbleche an dem Vorderrad von Rover-Zweirädern oder Dreirädern haben bekanntlich den Zweck, ausser dem Fahrer die hinter dem Vorderrad liegenden Maschinenteile, besonders das Kurbellager und die Kette vor Anwurf des Strassenschmutzes zu schützen. Um dieses jedoch in vollem Umfange zu erreichen, ist es nothwendig, das Schutzblech so tief gehen zu lassen, dass beim Überfahren grösserer Hindernisse, oder beim Führen der Maschine von einem Trottoir herab das Schutzblech aufstösst und leicht beschädigt wird. Um diesen

Uebelstand zu vermeiden, braucht man nur das unterste Ende des Schutzblechs durch ein Stück Leder zu ersetzen, das an das Blech angenietet wird. Die nebenstehende Zeichnung erläutert dieses genauer.

Um einen 20 cm hohen Bordstein hinabfahren zu können darf das Schutzblech a nur bis zu der punktierten Linie c hinabgehen; alle unterhalb dieser Linie befindlichen Theile, also Kurbellager, Kette und Kettenrad werden dann aber von dem Vorderrad mit Strassenschmutz beworfen werden; das vermeidet man jedoch durch Verlängerung des Schutzblechs mittelst eines 5 – 10 cm langen Streifen Leders (b) da dann der Schmutz nur Theile unterhalb der Linie d, also nicht die Kette treffen kann.“

Damit ist belegt, dass der Spritzschutz für das Vorderrad fast genauso alt ist wie das Niederrad selbst. Aber damit noch

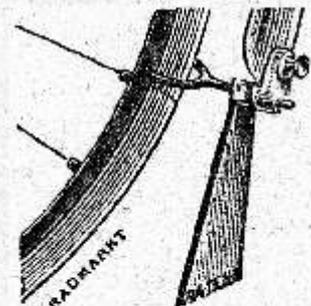
nicht genug. Einige Hefte später steht im Jahrgang 1888 auf der Seite 115 eine Meldung, die einen englischen Spritzschutz zeigt: Er ist kombiniert mit einem Schmutzabstreifer! Redakteur des „FACHBLATTES“ war seinerzeit kein geringerer als Georg Rothgiesser, der noch bis Ende 1888 in der Redaktion des RADMARKT tätig war.

Michael Mertins, Bielefeld

Schutzblech-Verlängerung.

In No. 41 des „Fachblatts“ vom 1. Februar d. J. machten wir den Vorschlag, das Ende des Schutzblechs für das Vorderrad an Sicherheitszweirädern durch ein Stück Leder zu bilden, wodurch die Unbequemlichkeiten vermieden werden, die ein Schutzblech, das zu nahe dem Erdboden steht, bietet, gleichzeitig Kette und Pedale aber sicher vor Bespritzung mit Strassenschmutz selbst.

Diese Idee ist jetzt von einer englischen Firma, Besnel & Loosley in Brighton, aufgenommen, die kleine Apparate offerirt, welche



Au das Ende des Schutzblechs angeschraubt werden, und gleichzeitig eine Abstreifung des Schmutzes von dem Rade bewirken sollen: die obige Abbildung veranschaulicht den Gegenstand. Wir können die Einführung der Neuerung auch in Deutschland nur empfehlen.

Viel Beifall für die Velocipediade 2009 in Varel

Kurt Niemeyer, der Vereinsvorsitzende, brachte es auf den Punkt: „Nach dem tollen Jahrestreffen in Spandau 2008 war ich der Meinung, diese Veranstaltung lässt sich nicht toppen. Varel hat mich eines besseren belehrt.“ Es stimmt, Varel war eine super Velocipediade. Der lang anhaltende Beifall für Petra und Peter Zielasko am Festabend zeigte: Es hat allen sehr gefallen. Wieder einmal hatte sich die teils lange Anreise gelohnt. Aber es ist auch ein wenig so wie mit dem neuesten Sammlungsstück: Fast immer ist das jüngst angeschaffte Fahrrad das, welches am meisten gefällt. Bis, ja bis man wieder ein neues Stück erworben hat. Dann verblasst die alte Liebe ein wenig.

Nicht verblasst aber ist die Liebe zur Velocipediade. Ein Dauerbrenner von Beginn an. Da lagen die Verantwortlichen, die sich diese Veranstaltung ausdachten, goldrichtig. Der Hauptreiz liegt sicher darin, dass das Treffen immer an wechselnden Orten stattfindet. Das schafft Neugier. Und immer ist es gelungen, die Velocipediaden reizvoll zu gestalten, trotz ähnlicher Programmabläufe. Wichtig: Es ist ein Treffen unter Freunden geworden.



Teileprofis unter sich. Frank Schellenberg (l.) im Gespräch mit Uli Feick. Foto: Walter Euhus

Auch Varel bot mit der „Weberei“, dem Jugend- und Vereinshaus, einen zentralen Veranstaltungsort. Wie immer war der erste inoffizielle Programmpunkt aller frisch Angereisten der umfangreiche Teilemarkt. Anschließend: Auktion für historische Fahrräder nach vorheriger Besichtigung der Lots. Dirk Breiholz war erneut ein guter und lebendiger Auktionator, der es verstand, die 110 Lots so wie elf Nachlieferungen an die Frau oder den Mann zu bringen, davon nicht wenige an



Die Ausfahrt: Gute Laune, Sonne und das Wasser immer in Reichweite.

Foto: Walter Euhus

die schriftlichen Bieter. Der eine oder andere war schon überrascht, wie sich die Gebote entwickelten. So ging bei einer Torpedo Dreigangnabe, die mit fünf Euro ausgeschrieben war, schon bald die Post ab. Ergebnis der Bieterschlacht: 230 Euro. Da hatte sich so mancher Interessent verkalkuliert. Teuerste Stücke: Katalog Nr. 45 Herrenrad Terrot (1897-98) für 2.500 Euro und die Position Eins der Nachlieferung, ein Clement ohne Sitzrohr (1892), für 3.000 Euro.

Der Freitag endete mit der Nachtausfahrt, an der trotz eines kurzen Regenschauers 40 Radfahrer teilnahmen. Es blieb übrigens der einzige Regen in Varel. Sonst dominierte herrlicher Sonnenschein die Veranstaltung.

Offiziell beginnt der Samstag in aller Frühe mit dem Teilemarkt. Traditionell hatte der aber schon am Vortag begonnen. Es regt sich auch niemand mehr darüber auf, und das ist gut so. Um 10.00 Uhr wurde dann der Hochradwettbewerb um den Rothgießer-Pokal ausgetragen. Es gingen acht Fahrer an den Start. Jeweils zwei fuhren gegeneinander, der Erstplatzierte kam in den nächsten Lauf. Sieger und somit neuer Besitzer des Pokals für ein Jahr: Ricus Kerckhoff aus Nürnberg.

Um 10.30 Uhr begann dann die Ausfahrt, begleitet von Polizistinnen und Poli-

zisten auf Fahrrädern, eine nette Geste. Sicher waren nicht alle 170 Teilnehmer dabei, aber sie war schon beeindruckend, diese endlose Fahrradkarawane, die die gesamte Fahrradentwicklung veranschaulichte. Die Tour führte nach einer kurzen Fahrt durch die Stadt am „Vareler Hafen“ entlang zum Deich des Jadebusens und von dort bis zum Urlaubsort Dangast. Dann: Fahrräder abstellen, Gruppenfoto und schon stiegen die Teilnehmer auf den kleinen Dampfer „Etta von Dangast“, der uns am Leuchtturm „Angast“ vorbei durch den Jadebusen schipperte.

Günter Erber machte Stimmung mit seiner unvermeidlichen „Quetsche“, es gab Bratwurst und „Jever“, und dann waren wir auch schon wieder im beschaulichen Hafen. Nach einer zügigen Rückfahrt durch Eichenalleen gelangten wir wieder nach Varel, wo wir an der Windmühle Station machten: Erbaut 1847 bis 1848, ein „Galerieholländer“. Die Mühle misst bis zur Spitze der Kappe 29,80 Meter, bis zur Spitze der aufrecht gestellten Flügel 39 Meter und ist die zweithöchste Deutschlands. Neben der Museumsmühle – sie war leider nicht zu besichtigen – wurden auf dem Mühlenhof in einer Remise und in einer Scheune zahlreiche Geräte, Maschinen, Fahrzeuge und Produkte aus Varel und Umgebung ausgestellt. Glanzstücke der Sammlung: zwei

vollständig restaurierte, in Varel gebaute Hansa-Automobile aus den Jahren 1919 und 1924.

Nach ausführlicher Besichtigung mit Kaffee und Kuchen Genuss wurde die Ausfahrt beendet. Die meisten Teilnehmer legten ein Püschchen ein und rüsteten sich dann für den Festabend im „Fürstenhof“. Der ließ keine Wünsche übrig. Kurt Niemeyer begrüßte die Anwesenden, verkündete, dass der Verein jetzt 500 (genau waren es 503) Mitglieder habe, ehrte den Rothgießer-Pokal-Gewinner, dankte Michael Mertins für seine hervorragende Redaktionsarbeit für den „Knochenschüttler“ und wünschte dem Abend einen schönen Verlauf. Seine Wünsche wurden erfüllt. Mit dazu bei trugen „Still Jörn“ und seine Partnerin. Jörn Cornelius lebt als Musiker und Komponist in der Wesermarsch und ist sicher einer der interessantesten plattdeutschen Liederinterpreten.

Etwas verschlafen trafen sich die „Velocipedianer“ am Sonntagmorgen zur Mitgliederversammlung. Die zur Wahl stehenden Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt, Gratulation, kurze Diskussion, Dank und Plakatgeschenk an den Veranstalter und die Besucher, Beifall, aus die Maus. Die Velocipedade war gelaufen, bis auf eine Demonstration und Vorstellung der interessantesten Fahrräder auf dem Neumarktplatz in der Innenstadt. Gründungsvorsitzender Walter Euhus übernahm die Vorstellung, und das Publikum freute sich über die schönen Stücke. Eröffnet wurde die Präsentation durch Volker Möllenbeck, der mit einem HANSA Baujahr 1910 vorfuhr – und nicht zu überhören war. Überraschend war der Auftritt des Tandemvereins Varel, der mit einem 24-Sitzer-Tandem vorfuhr. Da wusste man nun wirklich nicht mehr, ob die historischen Fahrräder oder dieser „Fahrradbandwurm“ den größten Eindruck machten.

Der Autor hatte nach Ende der Veranstaltung noch die Freude, zusammen mit Jürgen Römer das Haus der Zielaskos besuchen zu dürfen. Eine wirklich ungewöhnliche und umfangreiche Sammlung haben Petra und Peter in ihrem Wohnhaus über mehrere Etagen zusammengetragen, mit einer Steiffier-Sammlung, einer Fahrradwerkstatt, einem Verkaufsladen und diversen Ausstellungsräumen. Abgerundet wird das Ganze durch Sammelstücke der Fahrradfabrik „Urania“ aus Cottbus. Über eine gewachsene persönliche Beziehung ist eine unglaublich komplette Firmen-Sammlung entstanden, die kaum Wünsche offen lässt.

Ach ja, 2010 treffen wir uns in Karlsruhe. Barbara und Rolf Huber sind die Ausrichter. Wir freuen uns schon.

Walter Euhus

20 Jahre International Cycling History Conference

Ihr 20jähriges Jubiläum feierte die International Cycling History Conference (ICHC) in der US-amerikanischen Kleinstadt Freehold/New Jersey, deren berühmteste Söhne neben Rocksänger Bruce Springsteen zwei Radbegeisterte sind: Der erste Radweltmeister aller Zeiten (Chicago 1893), Arthur Augustus Zimmerman („Zimmy“), und David Metz, der seit vielen Jahren dort ein kleines, sehenswertes Fahrrad-Museum betreibt. David Metz und Gary Sanderson mit ihren Familien und Mitarbeitern hatten ein umfangreiches Konferenz- sowie ein interessantes Rahmenprogramm organisiert.

Die Themenpalette der Vorträge war – wie bei jeder ICHC – weit gefächert, mit Schwerpunkt auf amerikanischen Themen, aber auch auf der Geschichte der Fahrradtechnik und -produktion: Andrew Ritchie referierte über den Lokalmatador Zimmerman, Leon Dixon über die Erfindung des Mountain Bikes, Andrew F. Sanderson über die Gründung von Fahrrad-Clubs in Philadelphia sowie Jonathan Botkin über den neuen Trend der Fixies. Aber auch interessante Vorträge mit soziologisch-politischem Hintergrund hatten ihren Platz: Lorenz J. Finison erzählte von Kittie Knox, einer schwarzen Rennfahrerin in den 1890er Jahren, Kevin J. Hayes von radelnden Priestern. Extra aus Südafrika angereist war Floris van der Merwe, um über den südafrikanischen Olympiasieger von 1912, Rudolf Lewis, zu sprechen (Liste aller Vorträge unter www.cycling-history.org).

Abgerundet wurde die Konferenz, die in Räumen direkt an der Hauptstraße des pittoresken Orts Freehold stattfand, von einem Ausflug nach Smithville, um dort Wohnhaus und Überreste der Fabrik von Hezekiah B. Smith zu besuchen, der Holzbearbeitungsmaschinen sowie Fahrräder, darunter das Star-Hochrad, herstellte, der aber auch für seine Arbeiter Wohnhäuser und eine Schule errichtete und sie von einem eigenen Bauernhof versorgen ließ.

Abschluss und Höhepunkt der Konferenz war eine Radtour durch Manhattan, für manche sicherlich zunächst eine schier unglaubliche Unterfangen. Doch die Tour führte problemlos zunächst am Hudson auf einem Promenadenweg entlang, dann ging es durch den Central Park und schließlich südwärts den Broadway hinunter, der von einem recht breiten Radweg gesäumt wird. Das größte Abenteuer für die Autorin war allerdings, dass sie nach dem Mittagessen ihre Gruppe verlor und in strömendem Regen, ohne Stadtplan oder irgendeine Handy-



Gruppenbild mit „Star“. Die Teilnehmer der ICHC-Konferenz.

Foto: Renate Franz

Nummer, plötzlich allein durch Manhattan radelte – wie man an diesen Zeilen sieht, ein Abenteuer mit gutem Ausgang...

Die kommende 22. ICHC wird 2010 in Prag stattfinden, Ende Juli/Anfang August; der genaue Termin steht wegen Überschneidungen noch nicht fest. Weitere Informationen gibt es unter www.cycling-history.org. Wer regelmäßig mit aktuellen Informationen versorgt werden möchte, kann seine Mail-Adresse dort in den Verteiler eintragen lassen.

Renate Franz

Wintertreffen in Erfurt: Rückblick und Vorschau

Das jährliche Wintertreffen in Erfurt hat sich inzwischen einen ähnlichen Stammpplatz im Veranstaltungskalender unseres Vereins erobert wie die Velocipeddiade. Auf Einladung von Tilman Wagenknecht treffen sich in der thüringischen Landeshauptstadt Fahrradfreunde, um Fachvorträgen zu lauschen, seltene Teile zu tauschen und Vereinsthemen zu besprechen.

Rückblick: Treffen 2009

Das zurückliegende Treffen, vom 13. bis 15. Februar in der Erfurter Jugendherberge, war bereits die 8. Zusammenkunft in einer Reihe von Veranstaltungen, die inzwischen zu einer starken Tradition gewachsen sind.

Dabei war Tilman noch Mitte Januar sehr skeptisch: Es gab kaum Anmeldungen und noch weniger Vortragsthemen. Doch dann muss etwas Geheimnisvolles geschehen sein, denn die Teilnehmerzahl stieg nahezu über Nacht auf insgesamt 45, und die Themen waren so vielfältig, dass sogar die geplante Fahrt nach Jena gestrichen werden musste.

Der Ablauf der Veranstaltung hat sich bewährt: gemeinsames Abendessen am Anreisetag, Tagungsbeginn mit einem Trödelmarkt, Eröffnung durch den Vereinsvorsitzenden, Begrüßung durch Tilman, Themenblock 1, Mittagessen, Themenblock 2, gemeinsames Abendessen in der Stadt. Sonntags dann der Themenblock 3 und zum Schluss das Abschieds-Mittagessen vor der Abreise. Bewährt hat sich auch die Jugendherberge als preiswerter und den Ansprüchen genügender Veranstaltungs- und Übernachtungsort.

Für alle, die nicht dabei waren, hier eine Aufstellung der Referenten und ihrer Themen, fallweise mit Stichworten ergänzt:

Ernst Brust: *Getriebenaben der Neuzeit, E-Bike.*
Berthold Glunz: *Velodog – Was steht dahinter? (Über Hundepistolen).*
Nils Niemeyer: *Doping im Radsport der 50er Jahre.; Vorstellung des Vereins „Leezen-Kultur“ in Münster (Leezen: Bezeichnung für Fahrrad in Münster).*
Sven Altfelder: *Das AGB Einheitsrad.*
Heinrich Klein: *Fahrräder und die passende Bekleidung.*
Frank Papperitz: *Zur Geschichte einer sächsischen Fahrradhandlung.*



Fotopause vor dem Mittagessen: Wintertreffen in Erfurt 2009.

Foto: Tilman Wagenknecht

Alexander Mayrhofer: *Von Gartenhaus zu Gartenhaus – Eine Eroica in der Toscana des Ostens?*

Kurt Niemeyer/Vorstand: *Aktuelles.*
Tilman Wagenknecht: *Friedrich und Richard Gottschalk, Nabenhersteller in Dresden.*

Michael Mertins: *Kurioses aus der Fahrrad-Werbeküche.*

Sascha Kaltwasser: *Fahrräder – anders als normal. (Vorstellung von Exemplaren der eigenen Sammlung).*

Thomas Stachowski: *Ein „Landwehr“-Fahrradrest – was kann man damit tun?*
Uli Feick: *Ein Fahrrad mit Hebelantrieb – Vorstellung eines Prototypen.*

Nils Hinrichsen: *Kulturgeschichten rund ums Rad – Ausstellungskonzept.*

Kurt Niemeyer: *Schlusswort und Dank an Tilman Wagenknecht für die hervorragende Organisation.*

Der zuvor angekündigte Nabenworkshop wurde als Ausstellung umgesetzt. Mehrere Mitglieder hatten Naben verschiedener Hersteller mitgebracht und ausgestellt. Hinzu kamen umfangreiche Beispiele aus der Nabenwerbung und eine Tafel mit Naben zahlreicher Hersteller, die auseinandergenommen waren, so dass man auch die Innereien betrachten konnte. Die Exponate zu dieser Ausstellung kamen von: Stefan Guntschnigg und Gerhard Eggers (Hauptanteil mit Naben und Werbung), Tilman Wagenknecht, Sven Altfelder, Walter Euhus, Frank Papperitz (Literatur) und Heiko Fischer.

Aufgrund des umfangreichen vorliegenden Materials soll versucht werden, ein Buch in der Schriftenreihe des Vereins zu erstellen. Wir bitten deshalb alle Mitglieder, die nicht in Erfurt waren, ihre Bestände zu sichten und Kontakt aufzunehmen mit Walter Euhus, Deisterweg 15, 30851 Langenhagen, Tel. 0511/ 73 14 74, Fax 0511/ 72 61 769, E-Mail: w.euhus@t-online.de

Ausblick: Treffen 2010

Termin für das kommende Wintertreffen ist der 19. bis 21. Februar 2009. Nur einmalig im Programm ist der Dachbodenflohmarkt bei Tilman Wagenknecht, aufgrund seines Umzugs in ein neues Domizil. Der Flohmarkt startet bereits am Freitag um 12:00 Uhr, das weitere Programm verläuft ab 15:00 Uhr wie bewährt.

Für die Fachvorträge sucht Tilman noch dringend Themen und Referenten – sie sind nicht nur das Salz in der Suppe, sondern der eigentliche Anlass für das jährliche Treffen in Erfurt. Das Sonderthema der kleinen Ausstellung 2010 heißt „Frühe elektrische Beleuchtung“. Auch dafür sind Referenten oder Aussteller gesucht. Detaillierte Informationen zu allen Punkten finden sich in dem Flyer, der dieser Ausgabe beiliegt. Das genaue Programm mit den Vorträgen steht ab Januar auf der Vereins-Website: www.historische-fahrraeder.de



IVCA Rallye Insel Mön, Dänemark



Zum ersten Mal findet die IVCA-Rallye in Skandinavien statt: Vom 2. bis 6. Juli lädt der Dansk Veteranicykel zur 30. IVCA-Rallye auf die Insel Mön, ungefähr 90 km südlich von Kopenhagen. Die Rallye wird sich um das Bürgerhaus von Hjer-tebjerg konzentrieren. Übernachtungs-möglichkeiten sind im Umkreis von sie-ben Kilometern reichlich vorhanden.

Vorläufiges Programm

Die Abendessen werden in einem Zelt serviert, und im Alten Bürgerhaus wird es

abends die „Hygge-hour“ mit Vorträgen, Bildershows u. ä. und am Sonnabend mit Bar und Tanz, geben.

Mittwoch, 2. Juni 2010

Anmeldung im Bürgerhaus von Hjer-tebjerg ab 12.00 Uhr, 19.00 Uhr offizielle Eröffnung der Rallye und Abendessen, Austragung der Weltmeisterschaften.

Donnerstag, 3. Juni 2010

6.00 Uhr Start der Century: Die Stre-cke auf öffentlichen Straßen wird eine 25-Meilen-Runde sein, die zur Insel

Nyord und zurück führt. 19.00 Uhr Abendessen und „Hygge-hour“.

Freitag, 4. Oktober 2010

Picknick-Fahrt zu den Kreidefelsen von Mön. IVCA-Mitgliederversammlung und Flohmarkt. 19.00 Uhr Abendessen und „Hygge-hour“.

Sonnabend, 5. Juni 2010

Kostümausfahrt. Der Tag beginnt mit dem Gruppenfoto, Mittagessen gibt es in Stege von einem historischen Hot-Dog-Stand. Am Nachmittag geht es auf Exkursionen in kleinen Gruppen durch Stege. 19.00 Uhr Abendessen und „Hyg-ge-hour“ mit Bar und Tanz.

Alle Infos unter: www.cykefestival.dk

Eine heilsame Lektion

Glynn Stockdale, Knutsford, England, übersetzt von Toni Theilmeier

In den 1980er Jahren gab es reichlich Gelegenheiten, eine große Bandbreite an älteren Maschinen zu günstigen Preisen zu erwerben. In meiner unmittelbaren Umgebung wurde ich als der Fahrradmann bekannt, und Leute besuchten mich regelmäßig mit Tipps zu Rädern, die zu verkaufen oder günstig abzugeben waren. Es handelte sich meistens um Damenräder und mehrere hatten hölzerne Kotschützer und Rockschrützer. Ich führte immer eine Schachtel Minzepralinen im Lieferwagen mit und das war normaler-weise alles, was erforderlich war, um den Kauf abzuschließen.

Der schwierige Teil kam danach – ich musste die Räder nach Hause bekom-men, ohne dass meine Frau ihrer gewahr wurde. Sie ist eine verehrungs-würdige Frau, aber sie hasst Fahrräder leidenschaftlich.

Glücklicherweise befand sich nahe am Haus, in dem wir damals lebten, eine ausgebaute Scheune, die aber vom Haus aus nicht einsehbar war. Der Dachboden der Scheune war herunter-gekommen und voller Mäuse, so dass meine Frau sich nie ins „Mäuselnd“ hinauftraute. Ich konnte das Auto vor der Scheune parken, die Räder die Treppe hinaufbugsieren, und das war's. Langsam, Monat für Monat, wuchs meine geheime Sammlung. Jahre vergingen und ich wurde nervös, wenn ich an die Stabilität des Speicherbodens dachte, der inzwischen ein beträchtliches Gewicht zu tragen hatte. Wenn

meine Frau Besuche machte, verstärkte ich verschiedene, strategisch gelegene Stellen.

Im Frühjahr 1990 hatte ich die Chance, meine Sammlung zu verdoppeln, als ich in der Zeitung las, dass eine große Anzahl an Fahrrädern verkauft werden sollte. Sie sollte vom örtlichen Auktionshaus ohne Mindestgebot versteigert werden, und die Besichtigung begann am folgenden Tag. Erstaunlich. Ich legte meine Termine um und erschien bei der Besichtigung um 12 Uhr Mittags. Eine komplette Wand war reserviert worden für eine beeindruckende Reihe von 73 Maschinen, einschließlich dreier Tandems, und alle in unrestauriertem Zustand. Ich begann meine Inspektion und entdeckte schnell einige interessante Damenräder des frühen 20. Jahrhunderts.

Das Problem begann mit dem ersten Tandem, als ich entdeckte, dass es meins war. Es dämmerte mir, dass alle anderen Maschinen ebenfalls mir gehörten, offenkundig gestohlen. Zeit für entschlo-senes Handeln! „Könnte ich mit Mr. Brocklehurst, dem Chef, sprechen?“ Mr. Brocklehurst erschien prompt, lächelnd. „Mr. Brocklehurst, ich stelle Sie unter Arrest und beschlagnahme alle diese Fahrräder, bis die Polizei kommt.“ Immer noch lächelnd entgegnete Mr. Brockle-hurst: „Ah ja, Sie müssen Mr. Stockdale sein. Sie wurden uns angekündigt. Ihre Frau lieferte diese Fahrräder ein und lässt ausrichten, dass Sie auf die Räder bieten können, wenn Sie möchten. Der gesamte Erlös geht jedoch an ihre Frau.“

Ich kehrte gedankenverloren nach Hause zurück, verzehrte mein Essen und las die Zeitung – zwei Stunden vergingen und kein Wort fiel. Schluss-endlich hielt ich es nicht mehr aus und berichtete meiner Frau, dass ich bei der Besichtigung gewesen war, wo ich erstaunt war, meine Sammlung angeboten zu finden.

Meine Frau erklärte mir, dass es einen Wasserrohrbruch in der Scheune gegeben hatte und ein Klempner herbeigerufen worden war, um ihn zu beseitigen. Er war auf den Dachboden gestiegen und hatte die Sammlung entdeckt. Meine Frau hatte sie ange-schaut und das Auktionshaus gebeten, sie unverzüglich abzuholen.

Sie fuhr fort, es verhalte sich folgendermaßen: In einer Ehe müsse Vertrauen herrschen. Ich hätte kurzfristig versagt, was jedoch mit Geld wieder gutgemacht werden könne. Keine vollgummibereiften Räder wären dem Auktionshaus überantwor-tet worden, und mir stünde es frei, so viele von den übrigen 73 Rädern zurückzukaufen, wie ich wollte.

Ich wohnte der Auktion nicht bei und hörte später, dass das Tandem, das ich für £150 gekauft hatte, für £90 verkauft worden war. Die Höhe des Endbetrags erfuhr ich nie. Nach 15 Jahren bin ich noch immer verarmt, aber doch verheiratet – so gerade.

Glynn Stockdale ist einer der bekanntesten Hochrad-Sammler Großbritanniens und besitzt ein Café in Knutsford/Cheshire (bei Manches-ter), unter dessen Decke Dutzende der ausgesuchtesten Hochräder hängen. (Anm. d. Übers.)

Mein Rad

aus der Sammlung von Malte Jann Dewitz, Hennigsdorf

Das vorgestellte Rad...

... ist ein Kinderfahrrad der FERBEDO Werke (Ferdinand Bethäuser Nürnberg/Doos), wahrscheinlich aus dem Zeitraum 1930 bis 1950. Es verfügt über eine zusätzlich zu montierende Achse mit Antriebseinheit inklusive drittem Rad für den Umbau zum Dreirad.

Wie lange hast Du das Rad schon?

Das weiß ich gar nicht genau. Ich kenne das Rad, so lange ich denken kann. Als ich das erste Mal damit fahren konnte, hat Papa es mir geschenkt.

Woher stammt es?

Papa sagt, er hat es vor einigen Jahren von einem Teilemarkt mitgebracht. Als ich dann vor zwei Jahren laufen lernte, hat er es renoviert.

Was magst Du an ihm besonders?

Ganz toll ist, dass ich mit dem Rad so schön rückwärts fahren und einparken kann. Papa sagt, das liegt am Starrlauf. Mir gefällt auch das Körbchen, weil ich darin meine Plüschente mitnehmen kann. Papa findet es richtig schön, dass das kleine Schild unter dem Lenker dran ist und auch auf dem Sattel FERBEDO draufsteht.

Was gefällt Dir überhaupt nicht?

Das Anhalten ist immer schwierig. Ich komme nicht richtig an den Bremshebel und mit den Füßen auch nicht auf den Boden. Deshalb muss ich immer versuchen ganz langsam zu treten, obwohl die Pedalen schneller wollen. Das klappt meistens, und Papa ist ganz stolz, weil ich das mit dem „Gegentreten“ ganz allein gelernt habe.

Welches war bisher Dein schönstes Erlebnis mit dem Rad?

Ich bin noch nicht viel mit dem Rad gefahren. Mama sagt immer, wenn ich noch nicht schnell anhalten kann, darf ich nicht bei Fahrradtreffen damit herumfahren. Papa lässt mich manchmal vor seiner Fahrradwerkstatt mit meinem Rad auf dem Radweg fahren und läuft dann neben mir her. Als die Fotos gemacht wurden bin ich schon ganz weit gefahren. Papa sagt, bestimmt 1.000m! Da haben viele Leute gewunken und gelacht, das war schön!

Anmerkung: Das Interview führte der Vater. Da Malte noch klein ist, wurden große Teile der Aussagen vom Papa übersetzt und ergänzt.

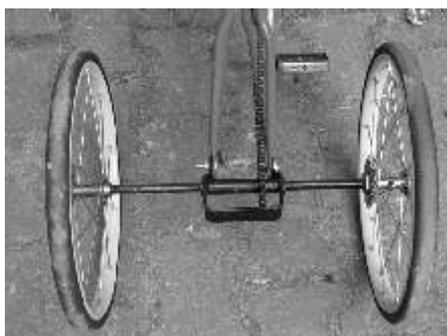


Foto oben:
Das Rad präsentiert sich im typischen Feuerwehrrot mit Blechgabel, Stahlpedalen und Starrlauf. Eine zusätzlich erhältliche Achse lässt eine Nutzung als Dreirad zu.

Foto links:
Das Lenkerkörbchen ist ein zeitgemäßes Zubehör und gehört nicht zur Ausstattung.

Foto unten links:
Das eigentliche Hinterrad wird mit der Dreiradachse mittels Splint fest verbunden und dient dem Antrieb. Mangels eines Differenzials läuft das zusätzliche dritte Rad frei mit.

Foto unten rechts:
Komfort auch für die Jüngsten: FERBEDO Ledersattel.



Vereinsnachrichten

Velocipediade in Varel

Auf der Jahreshauptversammlung in Varel, am 23. August, standen turnusmäßig Neuwahlen zum Vorstand an. Dabei wurde das Gremium entlastet und in seiner bisherigen Zusammensetzung durch die Mitglieder bestätigt. In der Schriftenreihe des Vereins erschien das Buch „Die wilde, verwegene Jagd“ von Toni Theilmeier, das pünktlich zur Velocipediade für alle Freunde des Steher-Sports verfügbar war.

Für seine langjährige Tätigkeit in der Redaktion des KS wurde in Varel Michael Mertins geehrt. Vom Verein gab es ein Poloshirt mit dem aufgestickten Schriftzug „Knochenschüttler – Chefredakteur a. D.“. Als weitere Anerkennung überreichte das neue Redaktionsmitglied Uli

Feick ein Paar TOLO-Pedalen in Originalverpackung.



Abschiedsgeschenk für den Chefredakteur a.D., Michael Mertins.

Vorstandssitzung in Leipzig

Im Zuge der zurückliegenden Sitzung in Leipzig beschäftigte sich der Vorstand mit mehreren Themen, darunter auch die Velocipediade 2011. Sie wird aller Vor-

sicht nach vom 19. bis 21. August 2011 in Leipzig stattfinden. Bewährt hat sich der Ansatz, auf dem Wintertreffen Vereinsthemen zu diskutieren. Auf dem kommenden Treffen in Erfurt sollen daher folgende Themen besprochen werden: Festabend und Musik; Projekt Museumslandkarte; Autoaufkleber.

Die A40 zwischen Dortmund und Duisburg wird im Rahmen der „Kulturhauptstadt Ruhr“ am 18. Juni 2010 für den Autoverkehr gesperrt. Es finden auf diesem Streckenabschnitt verschiedene Aktionen statt, und der ADFC fragt nach, ob der Verein sich am größten Fahrradmuseum Deutschlands beteiligen möchte. Denkbar wäre beispielsweise, dass eine Gruppe aus unseren Reihen eine Teilstrecke der 60 km unter die Räder nimmt.

Für die Schriftenreihe sind weiterhin gute Vorschläge und Skripte erwünscht.

Die Feder

Von Herbert Kuner, Utrecht

Zunächst meinen herzlichen Dank an Kanta Haguma, der mir die Feder in die Hand gedrückt hat!

Wie fing es bei mir mit den alten Fahrrädern an? Bis vor knapp 20 Jahren fuhr ich immer auf billigen Kettenschaltungsrädern, wie sie damals üblich waren. Schnell, aber sozusagen leidenschaftslos. Bis mir ein schweres 1954er Göricke-Tourenrad in die Hände fiel, das mir die Augen fürs gemächliche und bequeme Fahren öffnete. Bald darauf zog ich in die Niederlande um, wo die meisten Radfahrer nichts anderes kennen als einen gemächlichen und bequemen Fahrstil. Hier kam meine Leidenschaft für gute, bequeme Stadträder erst richtig zur Entfaltung, und von diesem Zeitpunkt an mussten es für mich immer Hollandräder sein!

Alles Weitere verlief in mehreren, aufeinander aufbauenden Phasen. An meinem neuen Wohnort fand ich bald eine Teilzeitstelle in einem Gebraucht-fahrradladen. Dort entstand mein Interesse für Details und Merkmale alter Fahrräder, für Rahmenummern, Baujahrstempelungen usw. Ich fing an, diese Daten in einer Datenbank zu sammeln, auch als ich das Schrauben später wieder nur als Hobby betrieb. Holländische Bahnhofsfahrradstände bieten, wie jeder weiß, der einmal in Holland

war, schließlich auch genügend Stoff für Liebhaber alter Räder, und auf dem hiesigen Schrottplatz habe ich jahrelang bei regelmäßigen Besuchen viele Teile und Daten gesammelt.

Als Ende der 1990er Jahre das Internet zu einem brauchbaren und allgemein verbreiteten Medium wurde, setzte ich es über die eigene Website www.rijwiel.net als neues und effektiveres Mittel zur Datensammlung ein. Gleichzeitig konnte ich so auch anderen mein erworbenes Wissen zur Verfügung stellen – durch Datierungshilfen für Interessierte und immer mehr auch durch das Schreiben von Artikeln über Aspekte der holländischen Fahrradgeschichte. So entwickelte sich als neue Phase das Interesse für geschichtliche Hintergründe: Ich sammelte Dokumentationsmaterial, besuchte Archive und sprach mit Zeitzeugen.

Damit sind alle Elemente beisammen, die auch heute noch meine Beschäftigung mit historischen Fahrrädern ausmachen: das Schrauben, die Datenbank (aktuell über 6.300 Fahrräder), die Website und fahrradgeschichtliche Recherchen, die im Lauf der Zeit zu einem eigenen Archiv geführt haben. Dabei interessieren mich die Fahrräder am meisten, die man als „Mittelmaß“ bezeichnen könnte: Fahrräder mittleren Alters, also etwa Baujahr 1930 bis 1960, und mit einer mittleren Reifenbreite von 32 bis 40 mm nach ETRTO. Der Rest ist mir oft zu museumsträchtig oder zu modern, zu fragil oder zu plump, zu exklusiv oder zu schlecht.

Einen Punkt möchte ich bei dieser Gelegenheit noch ansprechen: es gibt Fahrradsammler und Fahrradhistoriker. Das braucht nicht zwangsläufig ein Gegensatz zu sein. Im Gegenteil, ich freue mich immer, wenn Leute beides zu vereinen wissen. Nichts ist so interessant, als einem Sammler zuzuhören, der über fundiertes Wissen über den geschichtlichen Kontext seiner Sammlerstücke verfügt, ohne sich in Details zu verlieren. Wie oft werden Objekte angehäuft, ohne dass der Eigentümer größere Zusammenhänge erkennen und Werte relativieren kann.

Hier fehlt mir oft die Balance in unserer niederländischen Sammlerszene, die sehr von der reinen Sammelleidenschaft geprägt ist. Es ist dann immer ein freudiges Ereignis, wenn dreimal im Jahr der Knochenschüttler durch den Briefschlitz rutscht, dessen Themenspektrum angenehm breit gefächert ist. Denn bei aller Liebe zum "alten Eisen" – ohne die Menschen, die das früher hergestellt haben und darauf gefahren sind, ist auch das nichts weiter als tote Materie.

Damit reiche ich die Feder weiter an einen Münchner (im Herzen aber ein Berliner), an jemanden, bei dem geschichtliches Wissen und Sammelleidenschaft gleichermaßen ausgeprägt sind, was oft zu herzerfrischenden Ergebnissen führt: Matthias Pühl. Es wird ihn nicht überraschen.

VERKAUFE

Wanderer Herrenfahrrad. Der Rahmen ist schwarz emailliert, fahrbereit, 28" (Wurde bis vor 5 Jahren noch gefahren), sehr guter Zustand. Baujahr ist mir leider nicht bekannt. Da ich mit diesem Rad mit 6 Jahren Fahrrad fahren gelernt habe, gehe ich davon aus, dass dieses Rad ca. 60 Jahre alt ist, ggf. auch älter. Das Rad steht in Siegburg. Preis: gegen Gebot. Gisela Krahe, giselakrahe@t-online.de, 0172-2648900.

Diamant Modell 100. Rahmennummer 710799, von 1928. Lenker nicht original aber zeitgemäß, Lyotard-Pedale jünger. Bis auf Pedale alle Metallteile vernickelt. Weitestgehend originaler Zustand, Rennsattel Diamant. Größe: 55 cm. Preis: 700,- Euro. Thomas Busch, t.busch@haus7.com, 0228-1802003.

Sehr schönes 1960er Jahre **Express Damenrad**, Spoiler Windhund, Metallplaketten, grüne Originalfarbe, spezielle Lackiertechnik. Katrin Jacob, katrin_jacob@gmx.de, 0162-2335370.

Sehr gut erhaltenes **Stricker Herrenrad**. Baujahr ca. 1948, selbst das Licht funktioniert noch, lediglich das Pferd auf dem Kotflügel ist abgebrochen. Hansjürgen Neff, hansjuergen.neff@gmx.de, 07261/12589.

Seltene **Emaillier-Werbeschild** (guter Zustand, abgekanteter Rand) der **Firma Kayser Fahrräder** aus Kaiserslautern. Das Schild stammt vermutlich aus den 20er oder 30er Jahren. Bilder können auf Anfrage zugesendet werden. Jörn Hofschulz, joern.hofschulz@gmx.de, 0176-78714909.

Verschenke **altes Miele Damenfahrrad**, Baujahr nach Rahmennummer 1938 oder 1939, Kellerfund, Reifen platt. Bis auf die Lampen scheinbar alles noch originale Miele-Teile. Bin kein Experte. Standort Leipzig, nur Abholung. Anja Möbis, anja.moebis@gmx.de, 0341-3190410.

Fahrbereites **Stricker Herren-Damenrad-Pärchen** als Teilesponder oder für den Neuaufbau. Die Naben der Räder sind mit 1953/54 gestempelt. Die Räder sind rostig. Lampe, Dynamo, Rücklicht und Werkzeugtaschen original. Bilder können gemailt werden. Harry Bublitz, Nordhausen, bublitz1@arcor.de, 03631-601669.

Dreieckige **Adler Werkzeugtasche** 20/30er Jahre (symmetrisch) mit originaler Adler Prägung, guter Zustand. VHB 65,- Euro. Wolfgang Görmann, goermann@web.de, 05234-820473

Alte Fahrräder 20er-50er Jahre (Brennabor, Procopp). Ich will mich aus Zeitgründen von meinen alten Fahrrädern trennen. Dabei ein Brennabor mit Wulstreifen (1928, neue Wulstreifen) ein Diamant (späte 40er/frühe 50er Jahre), beide voll fahrbereit aber nicht ganz original, aber beide nur mit Teilen aus der jeweiligen Zeit. Dann noch ein Brennabor

28" Herrenrad, 2 x Damenrad (Vorkrieg), nicht komplett aber gute Basis. Und noch ein Herrenradrahmen (DIAMANT, 50er Jahre). Dabei sind noch div. Teile, wie Stangenbremsen, Schutzbleche, Räder (auch für Wulstreifen). Standort: Halle/Saale. Andreas Mehnert, mehnert-andreas@web.de, 0151-18340825.

Hochrad 52', unbekannter Hersteller, um 1882, Räder neu eingespeicht, Gleitlager, recht einfaches Modell für kurze Ausfahrten u.ä. gut geeignet. Weitere Bilder gerne auf Anfrage, ab Anfang Januar in Deutschland (Rhein-Main-Gebiet), Preis VHB 1.750,- Euro. Michael Grützner, 0044-1923-720 490 (England – rufe gern zurück) oder michael@mochet.org.



SUCHE

Alles über die **Sattelfabrik Richard Nagel & Co.**, Bielefeld, besonders aus den 20er und 30er Jahren, gern auch Kopien. Michael Mertins, 0521-886436.

Für Jarey "Sessel"-Rad: Fehlende Teile wie Vorder-/Hinterrad mit Antrieb und Schutzbleche. Horst Hassel, info@plbg.de, 02357-903090.

Weiße Wulstbereifung in 28 Zoll. Zustand egal, auch nicht mehr fahrbar. Thomas Schobel, Berlin, 0162-9348272.

Tandem, fahrbar, **30er Jahre** oder früher, möglichst guter Lack. **NSU-Räder vor 1935** sowie alles zu Fahrrädern und Naben dieser Marke. DDR-Kinderdreirad im Raketentstil.



Ich fuhr dieses Modell als Kind. Sven Dewitz, rostige-speiche@web.de, 03302-203387.

Steuerkopfschild für **Mifa-Rad**. Steffen Beneicke, Henricistraße 51, 04177 Leipzig. Tel: 0341-4794060.

Historisches Fahrrad, Rahmenhöhe **größer 62 cm**, als Alltagsrad. Bin 1,95m groß und von lauter Mountainbikes umgeben. Georg Werner, gwerner@ronet.de, 08031-288143.

3-Gang-Adler-Anleitung, gerne **Kopie**. Ist vermutlich sehr nützlich zum Öffnen des Getriebes. Flo Granderrath, cohagen@gmx.de, 0170-1658384.

Einen **originalen Satz Dürkopp-Schutzbleche** für ein 28" Herrenrad der 30er Jahre. Erik Herschmann, e.herschmann@web.de, 0351-2013822.

Tretlagerachse für **Opel Doppelstabil**. Alfred Hollenbach, a.hollenbach@freenet.de, 07334-959324.

Für einen **Diamantrahmen** aus den frühen 20igern das passende **Steuerkopfschild**. Christian Körner, koernson@web.de, 01762-1685056.

OPEL ZR3 oder andere **Halbrenner** Bj. 1900 – 1927. Zustand ist soweit egal, doch Rahmen und Gabel sollten nicht verbogen sein. Wird komplett restauriert! Markus Söhnel, hoizbam@web.de, 01512-1949529.

Kullissenschalthebel 3-Gang Fichtel & Sachs für meine 3-Gang-Nabe, **Baujahr 1942**. Wer kann mir schnell aus der Patsche helfen? Danke vorab mit Gruß aus Essen. Stephan Klansen, info@bergetappe.de, 0201-5643247.

Komplette Bahn- und Rennräder, deutsche Fabrikate, vor 1950. Thomas Busch, t.busch@haus7.com, 0170-9668090.

Pedalen Adler Damenrad 1950. Falls jemand eine Bezugsquelle kennt, selber welche hat oder sonstige Informationen hat, würde ich mich über eine Nachricht freuen. Anna Grill, nanalhi@hotmail.com, 0175-2283227.

Hochrad antik oder **Replica** (gebraucht). Wilhelm Meier, musik-baron@vodafone.de, 05221-7613948 u. 0172-1725066.

Damenrad Juwel. Suche sämtliche Teile zu dieser Fahrradmarke. Zustand egal. Christopher Lange, christopher-lange@freenet.de, 034361-63158.

1930er **Schutzblechemblem** für **Hercules** Damenrad, das mit dem Schwung nach vorn, nicht der Zeppelin, sowie **rote Decken** in Größe **650 B** für ein frz. Jugendrad aus den 50ern. Marco Böhme, marco.boehme@web.de, 06202-970950.

Panther Steuerkopfschild. Lochabstand 56mm. Es handelt sich um ein Druckgusschild. Des weiteren **2 Paar Griffe** für Lenkerdurchmesser **25mm**. Habe die Dinger in Rot und Schwarz auf dem Teilemarkt in Neuruppin liegen sehen. André Schmitt, schmitt.andre@gmx.de, 0174-5913366.

Heinrich Klein ist tot

Nach kurzer und schwerer Krankheit verstarb am 29. Oktober im Alter von 66 Jahren unser Vereinskamerad Heinrich Klein. Wir verlieren mit ihm einen immer aktiven, historisch interessierten Sammlerfreund und eine starke Persönlichkeit. Noch im letzten Knochenschüttler konnte er sein Rad vorstellen. Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

Historische Fahrräder Berlin e.V.

TERMINE

19. bis 21. Februar 2010: Wintertreffen des Historische Fahrräder e.V. in der Jugendherberge Erfurt. Vorträge, Tödelmarkt, Busfahrt zu einem technikhistorischen Museum etc. Weitere Informationen auf der Vereinshomepage.

20.-21. Februar 2010: Technorama in Kassel, www.technorama.de.

25.-25. April 2010: Veterama in Ludwigshafen, www.veterama.de.

1.-2. Mai 2010: Technorama in Ulm.

6. Mai 2010: 1. Deutsche Rennradbörse in Rommerskirchen, Infos: <http://deutscherennradboerse.blogspot.com> oder bei Thomas Busch, 0228-1802003.

2. bis 6. Juni 2010: Dansk Veterancykel Klub richtet die **30. IVCA-Rallye in Dänemark** aus, www.cykelfestival.dk.

20. Juni 2010: 7. Historische Bodenseeradtour. Radtour mit alten Fahrrädern in der Bodenseeregion. Weitere Information unter Tel. 07542-22419 oder auf der Vereinshomepage.

Wir begrüßen herzlich die Neumitglieder (Stand 26.11.2009)

686 Detlef Schomecker, Hornstraße 34, 49326 Melle, Tel. 05429-761

687 Sebastian Sammet, Auf dem Tietschenberg 17, 53902 Bad Münstereifel/Avloff, Tel. 02253-543050, s.sammet@t-online.de

688 Richard Neidl, Gossersdorf 21, 94357 Konzell, Tel. 09963-572

689 Claus Edelmann, Himpendahlweg 9 A, 44141 Dortmund, Tel. 0231-4191721

690 Otto Bernard, Walderbrückenweg 3, 6068 Mils/Hall, Österreich, Tel. 0043-(0)699 15840115, Fax 0043-(0)5223 5840222, otto.bernard@bernard-ing.com

691 Albrecht Mugler, Anton-Günther-Weg 10, 09337 Hohenstein-Ernstthal, Tel. 03723-747103, mobil 0173-3460700, albrecht.mugler@mugler.de

692 Frank Immeln, Straßburger Allee 47, 41199 Mönchengladbach, Tel. 02166-120011, frankimmeln@t-online.de

693 Bernd Kleinbrahm, Martinusstr. 32, 41569 Rommerskirchen, Tel. 02183-417828, bernd.kleinbrahm@freenet.de

694 Roswitha Decker, Hof 3, 94357 Konzell, deckerroswitha@freenet.de

695 Rüdiger Joppich, Bindingstr. 4, 32257 Bünde, Tel. 05223-44178, rjoppich@gmx.de

696 Christopher Lange, A.-Weidner-Weg 13, 04774 Dahlen, Tel. 034361-63158, christopherlange@freenet.de

697 Steffen Heiber, Keunescher Kirchweg 57, 03149 Forst/Lausitz, Tel. 03562-663310, s.heibear@online.de

698 Daniel Bartholdi, Holdernstraße 31, 9038 Rehetobel, Schweiz, Tel. 0041-(0)718772847, daniel.bartholdi@ascom.ch

699 Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e.V., FDTM, Trebbiner Str. 9, 10963 Berlin, Tel. 030-2622031, Fax 030-26558185, info@fdtmb.de

700 Norbert Hanke, Palisadenring 1, 74177 Bad Friedrichshall, 0178-6297869, hanke_norbert@web.de

Adressänderungen und Korrekturen

111 Roland Huhn, Lobsienstraße 35, 28201 Bremen, Tel. 0209-274702, Fax 0209-26029, roland.huhn@gmx.de

159 Günter und Maria Erber, Familienmitgliederschaft, Alter Postweg 32, 32756 Detmold
305 Konrad und Helene Winkler, Familienmitgliederschaft, Bürgstadterstr. 9, 63928 Eichenbühl

306 Dieter Dölling, Postfach 910319, 30423 Hannover, Tel. 0511-5344526, dieterdoelling@arcor.de

308 Markus Beer, Gabelsbergerweg 12, 33334 Gütersloh, mobil 0172-5103176, markus73beer@gmx.de

363 Björn Clemenz, Vordergasse 4, 36289 Friedewald, mobil 0171-7214574

444 Alexander Meier, Venloer Str. 446, 50825 Köln, Tel. 0221-16839518, mobil 0163-7425549, alexmeier1979@yahoo.de

480 Martin Möller, Wöflinstr. 13, 79104 Freiburg, Tel. 0761-3196403, mail@martinmoeller.de

497 Jutta Köhler, Sudetenstr. 55, 97299 Zell am Main, Tel. 0931-40 71 83, mobil 0160-91381907, ladri@gmx.de

681 Andreas und Anna Reichl, Familienmitgliederschaft, Am Steckelberg 11, 21368 Dahlenburg, 05851-7619

Austritte

101 Werner Aidn, 82335 Berg

219 Martin Höfer, 30419 Hannover

294 Steffen Flössel, 58849 Herscheid

478 Stefan Koth, 33613 Bielefeld

571 Heinrich Klein, 13347 Berlin, verstorben

Impressum

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

Herausgeber

Historische Fahrräder e. V.
Deisterweg 15B
30851 Langenhagen
Fon 0511-731474
Fax 0511-7261769
www.historischefahrraeder.de
info@historischefahrraeder.de
Bankverbindung: Deutsche Bank
Kto. 0105 353 BLZ 280 700 24

Redaktion

CvD, Leserforum
Thomas Busch (tb)
Irmintrudisstraße 7, 53111 Bonn
Fon 0228-1802003
t.busch@haus7.com

Fachartikel

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

Sven Altfelder (sa)

Bünteweg 50, 30559 Hannover
Fon 0511-3940930
laubtier@gmx.de

Treffen/Ausstellungen/Museen

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

Mein Rad/Die Feder

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

Literatur/Termine/Anzeigen

Maxi Kutschera (mk)
Windorfer Str. 72, 04229 Leipzig
Fon 0341-4011884
kontakt@maxime-verlag.de

Termine

termine@knochenschuetzler.de

Kostenlose Kleinanzeigen
anzeige@knochenschuetzler.de

Layout

text-tigger, 32051 Herford
Fon 05221-3469769

Druck

Druckerei Erich Strothmann
Sudbrackstr. 15, 33611 Bielefeld

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

deutsches
fahrrad
museum



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

97769 Bad Brückenau (Staatsbad)
Heinrich-von-Bibra-Straße 24
Tel. 09741/93 8253 · Fax 93 8254

laden@deutsches-fahrradmuseum.de
Inh.: Ivan Sojc · Mobil 0171 8394 800

Bücher, Videobücher, Lechthörner, Hörbücher, CD, DVD, MP3, MP4, MP5, MP6, MP7, MP8, MP9, MP10, MP11, MP12, MP13, MP14, MP15, MP16, MP17, MP18, MP19, MP20, MP21, MP22, MP23, MP24, MP25, MP26, MP27, MP28, MP29, MP30, MP31, MP32, MP33, MP34, MP35, MP36, MP37, MP38, MP39, MP40, MP41, MP42, MP43, MP44, MP45, MP46, MP47, MP48, MP49, MP50, MP51, MP52, MP53, MP54, MP55, MP56, MP57, MP58, MP59, MP60, MP61, MP62, MP63, MP64, MP65, MP66, MP67, MP68, MP69, MP70, MP71, MP72, MP73, MP74, MP75, MP76, MP77, MP78, MP79, MP80, MP81, MP82, MP83, MP84, MP85, MP86, MP87, MP88, MP89, MP90, MP91, MP92, MP93, MP94, MP95, MP96, MP97, MP98, MP99, MP100



www.fahrradbuch.de
Vertriebsabteilung



alles neu bei fahrradbuch.de
neue Seitenstruktur, neue Titel, neue
antiquarische Angebote, Kataloge,
internationale Bücher, Zeitschriften

www.fahrradbuch.de · Winfriedstraße 72 · 34229 Löhren · Tel. 0541 4011894 · Fax: 0541 4011981

**DAS MEISTERWERK AUS DER
»BICYCLE QUARTERLY«-REDAKTION:
JETZT AUCH AUF DEUTSCH**



Jan Heine mit J.P. Pradères

DIE RÄDER DER SIEGER

Eine fotografische Zeitreise

ISBN: 3763 910921 464

124 Seiten, Hardcover mit Schutzumschlag

19,90 EUR

Jan Heine und Jean-
Pierre Pradères erkun-
den die Radsportge-
schichte auf ihre wohl
schönste Weise: Legen-
däre Originalräder von
Coppi, Merckx & Co. im
Porträt. Wundervolle Fo-
tografien, kenntnisreich
geschriebene Texte.

Erhältlich überall im
Buchhandel – oder
direkt beim Verlag.

Bestellen Sie unseren Gesamtprospekt.

Covadonga Verlag

Spindelstr. 58 | 33604 Bielefeld

info@covadonga.de | www.covadonga.de



*Zubehör für klassische Fahrräder
Motorfahrräder und Mopeds*

Gartenweg 46

32609 Hüllhorst

Tel: 05744 / 920 528

Fax: 05744 / 920 529

www.velo-classic.de

fingerhut@velo-classic.de

Katalog auf Anfrage

WEIHNACHTEN IST GERETTET ...

