

Der

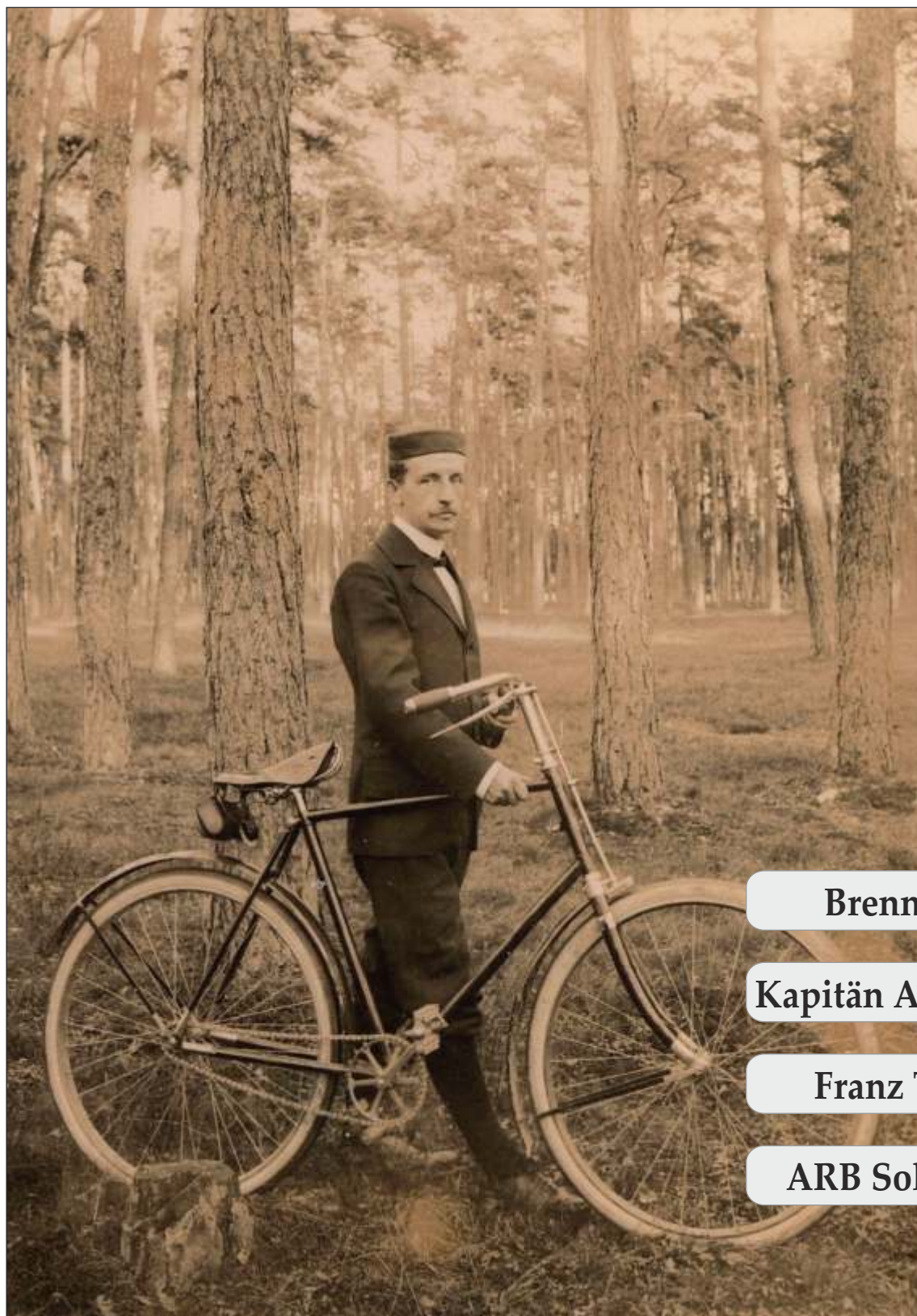
Mitgliederjournal Historische Fahrräder e.V. • ISSN 1430-2543 • Heft 62 • 2/2016

Knochenschüttler



Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder

62



Brennabor-Räder

Kapitän Alfred Schneider

Franz Todtenhöfer

ARB Solidarität Teil 2

In dieser Ausgabe:



Ein Hochrad mit gebogener Gabel - eine Rarität! Werbebeilage von Fritz Wolf aus Rosenheim, Innsbrucker Nachrichten Nr. 95, 28. April 1891

Handwerkskunst aus Brandenburg: Räder der Marke „Brennabor“

Diese renommierte Marke steht im Mittelpunkt des Berichts von Mario Steinbrink, der akribisch die Anfänge dieser Markenräder erforschte. Neue Fakten und bisher unveröffentlichte Fotos und Dokumente erhellen die Frühgeschichte der Brennabor-Räder.

Rennfahrer – Radartist – Dompteur – Zirkusdirektor: „Kapitän“ Alfred Schneider

Eine ungewöhnliche Karriere mit tragischem Ende beschreibt der Kenner der Zirkusszene Dietmar Winkler. Jahrelang recherchierte er das Leben des Draufgängers Schneider, der schließlich Opfer seiner Leidenschaft wurde.



Werbeanzeige aus: Der Artist, April 1904
Sammlung D. Winkler



Markenschild aus der Sammlung A. Krinke

Ein Leben für das Fahrrad: Franz Todtenhöfer

Andreas Krinke überrascht die KS-Leserschaft mit einer Chronik der Firma Franz Todtenhöfer und der bewegten Lebensgeschichte ihres Inhabers.

Ralf Beduhn setzt seine Geschichte über den ARB Solidarität für die Zwischenkriegszeit fort.

Liebe Leserinnen und Leser,

nun ist die Velocipediade 2016 schon wieder Geschichte. Wie schnelllebig die Zeit doch ist. Das Jahrestreffen war schön und es gab viele Begegnungen zwischen den Teilnehmern. Die Vorfreude auf die Veranstaltung setzt bei mir immer schon nach dem Wintertreffen ein. Monate später ist es endlich soweit, das erste Schlendern über den Teilemarkt – dieses freundliche Hallo von links und rechts aus den bekannten Gesichtern – ist mein Einstieg ins Jahrestreffen. Manchmal sind es auch schon lange vorher abgesprochene Verabredungen, die meine Erwartungshaltung steigern. Meistens sieht man sich nur einmal im Jahr und nutzt die Gelegenheit der Velocipediade zum Erzählen, Teiletauschen oder Fachsimpeln. Jeder will natürlich seine Neuigkeiten unter die Leute bringen, und abends ist mir immer etwas wirr im Kopf von den vielen Geschichten, die den Tag über auf mich einprasselten.



Foto: W. Euhus

Für mich gab es dieses Jahr eine besondere Begegnung, die schon ein paar Wochen vor der Velocipediade ausgemacht worden war: Ich war in Erfurt mit unserem Neumitglied John Hanson verabredet – einem Radreiseveteran, der von 1956 bis 1958 sagenhafte 34 000 km von Hamburg nach Australien mit dem Rad unterwegs war. Über diese Reise hat der Abenteurer nach fast 60 Jahren ein Buch verfasst, das er nun bei der „Velo“ an den Mann oder die Frau bringen wollte. In der Pause der Auktion fanden wir zusammen, der alte Mann von 83 Jahren war mit seinem umgehängten Werbeschild nicht zu

übersehen. Wir waren schnell per Du und ich konnte gleich ein paar Fragen zu seiner Reise loswerden, denn das Buch (siehe S. 35) hatte ich noch kurz vor unserem geplanten Treffen gelesen.

Beim Festabend konnte ich John den Teilnehmern als unseren Ehrengast vorstellen. Er war wegen des großen Publikums so berührt und aufgeregt, dass er seine Geschichte nur schwerlich auf die Reihe bekam. Nach einem großen Applaus konnte ich den Weltenbummler wieder zu seinem Platz begleiten, wo er an meiner Seite den weiteren Abend damit verbrachte, seine Bücher zu signieren. Als John mir abschließend sagte: Michael, das war ein großer Moment in meinem Leben, den habe ich Dir zu verdanken, wurde mir ganz warm ums Herz. Das war einer dieser besonderen Begegnungen, die für immer in meinem Gedächtnis bleiben werden. John, ich danke Dir, dass Du Dich auf den beschwerlichen Weg von Berlin nach Erfurt gemacht hast und wir uns persönlich kennen und schätzen lernen konnten.

Vielleicht geschieht Euch auch einmal solch' eine anrührende Begegnung – ich wünsche es Euch!

Es grüßt herzlich

Fuer Michael

Inhalt:

Editorial	3
Fachartikel	
- Mario Steinbrink: Vom Kinderwagen zum Fahrrad – Die Anfänge im Fahr- radbau der „Gebr. Reichstein“	4
- Dietmar Winkler: Vom Radsportler zum Dompteur – Das Leben des „Kapitän“ Alfred Schneider	11
- Andreas Krinke: Immer am Rad gedreht – Eine Chronik der Firma Todtenhöfer A.G.	17
- Ralf Beduhn: Aufstieg, Zerschlagung, Widerstand – Der ARKB „Solidarität“ zwischen 1919 und 1945	24
Post aus ...	
- England und Amerika	32
Literatur	
- Lesetipps	33
Autorenforum	
- Aus Schwedenstahl – HERMES M42 Militärcykel	36
Historisches Dokument	
- Brennbabor-Fundstücke	40
Veranstaltungen und Ausfahrten	
- Velocipediade in Erfurt	42
- Wintertreffen in Erfurt	44
- 10. Treffen historischer Fahrräder in Öhringen	45
Museen	
- Campagnolo-Sammlung	46
Vereinsnachrichten	
- Mitgliederversammlung Erfurt	46
- Hallo Fahrradfreunde – Johannes Rilk stellt sich vor	47
Mein Rad	48
Die Feder / Vereinsnachrichten	49
Termine / Zu guter Letzt	50
Impressum	50

Titelbild: Foto eines Brennbabor-Radlers um 1894; aus der Sammlung Mario Steinbrink



Vom Kinderwagen zum Fahrrad

Die Anfänge im Fahrradbau der „Gebr. Reichstein“

von Mario Steinbrink, Altbensdorf bei Brandenburg

In den vergangenen Jahren kam es bei Mario Steinbrink durch Anfragen von Fahrradfreunden und Auffinden unbekannter „Gebr. Reichstein“- und „Brennabor“-Fahrräder um 1890 zu Unklarheiten bei der Baujahr- und Modellbestimmung. Dies veranlasste unseren Autor zu tiefer gehenden Recherchen zum Beginn der Fahrradfabrikation im Hause „Brennabor“. Generell war diese dürftig erforscht und die Datelage aus der Zeit vor 1892 sehr lückenhaft. Hier werden nun erste neue, bedeutende Ergebnisse veröffentlicht. Mario Steinbrink verfasste diesen Beitrag in Gedenken an Hans Juchert, der am 29. April dieses Jahres verstarb. Der Heimatforscher Juchert, ebenfalls langjähriges Mitglied unseres Vereins, legte mit seiner Arbeit den Grundstein für das heutige Wissen über die Fahrradfabrikation in Brandenburg an der Havel.

Brandenburgische Handwerkskunst

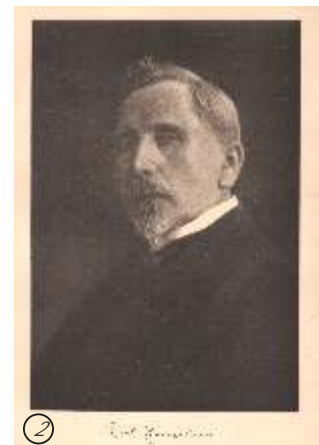
Die wenigen heute bekannten Fahrräder aus der „Brennabor“-Frühzeit zeugen von einer hohen Handwerkskunst der Brandenburger Mechaniker und der guten Qualität ihrer Arbeit. Als Ausdruck dessen zierte bis 1894 ein „Brennabor“-Schriftzug als Qualitäts- und Schutzmarke in Form von Abziehbildern den Steuerkopf. Bei einem Herrenrad ist dieser noch schemenhaft erkennbar (siehe im KS 59, S. 32) - da noch als Rover Nr. 1 gedeutet. Heute ist klar, es handelt sich um das Modell „Brennabor-Junior-Rover“ Baujahr um 1889/90. Nach bisherigem Wissensstand konnte das nicht sein - galt doch das Jahr 1892 als jenes, in dem erstmals „Brennabor“-Fahrräder der Öffentlichkeit präsentiert wurden.

Rückblende. Seit Gründung der Kinderwagenfabrik „Eduard Reichstein“

1871 in Brandenburg/Havel baute die Firma fahrradähnliche Fahrzeuge mit Pedalantrieb am Vorderrad, sog. „Kinder-

Velocipedes“ (Abb. 1) zunächst für Knaben bis 12 Jahre, ein Jahr später für Jugendliche bis 15 Jahre. In den nachfolgenden Jahren fertigte man außerdem hölzerne Fahrmaschinen für Erwachsene mit solchem Pedalantrieb.

Mit Hilfe der Firma R. Nagel & Co – genauer gesagt des späteren Inhabers Walter Nagel – aus Bielefeld, mit der man in befreundeter Geschäftsverbindung stand, entstanden Anfang der 1880er Jahre Kontakte nach England, so auch in die dama-



ligen Hochburgen der englischen Cyclesfabrikation Coventry und Birmingham. Dort ließ sich Carl Reichstein (Abb. 2), als Chef der aufzubauenden Fahrradabteilung, in die industrielle Serienfabrikation einführen, aber auch die Zubehörfabrikation von Laternen, Sätteln und Glocken interessierten ihn sehr. Seinen schriftlich festgehaltenen Lebenserinnerungen nach, war in Deutschland seinerzeit kein fachkundiger Ingenieur, mit dem eine eigene Fabrikation aufgenommen werden konnte, zu finden. So ließ Carl unter der Leitung seines Meisters Rackmann mitgebrachte englische Modelle nachbauen. Nach seiner und späterer Firmendarstellung fabrizierten die Reichsteins schon um 1881/82 „Bicycles nach englischem Muster“, ab 1882 unter dem Firmennamen „Gebrüder Reichstein“.

„Das beste jetzt existierende hohe Zweirad“

Da alle Rohteile aus England bezogen wurden, setzte man diese in der Fabrik zunächst nur zu Fahrrädern zusammen. Carl Reichstein widmete von Anfang an den bedeutendsten Anteil seiner Arbeitskraft der eigenen Fahrradfabrikation. Schon in kurzer Zeit war die Fabrik in der Lage, alle benötigten Fahrradkomponenten selber herzustellen. Zur Saison 1885/86 gründete Carl in Absprache mit den Brüdern Adolf und Hermann (Foto S. 41) eine Fahrrad-Abteilung. Hauptsächlich wurden verschiedenste Dreiräder und Hochräder gebaut. Die Dreiräder verfügten u.a. über staubfreie, justierbare Kugellager und verstellbare Fußstrasen. Die rationale Produktion, vor allem

von Jugendrädern wie das Dreirad „Modell Jugendlust“ (Abb. 3), nahm schnell größere Ausmaße an.



Für ihre Hochräder wählten die Reichsteins so wohlklingende Namen wie „Meteor“, „Magnet“ und „Komet“ (Abb. 4). Das Modell „Magnet“ wurde im Frühjahr 1889 als Modell „Rational“ vorgestellt, ab dem Herbst wurde es „Magnet“ genannt. Es war eins der seltenen in Deutschland hergestellten „Sicherheits-Hochräder“ mit einer leicht gebogenen Vordergabel, welche die gefürchteten Kopfstürze vermeiden sollte (siehe Abbildung auf der vorderen Innenseite des Umschlags). Folgt man der Beschreibung des Modells „Brennabor-Meteor“ im 1892er Katalog, bewährte sich dieses Hochrad seit Jahren in diversen Chaussee-Rennen in hervorragender Weise. Das Werk bewarb es als „das beste jetzt existierende hohe Zweirad“. Unzweifelhaft ist: Dieses Modell begründete eine über Jahrzehnte anhaltende Erfolgsgeschichte von Brennabor-Rennrädern im Radrennsport. Obwohl die Nachfrage nach Hochrädern stark zurückging, brachte das Werk 1893 noch ein übersetztes Modell mit Kugellager-Kopf und „Dunlop-Pneumatischeifen“ auf den Markt. Im Folgejahr waren Hochräder nicht mehr im Programm.

Die Fahrradproduktion wächst an

Wohl um 1888 wurde die Produktion von Niederrädern, sogenannten Safeties, damals auch Sicherheitsräder genannt, im Brandenburger Werk aufgenommen. Wann genau, bedarf weiterer Forschungsarbeit. Als Ende der 1880er Jahre

als epochale Neuheit Pneumatikreifen auf den Markt kamen, nahm die Produktion zunehmend größere Ausmaße an. Darunter litt zunächst sogar der bisherige Hauptfabrikationszweig, die Kinderwagenfabrikation.

Ab Beginn der eigenen Fahrradfabrikation kennzeichneten die Reichsteins durch eingeschlagene Zahlenfolgen am Rahmen und anderen Bauteilen ihre Fahrräder (Abb. 5). So sind für die Zeit zwischen 1889 und 1893 u.a. zwei- und dreistellige Zahlenfolgen am Steuerkopf bekannt, teilweise sind darunter zusätzlich einzelne Zahlen eingeschlagen. Diese Art der Kennzeichnung war für „Brennabor“-Räder aus dieser Zeit typisch. Da bisher daran kein deutbares System erkennbar ist, sind genaue Baujahrbestimmungen kaum möglich. Eingeschlagene Zahlen an Bauteilen, wie der Gabel, könnten von bestimmten Meistern bzw. Kontrolleuren der entsprechenden Fertigungsabteilung stammen. Erst ab 1893/94 erfolgte eine durchlaufende bis 1943/44 gültige Nummerierung. Dabei wurde wahrscheinlich mit einer Rahmennummer um 40 000 begonnen. Um 1944 folgte kriegsbedingt eine komplett andere Zahlenfolge (dazu in nachfolgenden KS-Beiträgen mehr). Steuerkopfschilder wurden erstmals zur Saison 1894/95 verbaut.



Die Räder aus der damaligen Brandenburger Fahrradproduktion unterlagen einer stetigen Weiterentwicklung. Als solche zählen u.a.

- die gebogene Vorderradgabel beim 1889 vorgestellten Hochrad: Modell „Magnet“,
- 1889/90 das „Rahmen-Rover“-Modell (siehe S. 7 oben),
- 1890 die neuartige Kugellagersteuerung bei Herrenmodellen (siehe S. 7 mittig),
- ab 1893 auch bei Damenmodellen,
- 1890 der geradlinige Rahmenbau und
- die 1892er Modelle mit pneumatischen Reifen (Abb. 6) und Dunlop-Ventil (siehe S. 7 unten) mit einer extra dafür konstruierten Vorderradbremse.

1893 begannen modernisierte „Neu-Brennabor Sicherheits-Zweiräder“ die älteren „Brennabor-Rover“ Modelle abzulösen. Diese neuen Fahrradmodelle





„Brennabor - Junior - Rover“.

„Eine kräftig gebaute Maschine für junge Leute oder kleinere Herren geeignet.“ Die Radhöhe betrug 72 cm. Das Vorderrad war mit 1 1/4 “, das Hinterrad mit 7/8 “ Gummi belegt. Der damalige Preis: 230 Mk. Mit Cushionreifen für beide Räder 1 1/4“ kostete das Modell 45 Mk. mehr.

„Vorzügliche Touren-Maschine (Rahmenbau), für leichtes und schweres Gewicht gleich empfehlenswerth.“ Die Radhöhe betrug 76 cm. Das Vorderrad war mit 3/4 “, das Hinterrad mit 7/8 “ Gummi belegt. Der Preis betrug 350 Mk. Mit 1 1/4 “ Cushionreifen für beide Räder kostete das Modell 50 Mk. mehr, mit Kugellagern ausstattet 20 Mk. mehr.



„Brennabor - Rover No. 2“.



„Brennabor - Damen - Rover“.

„Die beste Maschine, welche sich zum Gebrauch für Damen eignet.“ Die Radhöhe betrug 72 cm. Das Vorderrad war mit 3/4 “, Hinterrad mit 7/8 “ Gummi belegt. Der Preis betrug 310 Mk. Mit Cushionreifen, für beide Räder 1 1/4 “ kostete es 45 Mk. mehr.

Ein leichteres Modell mit der Radhöhe 67 cm kostete 150 Mk.

Der Preis verstand sich mit Kleiderschützer über Hinterrad und Kette.

Werbebeilage von Fritz Wolf, Rosenheim in den INNSBRUCKER NACHRICHTEN Nr. 95, 28. April 1891



Anstecknadel des Radfahrervereins Brennabor - ursprünglich als „Brandenburger Bicycle-Club“ im März 1884 gegründet, Gründungsmitglieder waren u. a. Carl und Eduard Reichstein.

Gebr. Reichstein, Brandenburg a. Havel
 Fabrik der „Brennabor-Fahrräder“, Arbeiterzahl über 1000.

Leichtestes, stärkstes, elegantestes und schnellstes Fahrrad der Welt.
 Cataloge gratis und franco.

Weiße Strecken mit Leichtigkeit freihändig zu fahren.
 Volle Garantie.

Brennabor Rahmen-Rover. (Neuestes Modell.)

==== Wo keine Vertretung, wolle man sich an uns direct wenden. ====

oben:
 Werbeanzeige für den Rahmen-Rover aus dem RAD-MARKT vom 1. Juni 1890

mittig:
 Werbeanzeige für die ersten Räder mit Kugellagersteuerung aus dem RAD-MARKT vom 16. Juni 1891

unten:
 Werbeanzeige für Brennabor-Räder mit pneumatischen Reifen aus dem RAD-MARKT vom 16. August 1892

Brennabor-Fahrräder
Gebr. Reichstein, Brandenburg a. H.
 Aulteste deutsche Fahrradfabrik 1100 Arbeiter.

Die Fabrik verkaufte im Jahre 1890 über 10 Tausend Stück Fahrräder nach dem In- und Auslande und ist dies der beste Beweis für die Vorzüglichkeit der

**Brennabor
 Fahrräder.**

Cataloge gratis und franco!

Brennabor-Rover Nr. 5 mit Kugellagersteuerung

Gebr. Reichstein, Brandenburg a. H.
 1200 Arbeiter. (Brennabor-Fahrradwerke) 1200 Arbeiter.

empfehlen ihre
 vorzüglichen Fahrräder
 mit
pneumatischen Reifen
 nach
verbessertem Boothroyd-System.

Dieser sicherste und erprobteste aller Pneumatik-Reifen ist aus bestem Ia. Paragummi hergestellt, hat doppelte Stoffeinlage, eine verstärkte Lauffläche und wird jetzt mit dem unübertroffenen Dunlop-Ventil (siehe Skizze) versehen.

Neueste Cataloge gratis und franco.



Steuerkopfschild aus Messing um 1895, gestaltet entsprechend der eingetragenen Schutzmarke



wurden u.a. mit einem neuartigen Feststeller am Steuerkopf („Feststell-Apparat“) bzw. hinteren Kettenspanner an die Händler ausgeliefert. 1894 wurde noch ein letztes Kreuzrahmen-Modell mit geraden Rahmenrohren und Nackensteuerung vorgestellt.

1892 bot „Brennabor“ schon 21 verschiedenste Fahrradmodelle an, darunter erstmals ein Tandem-Modell, im nachfolgenden Jahr waren es bereits 29 Modelle. Allerdings kostete ein Rad je nach Ausstattung und Bereifung zwischen 300,- und 550,- Mark. Im Vergleich dazu: ein Arbeiter verdiente um die 650,- Mark im Jahr, ein Facharbeiter um 1000,- Mark. Somit waren die Fahrräder für viele Menschen noch unerschwinglich. Es sollte noch bis zum Ersten Weltkrieg dauern, bis sich das Fahrrad als allgemeines Verkehrsmittel durchsetzte. Erst im Laufe der Jahre führten u.a. verbesserte Arbeitsmethoden zu sinkenden Preisen, so kostete 1895 ein normales „Brennabor“-Rad inklusive Bereifung zwischen 235,- und 395,- Mark.

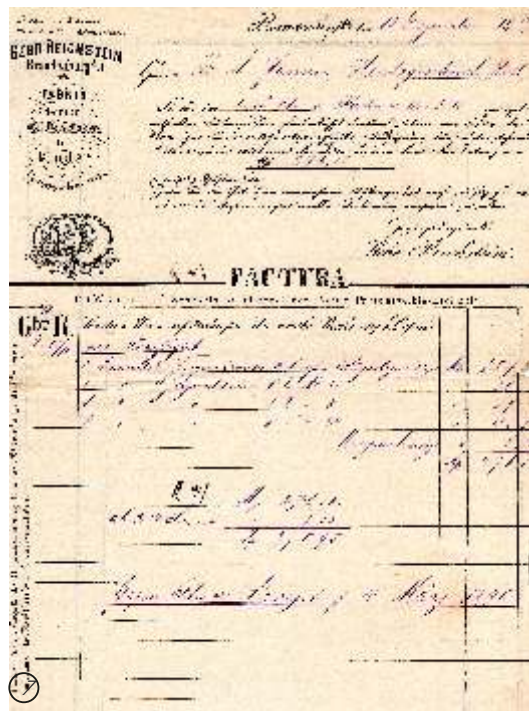
Nach und nach entwickelte sich das Fahrrad vom reinen Sportgerät für Wenige zum Verkehrsmittel für weitere Kreise der Bevölkerung. In seinen Ende 1929 veröffentlichten Lebenserinnerungen schreibt Carl Reichstein: „Nach Erscheinen der ersten Rover genannten Niederräder Ende der 80er Jahre war uns klar geworden, daß das Fahrrad nach weiterer Vervollkommnung geeignet sei, weite Volkskreise, Männlein und Weiblein, dem Radsport zuzuführen.“

Carl Reichsteins Irrtümer

Weiter erwähnt der Fabrikant in seinen Memoiren eine erste „nationale Fahrradausstellung“ 1892 im Leipziger Kris-

tallpalast und eigene, erstmals dort ausgestellte Räder. Im nächsten Abschnitt erfahren wir, warum Carl den Namen „Brennabor“ für seine Fahrräder wählte (siehe unten!). Genaue Zeitangaben fehlen leider. Wann nun genau Carl Reichstein diese Namenswahl traf, bleibt so etwas unklar, lässt sich aber zeitlich eingrenzen. Lokale Zeitungen jener Zeit könnten weiterhelfen, aber einige Ausgaben fehlen im hiesigen Stadtarchiv – sie gelten dort seit den 1990er Jahren als vermisst. Somit kann der Name „Brennabor“ durch Tageszeitungen erstmals 1892 in einer Firmenwerbung belegt werden.

In keiner mir bekannten Publikation über die „Brennabor-Werke“ vor 1945 lassen sich Informationen in Bezug auf eine erstmalige „Brennabor“-Fahrradpräsentation im Jahre 1892 in Leipzig



finden. Erst ab den 1970/80er Jahren tauchten entsprechende Artikel auf. So in einem undatierten Sonderdruck der HAVEL-ZEITUNG, BRANDENBURGER ANZEIGER über die „Gebr. Reichstein Brennabor-Werke 1871 - 1961“ und 1984 im BRANDENBURGER KULTURSPIEGEL in einem Arti-

kel über die Brandenburger Fahrradindustrie. Beide Artikel dürften somit als Ursprung der Jahresangabe 1892 gelten. Diese Jahreszahl, wohl basierend auf Reichsteins Äußerung, zieht sich seitdem durch alle nachfolgenden Veröffentlichungen zur Fahrradproduktion der „Gebr. Reichstein“.

Durch Recherchen in Zeitschriften aus der Frühzeit der Fahrradfabrikation wie RAD-MARKT und RADFAHRHUMOR-CHRONIK stieß ich auf sehr Interessantes. Zudem befinden sich in meinem Archiv, bisher nicht genügend von mir beachtet, originale Rechnungen (Factura) der „Gebr. Reichstein“ von 1889 (Abb. 7) bis 1891 über den Verkauf von „Brennabor“-Fahrradmodellen. Demnach steht fest, alle Autoren, die über den Beginn der Fahrradproduktion der „Gebr. Reichstein“ Artikel veröffentlichten, irrten, weil sie sich auf Reichsteins falsche Jahresangabe 1892 verlassen haben. Die im Büchlein enthaltenen Informationen wurden in der damaligen Zeit kaum hinterfragt, stammten sie doch vom Firmeninhaber selbst. Aber Memoiren sind wohl nie fehlerfrei. Reichstein brachte sie erst 1929, also fast 40 Jahre nach dem hier zur Diskussion stehenden Ereignis, auf Papier. Er irrte sich auch an anderer Stelle bei der Angabe des Vornamens vom Sattelfabrikanten Walter Nagel (siehe S. 4), er nannte ihn fälschlicher Weise Fritz Nagel. Zudem fand 1892 gar keine nationale Fahrradausstellung in Leipzig statt.

Fest steht, Vertreter des am 2. März 1888 gegründeten „Vereins Deutscher Fahrradfabrikanten etc.“, darunter der Begründer und Vorsitzende Bruno Naumann, organisierten vom 23. Februar bis 5. März 1889 die erste „nationale Fahrradausstellung“ in Leipzig. Unter den 64 Vereinsgründungsmitgliedern der damals in Entstehung begriffenen Fahrradindustrie befanden sich u.a. J. Winkelhofer, N. Dürkopp, A. Opel, H. Kleyer und C. Reichstein. Auf Order des Veranstalters sollte die Anmeldung von Ausstellern bis zum 30. September 1888 erfolgen.

Wahrscheinlich suchte Carl Reichstein zu dieser Zeit nach einem eigenen Namen für seine Fahrräder. Da er irrtümlich von der slawischen Ursprungsbezeichnung „Brennabor“ für die Stadt Brandenburg ausging, wählte er diesen als Markennamen. Dazu schreibt er in seinen Lebenserinnerungen: „In England und auch schon in Deutschland war es üblich, daß jedes Fabrikat neben der Firma des Fabrikanten noch einen eigenen Namen



„Brennabor-Rover No. 1 - Vorzügliche Tourenmaschine“; Baujahr um 1892.

Bei einer behutsamen Restaurierung wurden die fehlenden Originalteile wie die Schmutzfänger (mit eingelöteten Streben), der originale Sattelkloben und die Pedale ersetzt. Außerdem wurden die defekten Laufräder gerichtet.

Foto und Besitzer: Dr. Hans Dieter Dietrich, Hoyerswerda

„Brennabor Modell No. 4 - Starke Tourenmaschine“; Baujahr 1893/94.

Das Modell war ab Werk mit Kugelsteuerung und Pneumatikreifen ausgerüstet. Wegen fehlender passender Bereifung sind heute Vollgummireifen aufgezogen. Beim Restaurieren (nur Reinigen und Konservieren) stand der Erhalt der wenigen Lack- und Nickelreste im Vordergrund. Die Holzgriffe am Lenker sind Nachfertigungen.

Foto und Besitzer: Mario Steinbrink



„Brennabor-Rover Modell No. 0 - Vorzügliches Touren-Zweirad“; Baujahr um 1892.

Das Modell 0 war der direkte Nachfolger des „Junior-Rover“, siehe KS 59 Mein Rad. Das Rad ist ein Kreuzrahmen mit Nackensteuerung. Besonders schöne Details: der Mantelschoner und die Spannvorrichtung der Strebe am Tretlager.

Foto und Besitzer: Dr. Hans Dieter Dietrich, Hoyerswerda

erhielt. Ich wählte als Ursprungsbezeichnung das Wort, Brennabor.“

Neue wichtige Erkenntnisse

Nach heutigem Erkenntnisstand stellen die „Gebr. Reichstein“ erstmals auf der „Ersten Nationalen Fahrrad-ausstellung“ 1889 in Leipzig ihre „Brennabor“-Fahrräder einem breiten Publikum vor. Neben einer „Collection“ von 24 Maschinen zeigte die Fabrik zusätzlich die von ihr hergestellten Rohteile aus diversen Materialien, wie Eisen, Stahl, Temper und Rotguss. Besondere Beachtung beim Publikum fanden Hochräder „Modell Saalmaschine“ mit auslösender Lenkstange, bei dem das Vorderrad eine Drehung um 90° zuließ.

Des Weiteren war seinerzeit in den Wintermonaten kein Versand per Pferde-fuhrwerk und Bahn zu den Händlern möglich. Daher wurde ab Herbst über den Winter für die nächste Saison auf Vorrat fabriziert. Erstmals in der Zeitschrift RAD-MARKT vom Februar 1889 (Abb. 8) warb die Fabrik für ihre „Brennabor“-Fahrräder. Da bisher kein Nach-



9

Munde. So gründete sich 1891 in Brandenburg/Havel der „Radfahrer Verein Brennabor 1891“ (s. S. 7 oben) und im Elsass bzw. im elsässischen Dialekt wurde ein Fahrrad allgemein einfach „Brennabor“ genannt (siehe KS 58, S.5).



10

Brennabor-Räder werden der Renner

Ab Mitte der 1890er Jahre bildete die Fahrradabteilung den Kern und das Herzstück der 1896 in „Brennabor-Werke - Gebr. Reichstein Brandenburg/Havel“ umbenannten Fabrik. Bis 1900 eroberten sich die Fahrräder aus diesem Hause einen Weltmarkt. Laut Firmenangaben wurden im Jahre 1890 10 000 Fahrräder aller Art fabriziert, 1896 schon 20 000, bis 1896 wohl insgesamt 100 000. Diese Angabe dürfte eher mit Vorsicht zu beurteilen sein, es wurde wohl damals von allen Herstellern „etwas übertrieben“. Fest steht, am 3. März 1923 verließ das (ein)millionste Fahrrad das Werk. Keine andere deutsche Fabrik konnte seinerzeit so viele Räder absetzen. Bis 1927 waren die „Brennabor-Werke“ Deutschlands größter Fahrradproduzent. Die große Fahrradkrise im Frühjahr 1928, die nachfolgende Weltwirtschaftskrise sowie die

daraus folgende Insolvenz und Umwandlung der Firma in „Brennabor-Werke AG“ unterbrachen die hervorragende Entwicklung. Mit insgesamt um die 2,35 Millionen hergestellten Fahrrädern bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges gehörte das Brandenburger Werk zu den größten Herstellern in Europa.

Danke an alle, die zum Zustandekommen dieses Artikels beigetragen haben, besonders an Florian Freund, der umfangreiche Informationen lieferte. Der Artikel stellt somit den aktuellen Forschungsstand der „Brennabor“-Frühgeschichte dar. Es gibt weiterhin Lücken und offene Fragen. Daher eine große Bitte an die KS-Leser: Zur weiteren Erforschung der Fahrradfabrikation im Hause „Gebr. Reichstein“ wird jegliches Informationsmaterial aus der Zeit vor 1890 sowie Brennabor-Kataloge/Prospekte von 1894, 1897 und 1913 gesucht. Rückmeldungen bitte an mario@brennabor-brb.de

Quellen:

- „Der Rad-Markt“, „Radfahrer-Chronik“, „Radfahr-Humor-Chronik“ und „Das Velociped“, Jahrgänge 1885 - 1896
- Stadtarchiv Brandenburg/Havel, aus dem Bestand des „Brandenburger Anzeigers“, Jahrgänge 1870 - 1939
- Lebenserinnerungen Carl Reichstein, 1929
- DRB-Zeitschrift, 2. Jg. 1889
- „Festschrift zum Vierzigjährigen Bestehen des Vereins Dt. Fahrrad-Industrieller e.V.“, 1928
- Sättel, Taschen & Gamaschen - Die Geschichte der ersten deutschen Fahrradsattelfabrik im Spiegel der Zeit von Michael Mertins, Schriftenreihe Historische Fahrräder e.V., Bd. 7
- Sonderdruck der „Havel-Zeitung, Brandenburger Anzeiger“, undatiert
- Brandenburger Kulturspiegel, Nr. 8 Jg. 1984
- Brennabor-Archiv der IG-Brennabor Brandenburg (es umfasst die Zeitspanne von 1832 bis 1946)
- Brennabor Kataloge/Prospekte
- www.brennabor-brb.de
- Archiv Mario Steinbrink

Abbildungsnachweis

- Abb. S. 4 oben Briefkopf aus der Sammlg. M. Steinbrink
- Abb. 1 Werbeanzeige aus dem Brandenburger Anzeiger 1872
- Abb. 2 Porträt Carl Reichstein aus einer Veröffentlichung des Adolf Eckstein Verlags, Berlin um 1920
- Abb. 3 und 4 „Catalog 1892/93“ der Firma Gebr. Reichstein S. 20 u. 29, Sammlg. M. Steinbrink
- Abb. 5 Foto: M. Steinbrink
- Abb. 6 Werbeanzeige RAD-MARKT März 1892 (7. Jg.)
- Abb. 7 Sammlung M. Steinbrink
- Abb. 8 RAD-MARKT vom 26. Feb. 1889 (4. Jg.)
- Abb. 9 und 10 „Illustrierte Preis-Liste der Brennabor-Fahrräder aus der Fabrik von Gebr. Reichstein“, Sammlg. M. Steinbrink

weis für einen früheren Zeitraum gefunden wurde, muss die Fabrikation von Fahrrädern unter dem Namen „Brennabor“ also im Jahre 1888 begonnen haben, wahrscheinlich ab Herbst. Nach heutigem Wissensstand wurde die erste „Illustrierte Preis-Liste der Brennabor-Fahrräder aus der Fabrik von Gebr. Reichstein“ (Abb. 9 und 10) im Folgejahr den Händlern zur Verfügung gestellt, 1892/93 folgte der erste „Catalog“ (Abb. S.41/42)

Auf jeden Fall war der Markenname enorm wohlklingend und schnell in aller

Vom Radsportler zum Dompteur

Das Leben des „Kapitän“ Alfred Schneider

von Dietmar Winkler, Berlin

Der Gastautor dieser KS-Ausgabe, Dietmar Winkler, ist in der internationalen Variété- und Zirkusszene ein bekannter Name. Als die Redaktion ihn in Berlin-Oberschönhausen daheim besuchte, setzte erstmal das große Staunen ein. Das Gespräch fand in einem Zimmer statt, das mit Wandregalen bis zur Decke mit Fachliteratur über die Artistik- und Zirkuswelt gefüllt war – bis auf Lücken für Türen und Fenster. Die Bücher standen dicht gedrängt, wohlsortiert nach Künstlern und Ländern. Mehrere davon hat Winkler selbst verfasst, eines widmet sich dem Phänomen „Kapitän“ Alfred Schneider. Angeregt durch die KS-Artikel über Radartisten (siehe KS 42, 43, 50, 59 und 60) verfasste der Kenner der Szene nun eine Kurzfassung seines Buches mit dem Schwerpunkt auf Schneiders Radaktivitäten.

Geboren wurde Alfred Wilhelm Schneider (Abb. 1) am 23. Juni 1876 in Neu-Sellerhausen bei Leipzig als erster Sohn des Maurermeisters Karl August Wilhelm Schneider und dessen Ehefrau Johanne Auguste Pauline geb. Montag. Die Einträge in den Leipziger Adressbüchern zeigen Wilhelm Schneider als aufstrebenden Handwerker, der offenbar den Bauboom der Gründerjahre nutzte und nicht nur baute, sondern auch einen beachtlichen Immobilienbesitz erwarb, zeitweise besaß er neun Häuser und mehrere Baugrundstücke. Der Lebensweg Alfred Schneiders war eigentlich durch Eltern und Großeltern vorgezeichnet: ein Großvater als Maurer und der Vater erfolgreicher Maurermeister, da hätte Vater Wilhelm Schneider sicher seinen Sohn gern als Nachfolger im Baugeschäft gesehen. Und tatsächlich erlernte Alfred Schneider nach dem Besuch der Volksschule folgerichtig den Beruf des Maurers. Ein Gesellenbrief ist nicht erhalten, belegt ist die Lehre jedoch durch ein handschriftliches Zeugnis des Maurermeisters Hermann Seidel aus Leipzig-Eutrich, der Alfred Schneider eine Lehre vom 1. April 1890 bis zum 1. April 1893 bescheinigte. Danach ging Schneider auf die damals übliche Wanderschaft, u. a. kam er im Dezember 1893 nach Danzig. Immer wieder hat Schneider verlautbart, er habe Architektur studieren sollen, ein nicht namentlich genannter Autor schrieb anlässlich Schneiders 50. Geburtstag: „*Er wurde für die Laufbahn des Architekten bestimmt und nahm sie auf mit vollem Erfolg.*“ /1/

Wilhelm Schneider dürfte seinen Sohn sicher gern als Architekten gesehen haben, ein Architekturstudium hätte allerdings eine höhere Schulbildung erfordert. Einen Meisterbrief hätte Schneider aber ohne weiteres erlangen können, wenn er den Maurerberuf weiter ausgeübt hätte. Das lag aber wohl nicht in seinem Sinne, und er brach schon bald aus

dem braven Handwerkermilieu aus. In den über ihn erschienenen biografischen Berichten wird eine mehrjährige Seefahrtszeit erwähnt. Schneider selbst erinnerte sich wenig später etwas prosaischer, wenn er angab, er habe in Danzig auf einem Ölschiff angeheuert. /2/ Er sei zwei Jahre zur See gefahren, dann sei er von Hamburg aus in seiner schmierigen Seemannskluft nach Hause an Mutters Fleischtpöfle zurückgekehrt. /3/ Zeitlich könnte dies zutreffen, denn Ende 1893 befand sich Schneider nachweislich auf Wanderschaft in Danzig. Er müsste demnach Ende 1886, Anfang 1887 wieder in Leipzig gewesen sein. Hier wurde er vorerst wieder im Baugeschäft des Vaters tätig, in dem oben erwähnten Interview erzählte er: „*Nun, der Vater nahm mich seufzend wieder in Empfang und ließ mich arbeiten, daß mir die Zunge zum Halse heraushing.*“ /4/



Abb. 2 Schneider beim Training auf der Bahn

In dieser Zeit begann Schneider aber intensiv Fahrrad zu fahren. „*Fing dann an, jede Woche von Sonnabend bis Sonntag bei Straßenrennen mitzufahren – ich war ein guter Radfahrer und gewann einige Preise. [...] Dann kam wieder ein großer Krach: mein Vater war erbost, dass ich den Montag jeder Woche als Ruhetag nach meinen sportlichen Sonntagen benutzte. Und ich*



Abb. 1 Alfred Schneider als junger Mann – schon mit vielen Ehrenmedaillen dekoriert

hätte doch im Geschäft sein sollen.“ /5/ Das Fahrrad habe ihm, so erinnerte er sich später, sein Vater nach seiner Rückkehr geschenkt, /6/ vielleicht in der Hoffnung, ihn so an Leipzig zu binden. An eine Radsportkarriere hatte Wilhelm Schneider dabei sicher nicht gedacht. (Abb. 2 und 3)

Ein Fahrrad war in diesen Jahren noch lange kein allgemein gebräuchlicher Gegenstand, es war durchaus eine Rarität und zudem nicht billig. Bald allerdings war das Fahrrad schon nicht mehr nur Sportgerät, sondern mehr und mehr auch alltägliches Verkehrsmittel. Der Radhistoriker Rabenstein nennt in einer Tabelle für Deutschland 1890 rund 50 000 Radfahrer, 1897 waren es bereits zehnmal so viele. /7/ Radfahrverbände entstanden bald in allen größeren Städten. 1901 erschien in England bereits ein Buch, das Amateuren Anleitungen für kleine radakrobatische Tricks vermittelte. Interessanterweise sind dort auch Frauen bei der Ausführung solcher Übungen abgebildet. /8/



Abb. 3 Ein Foto aus Schneiders Nachlass: Die Trainierschule 1899 in Breslau

Schneider trat in Leipzig in den Radfahrer-Club „Schwalbe“ ein, wie seine Mitgliedskarte des „Bundes deutscher Radfahrer Österreichs“ belegt, die am 4. August 1899 ausgestellt wurde. (Abb. 4) Dort ist auch sein benutztes Rad vermerkt: ein „Presto Racer“. /9/ Im Katalog der Firma Presto ist ein identisches Rad, das „Presto No. 4“, als „sehr eleganter Straßenrenner für mittelschwere Fahrer“ mit einem Preis von 330 Mark aufgeführt. /10/ Nach heutigem Kurs wären das etwa 3 250 Euro, der durchschnittliche Monatslohn eines Arbeiters lag 1900 zwischen 60 und 120 Mark. Also hat Vater Schneider damals sehr tief in die Tasche gegriffen, um ein solch teures Rad zu kaufen.

Alfred Schneider begann nun auch an Radfahr-Wettbewerben teilzunehmen. Vor allem Distanzrennen waren beliebt, Sporthistoriker nennen neben dem Boxen den Radsport in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg als die beliebteste Zuschauersportart. Sehr schnell wurden aus vielen Amateursportlern Berufsfahrer, der Rennsport wurde zum Geschäft, vor allem gefördert durch die Fahrradhersteller. 1899 gab es im Deutschen Radfahrer-Bund bereits 452 Berufsfahrer. /11/ In den Jubiläumsberichten zu Schneiders 50. Geburtstag wird der 1. April 1898 als das Datum seines ersten großen Rennens genannt, das Schneider in Berlin auf der Kurfürstendammbahn bestritten und gewonnen habe. Dieses Datum lässt sich nicht belegen, ebenso eine Angabe, nach der er 1900 auch an einer Weltmeisterschaft teilgenommen haben soll. Nachweisbar ist, dass Schneider ab 1899 zuerst an kleineren Radrennen in Leipzig und der Umgebung teilgenommen hat. In diesem Jahr startete er in der Kategorie der „Herrenfahrer“, um sich später auch an überregionalen Wettbewerben zu beteiligen.



Abb. 4 Radfahrvereins-Mitgliedskarte, ausgestellt in Wien 1899

Die Zeitung des Deutschen Radfahrer-Bundes nennt den Namen Schneider als Teilnehmer bei einem Rennen auf dem Kurfürstendamm in Berlin am 2. April 1899 beim Hauptrennen der Herrenfahrer über 2 000 Meter, allerdings ohne Vornamen, so dass nicht völlig zweifelsfrei auf Alfred Schneider geschlossen werden kann. Aber bereits am 22. Mai 1899 wird er als Sieger im Sportplatzfahren über 4 000 Meter beim Radfahrfest in Erfurt genannt. Sein Name taucht dann immer wieder auf, bei einem Rennen in Breslau am 2. Juli 1899 vermerkte die Zeitung, in der Kategorie Hauptfahren über 2 000 Meter habe der Leipziger Amateur nach einem schönen Endspurt mit einer Länge gewonnen. Am 13. August 1899 gewann er in Magdeburg den mit 1 000 RM dotierten Ehrenpreis im Herrenfahren über 2 000 Meter.

Schneider wurde sehr bald Berufsfahrer. Er betätigte sich nicht nur im Niederradfahren, wo er in verschiedenen Kategorien antrat – so im Vorgabefahren oder im Sportplatzfahren –, sondern auch im Tandem- oder Zweisitzerfahren mit verschiedenen Partnern. Bei der Veranstaltung des Sächsischen Radfahrer-Bundes am 8. Oktober 1899 gewann er in 8:33 Minuten das Rennen über 5 000 Meter und erhielt das „Große Meisterschafts-Ehrenzeichen“ und die „Bundes-Ehrenurkunde“. Bei dieser Veranstaltung trat er auch im Vorgabefahren über 1 609 Meter an, bei dem er in 2:24 Minuten ebenfalls siegte. /12/ Danach soll Schneider laut späterer eigener Aussagen bei vielen Rennen, nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland gestartet sein und dabei zahlreiche Preise gewonnen haben. /13/ Die Verdienstmöglichkeiten waren in den Anfangsjahren des Radsports recht hoch, die Fahrer erhiel-



Abb. 5 Ein Quintuplet für die damals beliebten Steherrennen, 1901



Abb. 6 Der Ex-Rennfahrer Paul Mündner bietet sich als waghalsiger Radartist an

ten Startgelder in beachtlicher Höhe und dazu die entsprechenden Preisgelder. Besonders attraktiv wurden die Steher- und Sechstagerennen, es gibt aber keine Belege, dass Schneider in diesen Disziplinen aktiv war. (Abb. 5)

Eine 1902 veröffentlichte Liste nennt alle Gewinner von Meisterschaften durch Berufs-, aber auch durch Herrenfahrer auf in- und ausländischen Bahnen zwischen 1893 und 1902. Aufgeführt sind Welt- und Europameisterschaften, Meisterschaften des Deutschen Radfahrer-Bundes, aber auch Preise von Rennveranstaltungen einzelner Städte bis hin zum „Großen Preis von Zittau“ 1902 und dem „Goldenen Rad von Friedenau“, gleiches gilt für ausländische Rennen. Genannt wurden immer die ersten drei Plätze, manchmal auch der 4. und 5. Platz. Ein einziges Mal ist Schneider in der Siegerliste aufgeführt: als 3. Sieger bei den Meisterschaften des Deutschen Radfahrer-Bundes 1898 in Dortmund im Niederradfahren über 1 km. /14/ Eine ähnliche Aufstellung von 1904 der Gewinner auf deutschen und ausländischen Bahnen nennt alle Berufsfahrer, die auf deutschen Bahnen im Zeitraum zwischen 1895 und 1904 10 000 Mark und mehr gewonnen hatten, der Namen Schneider ist hier nicht zu finden. Die Spitzensummen lagen bei 120 869 Mark für Thaddäus Robl und 19 000 Mark für Walter Rütt. Der später ebenfalls als Radartist arbeitende Paul Mündner erhielt insgesamt 17 400 Mark. (Abb. 6) Die Liste der Bargewinne auf ausländischen Bahnen nennt alle Beträge bis zum

letzten Gewinner Willy Arend mit 160 Mark, auch hier ist Schneider nicht aufgeführt. /15/

Ganz große Erfolge konnte Schneider also wohl nicht erringen. Da die Übersichten die Rennergebnisse zuverlässig dokumentieren, kann davon ausgegangen werden, dass Schneiders 3. Platz 1898 sein größter Erfolg war. Das spricht aber nicht dagegen, dass er sich an vielen Rennen beteiligt und damit auch entsprechende Startgelder erhalten hat. In einer Veröffentlichung von 1941 nennt Schneider Radrennfahrer, mit denen er bekannt war und die zum Teil in der oben erwähnten Liste namentlich aufgeführt sind, so u. a. den Dänen Ellegaard, den Weltmeister im Sechstagesfahren Walter Rütt, Thaddäus Robl und August Lehr. /16/ Es sind Sportler, die in den Rennübersichten immer wieder auftauchen und die auch häufig zu den Siegern gehörten. Im März 1903 wird er in einem „Abzugsattest“ aus Hamburg, in dem sich Schneider nach St. Petersburg abmeldete, noch als Rennfahrer bezeichnet. /17/

Einen Beleg für Schneiders Radfahrerzeit liefert auch der Radrennfahrer F. W. Hinz. Er erinnerte sich, 1904 in Kopenhagen in einem Gasthaus, das dem ehemaligen Ringkämpfer und späteren Zirkusdirektor Bech Olsen gehörte, gesessen und über seinen finanziellen Engpass nachgedacht zu haben, als ihn jemand mit den Worten begrüßte: „Nanu, olle Nusselkruke, wo kommst Du denn her!“. Ich fahre auf meinem Stuhl herum, und wen sehen meine Augen? Alfred Sch., den

bekanntesten sächsischen Meisterfahrer. Die ersten Begrüßungsworte waren überaus herzlich und seitens des Letztgekommenen reichlich mit dem üblichen ‚Ei Härcheses‘ durchsetzt.“ /18/ Schneider blieb übrigens auch noch nach seiner Rad sportkarriere viele Jahre radfahrbegeistert, wie Radfahrerkarten von 1915 und 1919 aus Basel belegen. /19/ (Abb. 7)



Abb. 7 Radfahrerkarte Alfred Schneiders für die Stadt Basel, 1919

Neue Sportarten oder neue Sportgeräte fanden immer sehr schnell Eingang in die Artistik, oft durch Sportler, die den Weg vom Sport zur Artistik einschlugen. Das trifft auch auf die Radartistik zu, die in den unterschiedlichsten Formen ins Varieté und den Zirkus einzog. Das Hochrad war für die artistische Arbeit wenig geeignet, es gibt aber Abbildungen von Hochradfahrern, die eine Spirale auf- und abwärts fuhren. Auf dem Hochseil fand das Fahrrad in Form eines Vorläufers des Niederrades schon durch Charles Blondin Mitte des 19. Jh. Verwendung. Als erste weibliche Artistin mit dem Fahrrad auf dem Hochseil gilt die Französin Ella Zuila. Das Niederrad bot dann sehr viel mehr Möglichkeiten der artistischen Arbeit und neben dem reinen Kunstradfahren, oft von großen Truppen wie Nic Kaufmann gezeigt, entstanden zahlreiche sensationelle Akte: auf der Drehscheibe, in der Gitterkugel, in dem in der Luft hängenden Lattenkessel oder als Loopings. Beliebt war der Weitsprung über unterschiedliche Distanzen. Erstmals belegt ist dieser Sprung von Mademoiselle d'Zizi, die - wie auf einem Plakat des Walter L. Main's Circus von 1899 angegeben - eine 55 Fuß breite Lücke mit sechs Elefanten übersprang. /20/ Bekannt ist, dass die Belgierin Hélène Dutrieu, die sich hinter dem Künstlernamen Mademoiselle d'Zizi verbarg, selbst Berufsradsportrennfahrerin war, die sowohl an Straßen- als auch an Steherrennen teilnahm. 1896 wurde sie Weltmeisterin. Auch ihr Bruder Eugene Dutrieu war Radsportprofi und ein bekannter Schrittmacher.

Bei Schneiders Teilnahme an den zahlreichen Rennen im In- und Ausland hat er

vielleicht sogar Hélène Dutrieu und ihren Bruder kennengelernt, aber ganz sicher deutsche Fahrer wie Mündner und Maus. Schneider dürfte damals selbst eingeschätzt haben, dass eine Radsportprofikarriere nicht auf die Dauer möglich ist. So war es nahe liegend, wenn er sich nach einem neuen Betätigungsfeld umsah, das er mit seinen Radfahrfähigkeiten verbinden konnte. Ob er Darbietungen, wie sie die Dutrieu, Mündner und Maus zeigten, selbst gesehen hat, ist nicht nachweisbar, aber wahrscheinlich. Er selbst hat später berichtet, dass um 1902, also mit 26 Jahren, sein Stern als Radprofi bereits im Sinken gewesen sei und außerdem wäre er damals erkrankt, so dass er, angeregt durch die aufkommenden Radsensationen, sich eine solche Darbietung aufgebaut habe. /21/ (Abb. 8) Er habe, bekennt er 1941, von der in Amerika aufgenommenen „Todes-Schleifenfahrt“ gelesen und entsprechende Abbildungen gesehen. /22/ Über seine artistische Arbeit liegen leider kaum zeitgenössischen Berichte vor. Im Artikel zu seinem 50. Geburtstag wird die Nummer folgendermaßen beschrieben: „... wie er aus der

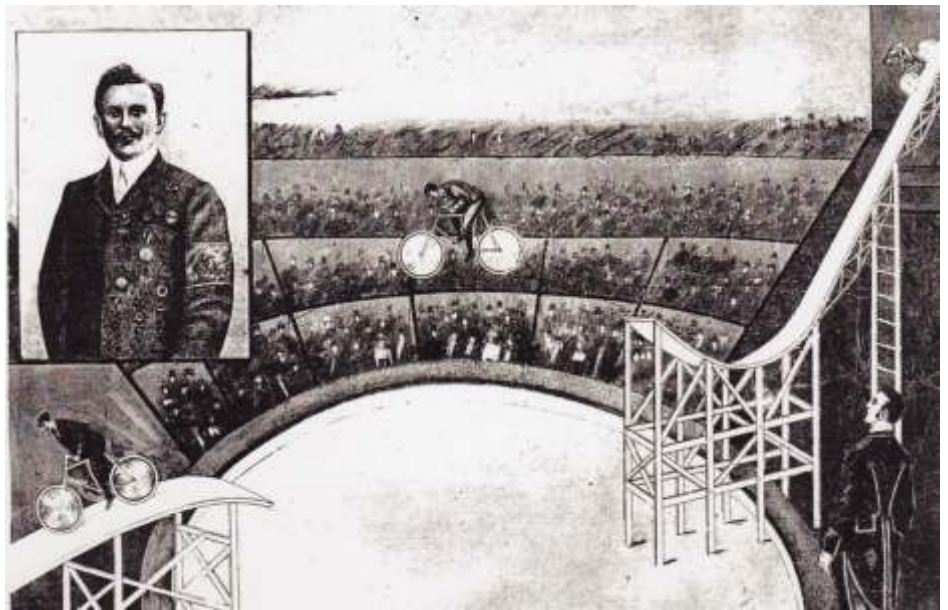


Abb. 9 Werbepostkarte Schneiders für seinen „Todessprung“ als gezeichnete Zirkusszene



Abb. 8 Schneiders Sprungapparat in einer Leipziger Turnhalle, 1903

Höhe der Circuskuppel auf einer nur 30 cm breiten Fahrbahn mit seinem Rade heruntersaust, bis die Bahn plötzlich abbricht und der Fahrer samt dem Rad in weitem Bogen über den leeren Raum geschleudert wird, um am anderen Ende der Bahn glatt und sicher zu landen.“ (Abb. 9) Die Sprungweite soll 11 Meter betragen haben. /23/

Erstmals offerierte er seine Darbietung als „sofort frei“ im Februar 1904 in der Fachzeitschrift „Der Artist“ mit dem Hinweis darauf, dass er seit 1903 im Circus Victor engagiert gewesen sei. /24/ Im April 1904 erschien erneut eine Anzeige, in der er mitteilte, dass er im Circus Victor dreimal prolongiert worden wäre (siehe Abbildung auf dem inneren Umschlag vorn). Direktor Vic-

tor Schlesinger reiste mit seinem Circus Victor, der zwischen 1838 und 1904 nachweisbar ist, vor allem auf dem Balkan, in Österreich und Italien und hatte, geht man von dem recht langen Engagement Schneiders von 1903 bis Anfang 1904 aus, dem Artistik-Neuling die Chance gegeben, sich in der Manege zu erproben. Nach Schneiders Erinnerungen, die August Linden aufschrieb, war die Premiere der Nummer im Circus Victor am 31. Mai 1904. Linden zitiert eine Pressebesprechung in der NEUEN

SCHLESISCHEN ZEITUNG des darauffolgenden Tages: „Das Tagesgespräch in unserer Stadt bildet heute das unglaublich tollkühne und halsbrecherische Artistenstück, das gestern der berühmte Meisterfahrer Alfred Schneider im Zirkus Viktor unter ungeheurer Span-

nung des Publikums ausführte. (Abb. 10) Die Vorbereitungen, nämlich, die Komplettierung der Fahrbahn und Aufstellung des Podiums, nahmen etwa eine halbe Stunde in Anspruch. Als alles fertig war und der Fahrer die schmale, schräggestellte und bis übers Dach hinausreichende Laufbrücke hinaufeilte, um die Todesfahrt in die schauerliche Tiefe anzutreten, herrscht Totenstille im dichtgefüllten Hause, und mit atemloser Spannung richten sich alle Blicke nach der Dachluke, aus welcher Schneider heruntergesaust kommen soll. Nach einer banger Minute erschallt das Kommando 'Los' und wie der Blitz saust der Fahrer auf seinem Zweirad die Fahrbahn herab – welche – und das ist das Gräßliche – in der Luft 5 m über der Manege endet. Mit gewaltigem Satz überspringt er mit dem Rad eine Kluft von 10 m zum gegenüberliegenden Podium ... ein Schauspiel von solch haarsträubender Aufregung, dass es wirklich bloß Leute mit sehr starken Nerven ansehen sollten.“ /25/ Bei dieser Datumsangabe haben sich entweder Schneider oder Linden geirrt, denn der erste Beleg datiert vom Februar 1904.



Abb. 10 Schneider bei seinem gewagten Sprung in einer Fotomontage von 1903

Schon mit Beginn seiner künstlerischen Karriere wurde Schneider Mitglied der artistischen Berufsvereinigungen. In der „Internationalen Artisten-Genossenschaft“, einer „Unterstützungs-, Kranken- und Sterbekasse für Angehörige der Circus, Variété- und Spezialitäten-Bühnen, sowie Concert-Etablissements“ wurde er mit der Angabe „Kunstradfahrer“ am 1. Februar 1904 Mitglied der ersten Klasse unter der Nummer 3790. /26/ (Abb. 11) Das Mitgliedsverzeichnis der Internationalen Artisten-Loge weist



Abb. 11 Mitgliedsausweis der Internationalen Artisten-Genossenschaft, 1904

ihn mit der Mitgliedsnummer 1472 aus. /27/ Vom 16. bis 30. April gastierte Schneider im Viktoria-Theater in Breslau, er sei wegen Verschiebung russischer Kontakte vom 1. bis 20. Mai frei, teilte er in einer Anzeige mit. Seine Anschrift lautete Leipzig-Sillerhausen, Dorfstr. 3 (die Anschrift seiner Eltern, da hat sich aber ein Druckfehler eingeschlichen, richtig wäre Sellerhausen). /28/ 1904 reiste er, wie aus den Angaben des ARTIST zu entnehmen ist, vor allem mit dem Circus Beketow und war u. a. in Budapest, Kopenhagen und Triest. Im August 1904 zeigte Schneider eine zweite Nummer an: eine „Höllenfahrt mit Feuer-Todes-Hindernissprung“. Im ARTIST ist dazu zu lesen: „Meisterfahrer Alfred Schneider ist mit seiner neuen Nummer: Die Höllenfahrt mit Feuer-Todes-Hindernissprung, auf dem Zweirad, herausgekommen. Der Künstler macht in einem vollständig brennenden Kostüm und mit einem in Flammen stehenden Zweirad einen Luftsprung durch ein Flammenmeer über eine 12 Meter breite Klüft. Die Nummer wird im Dunkeln ausgeführt.“ /29/ Im Grunde war das eine Modifikation von Schneiders Erst-Nummer, die er jetzt mit Feuereffekten und im Dunkeln zeigte. Natürlich ging es auch nicht ohne Zwischenfälle ab. Schneider erinnerte sich, bei einem Auftritt mit der „Höllenfahrt“ in Schweden aus neun Metern abgestürzt zu sein, was einen Krankenhausaufenthalt nach sich gezogen habe. /30/

Im Jahre 1905 absolvierte Schneider Engagements in zahlreichen Zirkussen

und Varietés, so u. a. im Circus Busch in Breslau, im Central-Theater in Liegnitz, im Albert-Theater in Leipzig, in Bründings Saalbau in Braunschweig. Im Herbst gastierte er dann in den Zirkussen Max Schumann und Norbeck und in Varietés in Skandinavien. Später erzählte er, er sei mit seiner Nummer auch in Nord- und Südafrika gewesen, /31/ das ist aber nicht zu belegen. Schneider war – auch in den späteren Jahren – ein rühriger Anzeigenkunde der Fachzeitschriften DER ARTIST und des später entstandenen PROGRAMM. In seinen Anzeigen zwischen 1904 und 1906 bzw. in den dort veröffentlichten Adressenlisten gab er regelmäßig seine Engagements an, Gastspiele in Afrika sind aber nicht enthalten. Im folgenden Jahr 1906 entschloss er sich, seine Laufbahn als Sensationsartist zu beenden. Im April annoncierte er im ARTIST nach einer Raubtiergruppe oder nach einer anderen Tierdressur. /32/

Was Schneider bewog, so kurzfristig seine Radnummer aufzugeben, dazu hat er sich nur sehr vage geäußert. Er habe sich nach dem 998. Sprung spontan entschlossen aufzuhören: „Ich sagte mir, 998mal hat's geklappt, beim 999. oder 1000. Male geht's womöglich schief. Also laß es genug sein des grausamen Spiels.“ /33/ Nun hatte Schneider offenbar ein besonderes Verhältnis zu großen Zahlen, so seine 100 Löwen oder 99 Filme, in denen er mitgewirkt habe. Ob es nun wirklich 998 Sprünge waren, das konnte auch 1906 niemand nachzählen. Sicher kamen bei seiner Entscheidung mehrere Faktoren zusammen. Er war immerhin bereits 30 Jahre alt und eine solche Num-



Abb. 12 Eine Werbepostkarte „Im Salon des Löwenbändigers“

mer lässt sich nicht ewig vorführen. Zum anderen war seine Arbeit natürlich zwar spektakulär, wurde aber von anderen Artisten überboten. Auch wenn er später vom „Looping the Loop“ sprach, hat er ihn nie gezeigt, sondern immer nur Distanzsprünge. Konkurrenten wie der weltberühmte Chester Dieck zum Beispiel sprangen tatsächlich einen Salto. Noch einmal, 1912, offerierte Schneider seinen „Feuertodessprung mit dem Zweirad“ /34/, vermutlich ist er aber nicht mehr zum Einsatz gekommen.

Wieso sich Schneider nun ausgerechnet auf eine Tierdressur verlegte, und – wie die Anzeige aussagt – auch noch recht unbestimmt hinsichtlich der Art der Tiere, das hat er selbst nie begründet. Es war aber eigentlich nur logisch, wenn er im Showgeschäft bleiben wollte. Zu einer anderen akrobatischen Arbeit fehlten ihm alle Voraussetzungen, er hätte allenfalls im Bereich der Sensationsartistik bleiben und sich auf neuere Tendenzen wie Sprünge mit dem Motorrad oder mit



Abb. 13 Der Raubtierdompneur mit seinen vielen Löwen im Käfig, 1929



Abb. 14 Hinter einer massiven Fassade verbirgt sich Alfred Schneiders großes Zirkuszelt, 1929

dem Auto verlegen können. Sein plötzliches Umorientieren auf das Vorführen von Tierdressuren ist deshalb durchaus nachvollziehbar. Und so meldete im Juni 1906 der ARTIST recht überraschend, Schneider werde am 15. Juni mit seiner 12-köpfigen Löwengruppe aus England nach Deutschland kommen. /35/ Die Löwen hatte er von dem Dompteur Charles Prince (Karl Prinz) erworben. Auch wenn Schneider später erzählte, er habe die Tiere selbst dressiert, ist das so nicht zutreffend: Mit den Tieren kam Princes Assistentin und frühere Gattin, die Schweizerin Marcella, geborene Merz, zu ihm, die Erfahrungen im Umgang mit den Tieren hatte – er heiratete sie 1921. Ihre erste gemeinsame Darbietung „Im Salon des Löwenbändigers“ hatte großen Erfolg. (Abb. 12) Schneider, der sich damals auch den Titel „Kapitän“ zulegte, erweiterte die Zahl seiner Löwen ständig (Abb. 13), bis er sich „Herr der 100 Löwen“ und seinen 1927 gegründeten Zirkus „Zirkus der 100 Löwen“ nannte. (Abb. 14) Der Zirkus bestand nur bis 1931, eine unglückliche Tournee nach Italien brachte Ende 1931 in Neapel das Ende. Spätere Versuche einer Zirkusneugründung, auch mit einem nie vollendeten „schwimmenden Zirkus“, den sich Schneider sogar patentieren ließ, hatten wenig Erfolg. Er gastierte dann vor allem auf Volksfesten, bei einem Auftritt am 17. Dezember 1941 in einem Gasthof in Dahlewitz bei Zossen wurde er von einem Löwen schwer verletzt und verstarb an den Folgen am 23. Dezember im Franziskus-Krankenhaus in Berlin. Sein Grab befindet sich auf dem Südwest-Kirchhof in Stahnsdorf, wo es als Ehrengrab erhalten wird. (Abb. 15)

Schneider ist in die Artistengeschichte eingegangen als ein origineller Zirkusmann, der immer voller Ideen war und beachtliche Dressurleistungen bot, etwa,



Abb. 15 Der Grabstein Alfred Schneiders nimmt Bezug auf seine Leidenschaft für Löwen

wenn er inmitten von 40 oder 50 Tieren im Zentralkäfig die Tiere aus der Hand fütterte, wobei er sich grundsätzlich immer nur sächselnd mit seinen Tieren unterhielt.

Für den KS vom Autor gekürzte Zusammenfassung des Buches „Kapitän“ Alfred Schneider. Ein Sachse unter hundert Löwen, Edition Schwarzdruk, Gransee 2014; ISBN: 978-3-935194-66-2, Preis: 27 €

Anmerkungen

- /1/ Kapitän Alfred Schneider 50 Jahre, in: Das Programm Nr. 1263 vom 20.6.1926. Der Artikel erschien textgleich auch im Organ der Varietéwelt Nr. 917 vom 19.6.1926, in Der Artist Nr. 2113 vom 18.6.1926 und in Der Komet Nr. 1147 vom 19.6.1926
- /2/ Vgl. Alfred Schneider, „Ausgerechnet Löwenbändiger!“, in: Das Organ der Varietéwelt Nr. 1000 vom 21.1.1928
- /3/ Vgl. Olaf, Kapitän Schneider, der Teufelskerl, unbenannter Zeitungsartikel, Oktober 1926, Zirkusmuseum Magdeburg
- /4/ Ebenda
- /5/ Ebenda
- /6/ Mit Löwen auf du und du, Münsterischer Anzeiger, 13.5.1935
- /7/ Zahlenangaben nach Rüdiger Rabenstein, Radsport und Gesellschaft, Hildesheim 1996, S. 49
- /8/ Isabel Marks, Fancy Cycling, London 1901
- /9/ Karte in der Dokumentensammlung Schneider, Konvolut Schneider, Stiftung Stadtmuseum Berlin
- /10/ Für die Information danke ich Herrn Albrecht Mugler, www.presto-chemnitz.de
- /11/ Zitiert nach Rüdiger Rabenstein, a. a. O., S. 89
- /12/ Vgl. Ausgaben von 1899 der Zeitung Deutscher Radfahrer-Bund. Fachzeitschrift für die Interessen des Radfahrens
- /13/ Vgl. Kapitän Alfred Schneider 50 Jahre, a. a. O.
- /14/ Vgl. Statistische Übersicht über alle größeren sportlichen Ereignisse, in: Sport-Album der Rad-Welt, Band 1, Berlin 1903, S. 103 - 117
- /15/ Vgl. Max von Werlhof, Statistik des Radsports im Jahre 1904, in: Sport-Album der Rad-Welt, Band 2, Berlin 1904, S. 125
- /16/ Vgl. August Linden, Der Raubtier-Herrscher - Aus den Erinnerungen des Kapitäns Alfred Schneider, Welt-Illustrierte, Berlin, Nr. 37/1941
- /17/ Abzugsattest der Polizeibehörde Hamburg vom 14.1.1903, Konvolut Schneider, Stiftung Stadtmuseum Berlin
- /18/ F. W. Hinz, Wie ich Schleifenfahrer wurde, in: Sport-Album der Rad-Welt, Band 4, Berlin 1906, S. 34
- /19/ Konvolut Schneider, Stiftung Stadtmuseum Berlin
- /20/ Durant, John und Alice, Pictorial History of The American Circus, New York 1967, S. 173
- /21/ Vgl. Mit Löwen auf du und du, a. a. O.
- /22/ Vgl. August Linden, Der Raubtier-Herrscher, a. a. O., Nr. 38/1941
- /23/ Kapitän Alfred Schneider 50 Jahre, a. a. O.
- /24/ Der Artist Nr. 991 vom 7.2.1904
- /25/ Neue Schlesische Zeitung vom 1.4.1904, zitiert nach August Linden, Der Raubtier-Herrscher, a. a. O.
- /26/ Vgl. Mitgliedskarte, Zirkusarchiv Winkler
- /27/ Vgl. Mitglieder-Verzeichnis der Internationalen Artisten-Loge, Berlin o. J., S. 42
- /28/ Der Artist Nr. 1000 vom 10.4.1904
- /29/ Der Artist Nr. 1019 vom 21.8.1904
- /30/ Vgl. August Linden, Der Raubtier-Herrscher, a. a. O.
- /31/ Vgl. Mit Löwen auf du und du, a. a. O.
- /32/ Vgl. Der Artist Nr. 1104 vom 8.4.1906
- /33/ Alfred Schneider, „Ausgerechnet Löwenbändiger!“, a. a. O.
- /34/ Vgl. Der Artist Nr. 1430 vom 7.7.1912
- /35/ Vgl. Der Artist Nr. 1112 vom 3.6.1906

Abbildungsnachweis

Abb. 2, 3, 4, 5, 7 u. 11: Stiftung Stadtmuseum Berlin, Sammlung documenta artistica

Alle übrigen Abbildungen aus dem Zirkusarchiv Winkler, Abb. 15 Foto: Dietmar Winkler

Immer am Rad gedreht

Eine Chronik der Firma Todtenhöfer A.G.

von Andreas Krinke, Neukirchen-Vluyn (D)

Mit dieser Chronik über Franz Todtenhöfer und sein Lebenswerk sowie zum Radsport in Königsberg, möchte unser Mitglied Andreas Krinke etwas Licht in die fast vergessene Geschichte eines Königsberger Pioniers, Rennfahrers und Geschäftsmanns bringen, um ihn so vor der völligen Vergessenheit für die Nachwelt zu retten. Auslöser seiner „Neugier“ war ein altes, klapperiges Fahrrad, welches ihm vor einiger Zeit über den Weg lief. Dieses Fahrrad trug noch das originale Steuerkopfschild, auf welchem mit einiger Mühe der Markenname „MASOVIA“ und „Todtenhöfer / Königsberg“ zu entziffern war. Mit dieser Erkenntnis begann eine tiefgründige Recherche, deren Ergebnisse nun erstmalig veröffentlicht werden.

Von Ostpreußen nach Niedersachsen

Das MASOVIA-Fahrrad bekam ich in einem bemitleidenswerten Zustand. Es wurde wohl mal in den 1960er Jahren komplett überarbeitet und in den 1990er Jahren mit einer Flecktarnlackierung versehen. Immerhin waren Rahmen, Gabel und vermutlich Kettenblatt und Tretlager sowie Pedalen noch original. Die Tarnfarbe habe ich von der Firma Blitzrad entfernen lassen und den darunter vorkommenden originalen Lack mit Fragmenten der Linierung konservieren lassen. Das Fahrrad wurde dann mit original MASOVIA-Teilen (Sattel, Dynamo und Lampe), einer Todtenhöfer-Klingel und Laufrädern eines MASOVIA-Damenrades von 1943 ergänzt.

Sollte dieses Fahrrad tatsächlich in den Nachkriegswirren den weiten Weg von Königsberg (in Ostpreußen, heute Kaliningrad in Russland) bis nach Niedersachsen gefunden haben? Mein Interesse war geweckt und mit der Restaurierung des Fahrrads versuchte ich gleichzeitig die Geschichte der Firma zu erforschen, die dieses Fahrrad wohl in den 1930er Jahren mal hergestellt und verkauft hatte.



Abb. 2 MASOVIA-Herrenrad nach der Konservierung und Ergänzung mit einigen originalen MASOVIA-Teilen

Vom Radsport zum Fahrradgeschäft - Todtenhöfer & Co. 1901 - 1914

Alles begann mit Franz Todtenhöfer. Er wurde am 13. August 1875 in Königs-



Abb. 3 Der Klingeldeckel mit dem Firmenlogo scheint einwegs mitgemacht zu haben

berg geboren /1/, und war wohl schon als junger Mann begeistert von den damals neuen Fortbewegungsmitteln, dem Fahrrad und später dem Automobil. Jedenfalls errang er schon als Schüler auf dem Hochrad erste sportliche Erfolge. Im Jahre 1893 wurde er im Alter von 18 Jahren bereits ostpreussischer Meister./2/ In welcher Raddisziplin genau, ist allerdings nicht mehr bekannt. Der Radsport muss schon ziemlich früh in Königsberg Verbreitung gefunden haben. So hatte der 1884 gegründete Deutsche Radfahr-



Abb. 1 Steuerkopfschild MASOVIA / Todtenhöfer Königsberg

rer-Bund (Vorläufer des BDR) seinen Geschäftssitz in Königsberg. Gleichzeitig stammte der von 1894 - 1896 amtierende Bundesvorsitzende Rudolf Vogel aus Königsberg./3/

Bereits 1899 wird Todtenhöfer als „1. Fahrwart“ des 1886 gegründeten Radfahrer-Clubs Königsberg geführt, einem von damals 16 Radfahrer-Vereinen in Königsberg. Spätestens 1901 eröffnet er



Abb. 4 In der Anzeige steht der Hinweis auf die hauseigene Fahrradfahrerschule

eine Fahrradhandlung in der Junkerstraße 11 in Königsberg zusammen mit einem gewissen Max Rautensperger./4/ Wenig später firmiert man unter dem Namen „Franz Todtenhöfer & Co.“ Gleichzeitig



Abb. 5 Das Geschäft in der Junkerstraße warb für Dürkopp-Räder

betrieb er schon eine Fahrschule (zum Fahrradfahren) in der Französischen Straße 8. Die Firma vertreibt die Fahrräder eines der ersten deutschen Fahrradhersteller, der Bielefelder Dürkopp-Werke. Wie so viele andere Fahrradhersteller hatten die Dürkopp-Werke neben der Fahrradproduktion ebenfalls eine Nähmaschinenproduktion. Auch Nähmaschinen wurden von Franz Todtenhöfer von nun an in Königsberg vertrieben. Im Jahre 1901 bewarb er sein Geschäft in der Junkerstraße 11 als „General-Vertreter der Bielefelder Dürkopp-Werke“ sowie sein „General-Depot“.

Der Automobil-Handel kommt dazu

Seit 1902 wird die Firma Todtenhöfer & Co. auch als Automobilhändler geführt. Dabei werden u.a. die Marken Fiat, Mercedes und Opel vertrieben. /5/ Im Laufe der Zeit wird die Firma dann zur Opel-Generalvertretung für West- und Ostpreußen, Danzig und das gesamte Baltikum. /6/

Weiterhin war Franz Todtenhöfer auch im Radsport aktiv. Im Jahre 1906 wird er bereits als 2. Vorsitzender im Radfahrer Club Königsberg geführt /7/ und nimmt regelmäßig an Radrennen teil. Auf der im Jahre 1903 abgehaltenen „Allgemeinen Ausstellung von Verkehrsmitteln jeder Art“ in Königsberg stellt er neben Fahrrädern auch bereits Motorräder aus Neckarsulm (Vorläufer von NSU) und Belgien (Saroléa) aus. Auch lässt er es sich nicht nehmen, bei einem Steher-Rennen auf dieser Ausstellung mit einem NSU-Motorrad als Schrittmacher mitzufahren. /8/

Im Jahre 1904 wird Todtenhöfer in Kolberg zum 2. Vorsitzenden des ADAC-Vorläufers DMV (Deutsche Motorradfahr-

ren Vereinigung) für den Gau VIII (Pommern, West- und Ostpreußen) gewählt. Mitglied des DMV ist er schon seit dem Gründungsjahr 1903, der sich schließlich 1911 in ADAC umbenennet. /9/ Er gehört damit zu den Mitbegründern des ADAC. Nachweislich nimmt er nun auch an den ersten Motorradrennen u.a. auf NSU-Motorrädern teil. Schließlich wird er 1914 auch noch als Vizepräsident des 1905 gegründeten „Ostdeutschen Automobil Clubs“ mit Sitz in Königsberg geführt. /10/

Im Jahre 1906 expandiert die Firma „Franz Todtenhöfer & Co.“ bereits, und es wird eine neue Zentrale am Steindamm 143 errichtet. /11/ Wenig später kommt noch das Haus mit der Nummer 142 dazu. Der Steindamm war die Hauptgeschäftstraße in Königsberg. In zahlreichen Anzeigen, u.a. in der ADAC Motorwelt, wird die Firma nun als Vertretung für belgische Saroléa Motorräder oder Speedoil (Kraftstoffzusatz) usw. geführt. 1914 gründet Franz Todtenhöfer die Sektion Ost- und Westpreußen des deutschen Automobil Händler Verbandes e.V. /12/

Die Expansion 1915 - 1927

1915 wird Franz Todtenhöfer dann als alleiniger Inhaber geführt und die bisher bestehende „Franz Todtenhöfer & Co“ aufgelöst /13/, auch wenn man zunächst weiter unter diesem Namen firmiert. Zusätzlich werden die Grundstücke



Abb. 6 Notgeld von Todtenhöfer aus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg

Strohmarkt Nr. 11 und Nikolaistraße Nr. 16 zur Vergrößerung des Betriebes in Königsberg aufgekauft. /14/ In der Inflationszeit nach dem Ersten Weltkrieg wird bei Todtenhöfer auch Notgeld in Form von Notmünzen herausgegeben. Die abgebildete 50 Pfg. Münze, die vermutlich bei Todtenhöfer geprägt wurde, zeugt davon. Auch sogenanntes „Briefmarkennotgeld“ von „Todtenhöfer & Co.“ ist bekannt.

Im Jahre 1921 gründet Franz Todtenhöfer zusammen mit einem gewissen Bernhard Fischer die „Automobil- und Landflug - G.m.b.H.“. Eingetragenes Gewerbe ist der „Handel mit Kraftwagen, Kraftpflügen, Ersatzteilen und verwandten Waren“, das Stammkapital wird mit 200 000 RM angegeben. /15/ Ebenfalls 1921 erfolgt dann die Gründung von „Todtenhöfers Vereinigte Automobil Werkstätten“, welche die „Herstellung und Ausbesserung von Kraftwagen, Kraft-rädern und Motorpflügen“ als Gegenstand haben. /16/ Es werden u.a. Karosserien für Lastkraftwagen gebaut. /17/

In den nun folgenden Jahren expandiert Todtenhöfer auch über Königsberg hinaus. Aus dem Jahre 1924 ist eine Anzeige im Deutschen Kalender für Litauen mit einer Niederlassung in Kowno (Kaunas), der damaligen litauischen Hauptstadt bekannt. Und im Allensteiner Adressbuch von 1927 wird auf der Bahnhofstraße 79E eine Auto-werkstatt von Todtenhöfer & Co. geführt.

Bei den Nähmaschinen werden eigene Marken eingeführt, und zwar „Todtenhöfer's Ideal“ und „Titan“. Denn Todtenhöfer & Co wird nun auch als Hersteller für Nähmaschinen gelistet. /18/ Und als Hersteller für (Taschenlampen- und Radio-) Batterien wird die Firma nun aufgeführt. Dabei wird es sich bei den Nähmaschinen und den Batterien wahrscheinlich um Lizenzen handeln, mit denen diese Produkte von anderen Herstellern bezogen wurden und unter eigenem Namen weiterverkauft wurden. Hersteller der Batterien war nämlich eine Firma „Terad“. /19/ Weiterhin gehörten auch Schreibmaschinen der Marke „OR-GA PRIVAT“ zum Sortiment. Schon seit den Anfangstagen wurden auch „Original Smith Premier“ Schreibmaschinen vertrieben.

Gründung der Todtenhöfer AG in Berlin

1927 schließlich wird die Todtenhöfer Aktien-Gesellschaft (A.G.) mit einem Stammkapital von 1 Million RM gegrün-

det. Sitz der A.G. ist nunmehr in Berlin. Der volle Wortlaut des Eintrags lautete: „Gegenstand des Unternehmens ist der Erwerb und der Fortbetrieb der Kraftfahrzeug- und verwandten Branchen, insbesondere der Fabriken von Franz Todtenhöfer. Zum Vorstand wurde R. Mertens in Berlin bestellt. Der Aufsichtsrat besteht aus K. Merz, F. Todtenhöfer und W. Todtenhöfer in Königsberg.“ /20/

Spätestens jetzt wird ein weiterer Sitz auch in Berlin in der Potsdamer Straße 12 eröffnet. Auch in Berlin werden nun Automobile und Zubehör von Todtenhöfer vertrieben. Inwieweit auch Fahrräder in Berlin verkauft werden, ist leider nicht mehr bekannt. Zu dieser Zeit taucht auch erstmals das typische Logo, ein „T“ mit einem stilisierten Rad auf. Auch als Schutzblechemblem wird das Symbol später verwendet. In Königsberg selbst



Abb. 7 Auf der Hausfassade prangt der Schriftzug „Auto-Palast“

wird Ende der 1920er Jahre eine der ersten Hochgaragen Deutschlands von der Todtenhöfer AG erbaut. Diese Garage befand sich auf dem Heumarkt in Königsberg, erstreckte sich über 3 Etagen und bot Platz für 350 Kraftwagen. /21/

In einem Bericht der Zeitschrift RADMARKT wird der Absatz von 12 000 Fahrrädern und 1 000 Kraftwagen für das Jahr 1927 bei der Todtenhöfer A.G. angegeben. /22/ Franz Todtenhöfer sitzt auch in diesen Jahren noch selbst hinter dem Steuer von Sportwagen und nimmt regelmäßig an Autorennen teil. So fährt er 1927 beim Cadiner Bergrennen mit. Dieses Bergrennen soll vom ADAC zum „Nürburgring des Ostens“ aufgebaut werden. In der Wertungsklasse 1 der Sportwagen belegt er bei der Bergprüfung die schnellsten Zeit und schließlich auch in der Gesamtwertung den 1. Platz auf einem Minerva Sportwagen! /23/ Im



Abb. 8 Auf einer Rechnung von 1941 werden alle Marken der Todtenhöfer A.G. aufgeführt

Jahre 1930 wird die Großgarage der Todtenhöfer A.G. am Heumarkt in Königsberg als Startpunkt der alljährlichen ADAC Ostpreußen-Fahrt, einer Art Rallye quer durch Ostpreußen, genannt. /24/

MASOVIA – Aufnahme der Fahrradproduktion 1929

Die Fahrradproduktion unter dem Markennamen „MASOVIA“ wird im Jahre 1929 aufgenommen. /25/ 1933 wird die Marke „MASOVIA“ auch angemel-

det. Der Geschäftsbetrieb unter der Marke „MASOVIA“ liest sich wie folgt: „Herstellung und Vertrieb von Fahrrädern, Fahrradteilen und -zubehör. Waren: Fahrradketten, Fahrradpedale, Fahrraddecken, Fahrradschläuche, Fahrradsättel, Fahrradrahmen, Fahrrad-Beleuchtungsapparate und -geräte, Gummilösung, Taschenlampenbatterien.“ /26/ „MASOVIA“ war dabei der lateinische Name für

Masuren, die bekannte Landschaft im Süden Ostpreußens gelegen. Weitere Markennamen der Todtenhöfer A.G. für Fahrräder und -zubehör waren „BALTIA“ und „POLO“. /27/ Letztere Marke wurde 1934 angemeldet, der Markenname „Baltia“ wurde auch von einem frühen Königsberger Fahrradproduzenten, der Fa. Althoff & Politt, verwendet. /28/ Eventuell wurde der Name von Todtenhöfer übernommen.

Es wurden also nicht nur Fahrräder unter dem Namen MASOVIA vertrie-

ben, sondern auch Zubehör. Mir sind z.B. elektrische Fahrradlampen, Dynamos, Sättel, Kettenschützer, Klingeln und Gepäckträger bekannt, die allesamt mit dem Namen „MASOVIA“ beschriftet sind. Dabei ist der Name nicht nur einfach aufgedruckt, sondern geprägt. Da das Zubehör wahrscheinlich nicht selber produziert wurde, wurde es vermutlich bei den jeweiligen Produzenten (Melas, Pallas usw.) in Auftrag gegeben und schon dort mit dem Namen versehen.

Bei meiner Suche nach Zeitzeugen aus Königsberg bin ich auf Herrn Heinz Bleeck, jetzt ansässig in Rostock, gestoßen. Er konnte mir mit sehr vielen Informationen zu Todtenhöfer, aber auch zur „Radfahrer-Szene“ in Königsberg weiterhelfen. Wie sich herausstellte, war sein Vater Emil zunächst Kraftfahrer für die Todtenhöfer A.G., und dann jahrelang in der „Expedition“ bei der Todtenhöfer A.G. beschäftigt. Was sich heute abenteuerlich anhört, war damals aber nicht ganz so abenteuerlich. Denn heute würde man eher Versandabteilung dazu sagen! Emil Bleeck war jedenfalls begeisterter und erfolgreicher Radrennfahrer in Königsberg (zuerst auf Opel ZR 3, später auf Elite Diamant) und sehr gut mit dem besten Königsberger Radrennfahrer der damaligen Zeit, Paul Altenberg befreundet.

Eben jener Paul Altenberg war hauptberuflich Prokurist bei Todtenhöfer. In den 1920/30er Jahren war er unbestrittener Bahnsprintmeister in Ostpreußen



Abb. 9 MASOVIA-Markenschilder aus verschiedenen Epochen

und Gewinner etlicher Preise u.a. auch bei internationalen Rennen in Warschau, Lodz und Riga! 1938 wurde er zum Gau-fachwart (vermutlich des DRV) in Ostpreußen ernannt und organisierte etliche Straßenrennen wie die „Samland-Rundfahrt“ und die „Ermland-Rundfahrt“. Gleichzeitig nahm er erfolgreich an diesen Rennen teil. Viele Radrennfahrer aus dem R.C.K. (Radfahrer-Club Königsberg) waren bei Todtenhöfer beschäftigt. Franz Todtenhöfer selbst war ja dort seit 1899 1. Fahrwart, und schon 1906 2. Vorsitzender. Das Vereinslokal war „Wiehrs Restaurant“ in der Cranzer Allee. Dieses war Start- und Zielpunkt vieler Ausflüge und Rennen. Heinz Bleeck selbst war als Heranwachsender mal für einen Tag im Lager der Todtenhöfer AG beschäftigt, und musste die Einzelteile der Fahrräder in die Montage bringen.



Abb. 10 Briefkopf einer Rechnung von 1941

Dabei wurden die einzelnen Rohre und Muffen, sowie das Zubehör (Lampen, Laufräder, usw.) von externen Firmen zugeliefert. In Königsberg wurden dann die Muffen und Rohre zu Rahmen verlötet, lackiert und die Fahrräder komplettiert. Wer der Zulieferer für Rohre und Muffen waren, ist nicht bekannt. Jedoch haben alle mir bis jetzt bekannten Masovia-Räder den gleichen typischen Steuerkopf. Dieser gleicht z.B. auffallend dem Steuerkopf von Rädern der Bielefelder Firma Falter für den Zeitraum 1930 -



Abb. 12 Werbepostkarte von 1933

1945. Jedenfalls lag die Fahrradproduktion in den Fabrikaktionsanlagen der Nikolaistraße 15, laut dem Briefkopf einer Fahrrad-Rechnung aus dem Jahre 1941, und auch nach Auskunft von Heinz Bleeck. Es sollen in Spitzenzeiten bis zu 3 000 Fahrräder monatlich produziert worden sein. /29/

Ein weiterer Standort in Königsberg war die Stresemannstraße 87, dort gab es eine Autowerkstatt von „Todtenhöfers Vereinigten Werkstätten“. Die Straße wurde übrigens mehrmals umbenannt. Ursprünglich war es die Fuchsberger Allee, in der Weimarer Republik wurde daraus die Stresemannstraße, und im Dritten Reich wurde sie in „General-Litzmann-Straße“ umbenannt. Heute ist es der „Sovetskiy Prospekt“. Das Gebäude existierte übrigens bis zum



Abb. 11 Die ansehnliche Ziegelsteinfassade der Werkstatt in der Stresemannstraße (Königsberg)

Jahre 2015, dann erst musste es einem Neubau weichen.

Am Friedländer Torplatz 4a befand sich noch eine weitere Großgarage. Diese wurde ca. 1936 vom Konkurrenten Paul Gillis übernommen. Paul Gillis erbaute diese Großgarage bereits 1926. /30/ Sein Unternehmen handelte ebenfalls mit Fahrrädern und Automobilen (Horch). Warum Todtenhöfer diese Großgarage übernehmen konnte ist unbekannt. Bei meinen Nachforschungen stieß ich auf einen im KZ Buchenwald 1938 ermordeten Paul Gillis aus Königsberg, wohnhaft in Berlin. /31/ Ob es sich um jenen Paul Gillis handelte, und ob er sein Geschäft aufgrund seiner jüdischen Abstammung aufgeben musste, oder an Todtenhöfer verkauft hatte, liegt leider im Dunkeln der Geschichte und muss Spekulation bleiben.



Abb. 13 Werbung für verschiedene Fahrradmarken, u. a. Masovia in Estland; Jalgrattad steht im Estnischen für Fahrräder

Todtenhöfer war auch einer der ersten Händler der Festpreise bei Autoreparaturen einfuhrte. Es kamen sogar Ingenieure von Ford aus den USA, um diese Praxis zu studieren! /32/ Als Automarken wurden Opel (Generalvertretung), Fiat, und Mercedes geführt. Bei den LKWs hatte man MAN und Saurer im Sortiment. Bei den Motorrädern wurden NSU, Wanderer und DKW geführt. Es ist auch ein Victoria-Motorrad bekannt, auf dessen Soziussattel ein Händlerschild der Todtenhöfer A.G. prangt. Entweder wurden auch Victoria-Motorräder vertrieben, oder aber mindestens der Sattel stammt als Zubehör von Todtenhöfer.

Ebenfalls im Sortiment waren Fahrräder mit Hilfsmotoren. Diese wurden mit dem wohlklingenden Werbespruch „Oh wie wohl klingt mir im Ohr - ToHiMor, ToHiMor, - Todtenhöfers Hilfsmotor“ in den Königsberger Kinos beworben! Dieser konnte ebenfalls für Segelflugzeuge eingesetzt werden! Auch nach Estland wurden Masovia-Räder exportiert. Aus den 30er Jahren sind Anzeigen des estnischen Händlers Kr. Saar & Ko in Reval (Tallinn) bekannt, der u.a. Masovia-Räder im Sortiment hatte. Bis heute hat sich ein fast fabrikneues Masovia Damenrad im estnischen Fahrradmuseum in Väästa erhalten. (www.velomuseum.ee/en/masovia_1940_ENG)



Abb. 14 Fast wie neu: Masovia Damenrad von 1941

Inwieweit auch am Berliner Standort Fahrräder produziert wurden, ist leider noch unbekannt. Zumindest ist aus der „Fahrrad- und Kraftfahrzeug Zeitschrift“ (FKZ) vom 10. Oktober 1942 folgende Anzeige bekannt: *Gesucht: für Rahmen- und Felgenfabrikation, Öfen bzw. Löt- und Schweißgeräte, Emailieranlagen, Rohrbiegemaschinen, Wulstfelgenpresse, Richtplatte. u. Werkzeuge. Todtenhöfer Akt. - Ges., Berlin W 9, Potsdamer Str. 12.*

Auch für die Erschließung Ostpreußens als „Fahrradland“ tat Franz Todtenhöfer einiges. Bereits 1921 gründete er den „Verein für Fahrradwege“, dem die Anlage einiger besonders schöner Radfahrwege in und um Königsberg, aber auch im Samland zu verdanken ist. /33/



Abb. 15 Legende einer Radfahrkarte des Samlandes

Aus dem Jahre 1938 existiert eine Spezialkarte des Samlandes aus dem Pharus Verlag, welche von der Todtenhöfer A.G. herausgegeben wurde. Auf dieser Karte sind besonders auch die Wald- und Fahrwege verzeichnet.

Einmal im Jahr lud Franz Todtenhöfer seine komplette Belegschaft zu einem Ausflug mit dem Fahrrad und per Schiff von Königsberg bis nach Groß-Heydekrug am Königsberger Haff ein. Er ließ es sich dabei nicht nehmen, der Belegschaft auf einem alten Hochrad durch Königsberg voran zu fahren, wie mir Heinz Bleeck berichtet hat. Auch wurden Eisfahrten im Februar auf dem zugefrorenen Frischen Haff unternommen, oder Bobfahrten am Galtgarben im Samland. Oder man organisierte „Fuchsjagden“, das war eine Art Schnitzeljagd zu Fuß im Wald. Ziel war immer ein Lokal oder Krug, wo die Familien der Mitarbeiter schon per Zug oder Schiff angereist waren. Dort ging es dann „heiß“ her, und die Rückfahrt musste dann gemeinsam mit Schiff oder Bahn angetreten werden, da an Radfahren nicht mehr zu denken war.

Radrennen wurden in Königsberg viele veranstaltet. Beliebt war die Sportanlage „Walter-Simon-Platz“, die nach seinem Erbauer, einem jüdischen Bankier benannt wurde, 1933 aber nach dem Gauleiter Ostpreußens in „Erich-Koch-Platz“ umbenannt wurde. Hier fanden etliche Aschenbahnrennen statt. Heute befindet sich hier das Baltika Stadion als Austragungsort der WM 2018. Im Königsberger Tiergarten gab es noch eine Zementbahn, die aber nicht so beliebt war, da Stürze hier schon sehr gefährlich sein konnten. Am „Haus der Technik“ gab es noch eine Holzbahn, sowie eine weitere Aschenrennbahn am Sportplatz beim Friedländer Tor.

Im Handbuch der deutschen Aktiengesellschaften von 1943 werden für die Todtenhöfer A.G. im Jahre 1942 als Mitarbeiter 76 Angestellte und 119 Arbeiter genannt. Im gleichen Jahre wies die Bilanz ein Saldo von 2 624 346,84 RM aus, was auf ein sehr erfolgreiches Geschäft schließen lässt. Als Vorstand fungierte ein Herr Max Koller, der Aufsichtsrat bestand aus Franz Todtenhöfer (Vorsitzer), Charlotte Todtenhöfer (stellv. Vorsitz) und Walter Todtenhöfer (Dresden). Charlotte Todtenhöfer (geb. Koller) war Franz Todtenhöfers Ehefrau und Walter war der acht Jahre jüngere Bruder von Franz. Er war Oberst bei der Wehrmacht und starb 1945 in russischer Kriegsgefangenschaft.

Ebenfalls im Jahre 1942 gab es anscheinend eine Fabrikationsumstellung. Eine Anzeige in der „Farben-Zeitung“ von 1942 lautet: *„Wegen Fabrikalienumstellung haben wir folgende Einbrennlacke (un. 330°C) abzugeben: ca. 300 kg Grundemaille bordeauxrot, ca. 220 kg Überzugsemaille bordeauxrot, ca. 240 kg Überzugsemaille graugrün, Angebote an Fahrradfabrik Todtenhöfer, Königsberg (Pr.)“*

Aus den Erzählungen alter Königsberger wurde mir ebenso von dem Schaukasten des Haupthauses auf dem Steindamm 142 erzählt. Hier drückten sich die Kinder und Jugendlichen die Nase platt, um die neuesten und schönsten Fahrräder zu sehen. So wird auch davon berichtet, dass bereits in den Kriegsjahren im Schaukasten ein Rad mit „Masovia – Das Fahrrad der Zukunft“ präsentiert wurde, nämlich ein Fahrrad, welches über einen Leichtmetallrahmen verfügte. Lieferbar war es allerdings erst nach dem Kriege, wie dort angekündigt wurde.

Sonntags vormittags gingen die Radbegeisterten zum Radball oder Kunstradfahren in die Turnhalle des neuen Schauspielhauses an der Hufenallee. Dort gab es dann „Dramatisches Theater!“ Heinz Bleeck berichtet auch von einem Rüttelbock im Schaukasten, der ein schwer belastetes Masovia-Rad 24 Stunden rund um die Uhr „durchrüttelte“, um die besondere Stabilität und Lebensdauer eines solchen Rades zu demonstrieren! Dabei hieß es, dass eine Woche auf dem Rüttelbock ungefähr einem Jahr täglichen Gebrauchs entsprach!

Eine besondere Anekdote beschreibt auch das immer größere Einmischen der Nationalsozialisten in alle Bereiche des Lebens, so auch in den Radsport. Bei einem Rennen des R.C.K. wurde als 1. Preis ein Rennrad ausgeschrieben. Die Partei insistierte aber, das Rad zu demonstrieren, und die Einzelteile als Preise auszusprechen, damit mehr „Volksgenossen“ daran teilhaben könnten. Emil Bleeck widersetzte sich dem, in dem er sagte, dass sich niemand den A.... aufreibe für zwei Reifen oder eine Gabel, für ein Rennrad aber schon. Er setzte sich durch und schuf sich dadurch etliche Feinde.

Kriegsende 1945 und Neuanfang 1946

Bei den schweren Bombardierungen im August 1944 durch britische Bomber wird die Innenstadt Königsbergs komplett zerstört. Auch der Steindamm liegt in Trümmern, vermutlich auch die Zentrale der Todtenhöfer A.G. Wie Heinz

Bleek berichtet, wurden nun bis zum dreitägigen Sturm der Roten Armee auf Königsberg im April 1945 im Werk am Friedländer Tor Fahrräder für Partei, Volkssturm und Wehrmacht montiert, aus einer zusammengewürfelten Mannschaft von vier Deutschen (darunter Heinz Bleeks Vater), jeweils einem Polen und einem Weißrussen und 56 Franzosen (Zwangsarbeiter bzw. Kriegsgefangene).



Abb. 16 Handschriftlich korrigierter Briefkopf von 1946

Trotzdem blieb auch Franz Todtenhöfer und seinen Firmen das Schicksal Königsbergs und ganz Ostpreußens nicht erspart. Über die genauen Umstände des Kriegsendes bei Todtenhöfer ist nichts bekannt, auch darüber, wie er die Besetzung Königsbergs und die nachfolgende Vertreibung und Flucht aus Königsberg überlebte, ist nichts überliefert. 1946 jedenfalls taucht sein Name nun in West-Berlin auf. Trotz seines inzwischen betagten Alters von 70 Jahren lässt er sich nicht unterkriegen und startet in Berlin-Lichterfelde Ost und in Weißenfels (in der SBZ) einen Neuanfang. In Berlin (Schillerstrasse 14) wird ein Geschäft und eine Fabrik zur Herstellung von Fahrradteilen angemeldet. In Weißenfels, Feldstraße 13, wird ebenfalls eine Verkaufsfiliale eröffnet. /34/

Aus einem mir vorliegenden Schreiben Franz Todtenhöfers aus dem Jahre 1946 an einen Gläubiger der Todtenhöfer A.G. aus Westfalen geht noch die vage Hoffnung hervor, dass sein Vermögen aus Königsberg nach einem Friedensschluss wieder zur Verfügung steht, jedoch bezeichnet er die Möglichkeit selbst schon als eher unwahrscheinlich. Hier gibt es aber wieder wertvolle Informationen von Heinz Bleek, der davon berichtet, wie Franz Todtenhöfer in Berlin wieder ganz von vorne anfang. So ließ er z.B. aus Gasmaskenschläuchen Lenkergriffe machen und aus dem Leder von Pistolentaschen Lederutensilien fürs Fahrrad.

Als Vertreter für den Westteil Berlins setzte er den treuen Paul Altenberg ein,



Abb. 17 Paul Altenberg neben seinem Motobecane-Rennrad von 1988

der 1948 aus dem nun russischen Ostpreußen nach Berlin kam. Paul Altenberg war noch bis ins hohe Alter im Berliner Radsportverband aktiv (bis 1989) und u.a. auch Vorsitzender des Radsportvereins Lichterfelde-Steglitz (1977-1978). Noch 1989 bekam er eine Ehrenurkunde der Stadt Berlin, weil er 1988 im Alter von 84 Jahren noch 8 229 km (!) auf West-Berliner Radwegen mit seinem Motobecane-Rad absolvierte! /35/



Abb. 19 Die Belegschaft der Todtenhöfer A.G. (vermutl. vor 1939, Rückseite des Stammhauses auf dem Steindamm 142); Personen v.l.n.r.: 1 u. 2 unbekannt, Herr Thiel (Expeditions-Leiter), Frau Kabler (Büro), Emil Bleek (Expedition), 6 u. 7 unbekannt, Paul Altenberg (Prokurist), 3 weitere Unbekannte, Herr Fleischer (Pförtner), unbekannt (Benennung der Personen durch Heinz Bleek)

Bis zum bitteren Ende 1955

Zum 75. Geburtstag von Franz Todtenhöfer am 13. August 1950 wurde in der Zeitschrift RADMARKT ein Artikel über ihn veröffentlicht. Hier findet sich auch das einzig mir bekannte Bild von Franz Todtenhöfer. Laut diesem Artikel gab es sogar Pläne, die Montage eines „leichtlaufenden Niederflurrades“ zu beginnen! Ob diese Pläne jemals realisiert wurden und wie der weitere Werdegang der „neuen“ Firma Todtenhöfer war, liegt leider noch im Dunkel der Geschichte. Bekannt ist nur, dass ein unehelicher Enkel von Franz und Charlotte Todtenhöfer ein gewisser Heinz Riedel Lehmann war. Er blieb nach 1945 zunächst in Königsberg als Kleinkind und machte dort heute Unvorstellbares in den Nachkriegsjahren mit. Wie durch ein Wunder gelangte er aber in ein Waisenheim in Sachsen, von wo aus er 1954 dann schließlich zu seinen Großeltern nach West-Berlin kam. Er machte später Karriere als Verlagskaufmann beim TAGES-SPIEGEL. Später war er erfolgreicher Berater in Politik und Wirtschaft. Noch 2005 gab er in einem Internet-Forum für traumatisierte Kriegskinder einen Suchaufruf nach seinen Wurzeln in Königsberg auf. /36/ Er starb 2008. Einen Nachruf auf ihn, mit einer bewegenden Biographie kann man im Internet nachlesen. /37/

Am 22. März 1955 stirbt Franz Todtenhöfer in Ost-Berlin nach einem langen und erfolgreichen Geschäftsleben. Im OSTPREUSSENBLATT vom April



Abb. 18 Franz Todtenhöfer mit 75 Jahren präsentiert sein geliebtes Hochrad – mit Luftbereifung!

1955 erscheint folgender Nachruf seiner Landsleute:

Franz Todtenhöfer

Am 22. März 1955 verstarb in Berlin der weit über Ostpreußen hinaus bekannte Kaufmann und Fabrikant Franz Todtenhöfer aus Königsberg. Sein Fahrrad-, Nähmaschinen- und Automobilgeschäft auf dem Steindamm 142/143 war das größte seiner Art nach dem von Winter/Berlin. Unter anderem hatte er die Generalvertretung der Opel-Werke für Ost- und Westpreußen, für Danzig und für das Baltikum inne. In der Fuchsberger Allee besaß er eine große Automobil-Werkstatt, und Ende der zwanziger Jahre erbaute er eine der ersten Hochgaragen Deutschlands in Königsberg. Nach der Vertreibung und in einem Alter, in dem die meisten sich von ihrer Arbeit ausruhen, baute er in Berlin wieder eine Fabrik für Fahrradzubehörteile auf. Franz Todtenhöfer war ein großzügig denkender Arbeitgeber, seine Angestellten brachten ihm die größte Verehrung entgegen. Er verlangte wohl viel, beteiligte sie aber an seinem Gewinn. Er ebnete jedem den Weg, dem sich größere Erfolgchancen boten. Viele seiner einstigen Angestellten wurden selbständig oder sie bekleiden heute verantwortungsvolle Stellungen in der Industrie, im Handel und bei Banken. In der Stille tat er viel Gutes, machte es aber zur Bedingung, dass hierüber nicht gesprochen werden durfte; jeder Dankesbezeugung ging er aus dem Wege. Seinen Erfolgsweg begann Franz Todtenhöfer mit sehr geringen Mitteln; als einer der ersten führte er das Fahrrad, damals das Hochrad, in Ostpreußen ein, auf dem er viele Rennen gewann. Er förderte den

Fahrradsport sehr. Man sah ihn häufig auf dem Fahrrad in den Straßen Königsbergs, obwohl ihm Autos zur Genüge zur Verfügung standen. 1921 gründete er den Verein für Fahrradwege, dem die Anlage der schönen Radfahrwege in Ostpreußen zu danken war. Nicht nur seine Angestellten und Sportfreunde, auch zahlreiche Landsleute sonst, werden seiner in Trauer gedenken.

Auch Heinz Bleeck kann das bestätigen. Er erinnert sich, dass Franz Todtenhöfer seinem Vater sein altes Radio schenkte, mit dem man in der damaligen Zeit alle europäischen Sender empfangen konnte! (Was zu jener Zeit ja verboten war!)

Die Informationen wurden von mir über das Internet, sowie das Sammeln von zeitgenössischen Fahrrädern und Zubehörteilen, sowie Dokumenten der Todtenhöfer A.G. zusammengetragen. Besonders bedanken möchte ich mich aber bei Heinz Bleeck, der mir wertvolle und interessante Einblicke in den Königsberger Radsport aber auch wertvolle Informationen zur Todtenhöfer A.G. geben konnte! Ohne Ihn wären viele Details und Erinnerungen wohl im Dunkel der Geschichte verschwunden. Hiermit konnte wenigstens ein kleiner Lichtstrahl in die Geschichte des Radsports in diesem verschwundenen Teil Deutschlands gebracht werden. Ebenfalls Dank an Annelie Kleint für die Informationen aus den Königsberger Adressbüchern und an Florian Freund für die Informationen aus dem RADMARKT.

Trotzdem werden immer noch weitere Informationen benötigt. So sind mir z.B. noch keine Kataloge oder sonstige Verkauf- und Werbematerialien begegnet. Wer noch weitere Informationen dazu hat, kann sich gerne mit mir in Verbindung setzen, ich würde mich sehr darüber freuen. Kontaktadresse: a.krinke@gmx.de

Anmerkungen

- /1/ siehe unter list.genealogy.net/mm/archiv/ow-preussen-l/2007-07/msg00438.html
- /2/ Radmarkt Nr.9, Jg. 1950
- /3/ www.rad-net.de/modules.php?name=html&f=bdr/statistik.htm und www.hochrad.info/hochradseite/hochradbasic/hochrad%20allelei%20bundestag%20hannover.htm
- /4/ Königsberger Adressbuch von 1901
- /5/ Ostpreussenblatt Nr.29 vom 21.07.1956
- /6/ Ostpreussenblatt Nr.17 vom 23.04.1955
- /7/ Königsberger Adressbuch von 1906
- /8/ Automobil Rundschau Bd. 2, Jg. 1903
- /9/ Deutscher Motorradfahrer Nr. 16 vom 11. August 1904, S. 278

- /10/ Allgemeine Automobil-Zeitung Bd. 15, Teile 3-4
- /11/ Königsberger Adressbuch von 1906
- /12/ ADAC Motorwelt Jg. 1914
- /13/ Der Motorwagen Bd. 18, S. 15, Jg. 1915
- /14/ Automobiltechnische Zeitschrift, Bände 18 - 20, S. 477
- /15/ Automobiltechnische Zeitschrift, Band 24, S. 275
- /16/ Ebda., S. 683
- /17/ Fischerei-Zeitung Bd. 32, Jg. 1929
- /18/ Peter Wilhelm, Alte Nähmaschinen; Duderstadt 2002
- /19/ www.welt-der-alten-radios.de/geschichte-batteriehersteller-86.html
- /20/ Automobil-Rundschau Bd. 29, Jg. 1929
- /21/ siehe Anzeige von 1934 in „Bilder aus Ostpreußen III, Reg.-Bez. Königsberg“
- /22/ Radmarkt Nr. 9, Jg. 1950
- /23/ ADAC Motorwelt Nr. 36 vom 9. September 1927, S. 18
- /24/ ADAC Motorwelt Nr. 20 vom 16. Mai 1930, S. 13
- /25/ Radmarkt Nr. 9, Jg. 1950
- /26/ siehe Anmeldung der Marke von 1933, Dank an Chris vom Forum altesrad.net
- /27/ siehe Rechnung von 1942
- /28/ Patent-, Muster- und Marken-Schutz in der Motoren- und Fahrzeug-Industrie, Berlin 1908, S.223
- /29/ Radmarkt Nr. 9, Jg. 1950
- /30/ Königsberg Pr. und seine Vororte, Willi Freimann; Rendsburg 1988, S.227
- /31/ yng.yadvashem.org/index.html?language=en&s_lastName=Gillis&s_firstName=Paul&s_place
- /32/ Radmarkt Nr. 9, Jg. 1950
- /33/ Ostpreussenblatt Nr.17 vom 23.04.1955
- /34/ Amtliches Fernsprechbuch für Berlin: Branchen-Fernsprechbuch 1951 u. 1952, sowie Schreiben von Todtenhöfer an Gläubiger, datiert 1946
- /35/ Ostpreussenblatt Folge 25, 24.07.1989, S.16
- /36/ archive.is/xnkGg
- /37/ www.tagesspiegel.de/berlin/nachrufe/heinzriedel-lehmann-geb-1941/1177040.html

Abbildungsnachweis

- Abb. 1 Foto: Blitzrad
- Abb. 2, 3 u. 6 Foto: A. Krinke
- Abb. 4 Eintrag aus dem Königsberger Adressbuch von 1901
- Abb. 5 Postkarte Sammlung A. Krinke
- Abb. 7 Anzeige von 1934 aus dem Buch „Bilder aus Ostpreußen III, Reg.-Bez. Königsberg“
- Abb. 8, 10, 15 u. 16 Sammlung A. Krinke
- Abb. 9 Fotos der Steuerkopfschilder freundlicherweise vom Lettischen Fahrradmuseum Saulkrasti bei Riga zur Verfügung gestellt
- Abb. 11 Foto aus: Willi Freimann, Königsberg Pr. und seine Vororte; Rendsburg 1988
- Abb. 12 Foto aus einer ebay-Auktion aus 2014
- Abb. 13 aus: KASVATUS EESTI ÕPETAJATE LIIDU KASVATUSTEADUSLIK AJAKIRI, Tallinn 1939
- Abb. 14 Foto: Estrnisches Fahrradmuseum in Väästa
- Abb. 17 u. 19 Foto aus dem Besitz von Heinz Bleeck
- Abb. 18 Foto aus dem Radmarkt Nr. 9, Jg. 1950

Aufstieg, Zerschlagung, Widerstand

Der ARKB „Solidarität“ zwischen 1919 und 1945

von Ralf Beduhn, Wildeshausen (D)



„Sport mobilisierte die Massen“

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges und der Gründung der Weimarer Republik gelang es dem ARB Solidarität, zum weltweit mitgliederstärksten Radfahrerverband aufzusteigen. Im Jahre 1930 zählte man in ca. 5 000 Ortsgruppen fast 330 000 Mitglieder. Gefördert hat diese Entwicklung zweifellos, dass ganz allgemein der Sport sich in den 1920er Jahren zur „Weltreligion des 20. Jahrhunderts“ (H. Seiffert) entwickelt hat. „Wie keine zweite Kulturbewegung begann er, die Gesellschaft zu verändern und sie ihn. Er blieb nicht länger das kostspielige und zeitaufwendige Privileg der ‚leisure class‘ oder eine Angelegenheit spleeniger Außenseiter. Sport mobilisierte die Massen. Er machte sie in großer Zahl zu aktiven Freizeitsportlern und in noch größerer zu begeisterten Zuschauern. ... Die Betonung von Kraft, Kampf und Körperlichkeit galt nicht mehr als unästhetisch. Gesundheit und Vitalität gewannen an Bedeutung, zumal im Selbstverständnis der jungen Generation. ... Fitness und Fairplay wurden neue Leitbegriffe. Sport, Spannung und Unterhaltung waren jenseits des monotonen Arbeitsalltags gefragt.“^{1/}

Neben diesem kulturellen Mentalitätswandel in den Zwanziger Jahren ist es jedoch insbesondere das spezifische Aktivitäts- und Angebotsspektrum des ARBS gewesen, das den bemerkenswerten Erfolg der „Roten Radler“ erklärt. An erster Stelle ist in diesem Zusammenhang das schwerpunktmäßig im ARBS geförderte Touren- und Wanderradfahren zu nen-

nen, welches den Freizeitbedürfnissen und breitensportlichen Interessen breiter Arbeiterkreise entgegenkam. „An allen Sonntagen von Anfang April bis Ende Oktober“^{2/}, so die Aufforderung in dem Handbuch für die Mitglieder von 1927, sollten von den Ortsgruppen Ausfahrten mit dem Fahrrad organisiert werden. Zusätzlich konnten diese noch durch Abendtouren an den Wochentagen ergänzt werden. Bei diesen Ausfahrten

sollte nicht die „Kilometerfresserei“ im Vordergrund stehen, sondern entsprechend der in der Arbeitersportbewegung propagierten Parole „Massensport statt Kampffrekord“ auf eine gezielte Einbeziehung der Leistungsschwächeren Wert gelegt werden.

In den Hinweisen an die Fahrwarte heißt es dazu: „Am Anfang der Fahrseason ist die Entfernung nicht zu weit und auch das Tempo nicht zu schnell zu wählen, damit die neuen Fahrer, die während des Winterhalbjahres ihr Rad nicht benützt haben, sich erst einfahren und ihre Muskulatur für größere Ausfahrten stählen. Nach und nach kann dann die Entfernung größer und auch das Tempo schneller werden. Der Fahrwart hüte sich aber, das Tempo allzu schnell zu nehmen; eine Geschwindigkeit von 15 Kilometer in der Stunde soll im allgemeinen nicht überschritten werden. Wird ein schnelleres Tempo angeschlagen, so überanstrengen sich die schwachen Fahrer wie auch die älteren und verlieren die Lust zur Teilnahme an späteren Touren.“^{3/} Und ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt wurde in den Anweisungen an die Leiter der Ausfahrten betont: „Der Fahrwart muss sich immer sagen, dass es nicht darauf ankommt, recht große Strecken zurückzulegen, sondern wir wollen auf unseren Touren auch Einblicke in die Natur gewinnen, wir wollen die Welt kennenlernen und Eindrücke sammeln. Die Ausfahrten sollen Erholung sein.“^{4/} Aber nicht nur das. An anderer Stelle, in einer Ausgabe des Verbandsorgans DER ARBEITER-RADFAHRER vom März 1923, wird die Hoffnung geäußert, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der

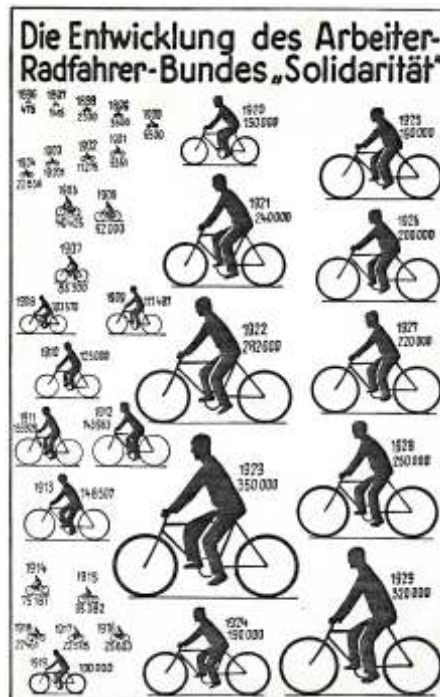


Abb. 1 Aus bescheidenen Anfängen im 19. Jahrhundert entwickelte sich die größte Radfahrerorganisation der Welt, allerdings ist die Darstellung in einem Punkt fehlerhaft – für 1923 betrug die Mitgliederzahl nur 250 000

Radtouren „aus dem Erleben und den Geschehnissen der Natur ... ihre ungesunde, unnatürliche soziale Lage erkennen und daraus ... die Erkenntnis und die Kraft schöpfen, weiterzukämpfen für das Ziel der Arbeiterklasse.“



Abb. 2 Neben vielen Unterkunftsplätzen stand den ARB-Mitgliedern ein Netzwerk von Gaststätten zur Verfügung

„Die Solidarität war ja überall“

Zur Förderung des Wanderfahrens über mehrere Tage oder gar Wochen wurde von und für die Mitglieder des ARBS eine engmaschige Infrastruktur zur Verfügung gestellt. So betrieben zum Beispiel im Jahre 1930 fast 1 200 Ortsgruppen des Bundes sogenannte „Bleiben“, d.h. kostenlose bzw. kostengünstige Unterkunftsplätze für Radwanderer. Parallel dazu wurde eine Vielzahl von „Bundes-Einkehrstellen“ eingerichtet. Dabei handelte es sich um Gaststätten, deren Wirte sich vertraglich verpflichteten, die bei ihnen „*einkehrenden Radfahrer ... gut zu bewirten und ihnen den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen.*“ /5/ Darüber hinaus mussten sie neben verschiedenen Straßenkarten auch die örtliche sozialdemokratische Parteizeitung sowie das Verbandsorgan DER ARBEITER-RADFAHRER ausliegen haben und Reparaturwerkzeug

und Wartungsmaterial für Fahrräder bereithalten. Das so entstandene Netz an Übernachtungs- und Verpflegungsstellen stellte eine wichtige Infrastruktur zur Förderung eines kostengünstigen und attraktiven Arbeitertourismus dar und förderte darüber hinaus die Vernetzung der zahllosen Ortsgruppen des Bundes. Ein Arbeiterradler aus Hamburg drückte das mit folgenden Worten aus: „*Wenn einer oder mehrere von uns auf Wanderfahrt gingen, bis nach Leipzig oder Dresden, dann wurde vorher die andere Ortsgruppe angeschrieben - die Solidarität war ja überall! Für uns gab es dann Freiquartiere bei „Soli“-Mitgliedern, das war gang und gäbe.*“ /6/

Zu einer weiteren wichtigen sportlichen Säule entwickelte sich im ARBS nach dem Ersten Weltkrieg der sogenannte Saal- und Kunstradsport. Zunächst als Notlösung entstanden, „*damit im Winter weder das Rad noch das Vereinsleben rostete*“ /7/, zählte man im Bund Solidarität Ende der 1920er Jahre um die 30 000 ausgebildete SaalradSPORTler. Neben rein sportlichen Wettkämpfen



Abb. 3 Das Standardwerk des ARB-Saalsports, verfasst von Georg Dorf Müller im Jahre 1925

trugen die akrobatischen Vorführungen dieser Radartisten bei Kulturfesten und Kundgebungen zu einem erheblichen Publikumsinteresse bei. Die Werbewirksamkeit auch für die eigene Organisation wurde bereits im Dezember 1898 in einem Artikel in der Verbandszeitung betont, wenn es dort hieß: „*Ein Verein, welcher genügend geschulte Kräfte besitzt, wird stets zu seinen Vergnügungen ein volles Haus haben und dabei gut abschneiden, sein Ansehen wird wachsen und seine Mitgliederzahl sich vermehren.*“



Abb. 4 Eine typische Disziplin des ARB-Sports: Das Radballspiel

Eine kaum weniger ausgeprägte Beherrschung des Sportgerätes Fahrrad erforderte das Radball- und Radpolospiel, das ebenfalls im ARBS eine sprunghafte Ausbreitung erfuhr. Waren es 1924 noch 1 002 Radball-Mannschaften, so zählte man 1932 schon 2 678; im Radpolo stieg die Zahl im selben Zeitraum von 208 auf 778.

Wettkampf und Dynamik

Mit der Ausbreitung des Radball- und Radpolospiels und seinen originären Konkurrenz- und Wettkampfgedanken sowie des Saalradsports mit seinem leistungsbezogenen Punktesystem deutet sich in der Weimarer Republik im ARBS eine ‚Versportlichung‘ der ursprünglich auch explizit politisch agierenden Radfahrorganisation an. Der Vorsitzende der Zentralkommission für Arbeitersport und Körperpflege /8/, Fritz Wildung, formulierte als Gastredner 1924 auf dem 15.



Abb. 5 Ein Stickbild verdeutlicht den Stellenwert des Radfahrersports beim ARB Solidarität

Bundestag des ARBS in Kassel die neue Leitlinie sozialdemokratischer Sportpolitik wie folgt: Es sei „*notwendig, dass die bisherige Entscheidung ... weiter fort-*

schreitet, damit der Bund tatsächlich eine Sportorganisation wird. Die Zeit, dass wir ausschließlich rote Kavallerie bei Wahlen waren, ist endgültig vorbei. Jede Arbeiterorganisation muss jetzt auf ihrem Gebiet besondere Leistungen hervorzubringen versuchen.“ /9/ Intensivierung des Sportbetriebs und Überlegenheit über die bürgerlichen Radsportverbände lautete nunmehr das anzustrebende Ziel. Zu



Abb. 6 Eine Kampagne zur Schwächung der bürgerlichen Radsportvereine

einem nicht unerheblichen Streitpunkt entwickelte sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob der ARBS auch Radrennen auf der Straße und auf der Bahn in seinen Katalog sportlicher Aktivitäten aufnehmen sollte. Einhellige Meinung war zwar, dass man die „Sportfexerei“ der bürgerlichen Radsportverbände, „dieses Jagen der Menschen, dieses Ausbeuten ... für ein sensationslustiges Publikum“ /10/ vehement ablehne, aber, so der Bundesvorsitzende Niemann, „wenn man den Wettkampfsport völlig ablehnt, begibt man sich eines der besten Mittel zur Jugendpflege. Tausende sind in bürgerlichen Sportvereinen, weil dort besserer Wettkampfsport betrieben wird.“ /11/ Um seine Kritiker zu beruhigen, verließ Niemann zudem der Hoffnung Ausdruck, dass „auch die Jugend sich einmal austoben wird und mit der Zeit zu der Einsicht kommt, die Rennen wieder beiseite zu lassen.“ /12/ Mehrheitlich entschieden sich die Delegierten des 13. Bundestages 1919 in Würzburg dafür, Straßenrennen bis zu einer Länge von 10 Kilometern einzuführen, 1924 wurde die Streckenlänge auf maximal 50 Kilometer erhöht. Dass diese Beschlusslage unter den Mitgliedern aber immer umstritten blieb, zeigte sich auch daran, dass noch auf dem 16. Bundestag im Jahre 1926 etwa 30 Prozent der Delegierten für eine ersatzlose Streichung der Straßenrennen votierten. Zu diesem Zeitpunkt betrug der zahlenmäßige Anteil der registrierten Bahn- und Straßenrennfahrer im ARBS allerdings gerade einmal zwei Prozent, bis Ende 1932 sank ihr Anteil sogar unter ein Prozent. In dieser zahlenmäßig kleinen Gruppe von aktiven Rennsportlern waren aber durchaus Spitzenfahrer zu finden, das beweist der Sieg von Heinrich



Abb. 7 Einer der besten Bahnfahrer aus ARKB-Kreisen: Heinrich Schilausky

Schilausky (ARKB Köln-Zollstock) bei der Arbeiter-Olympiade 1931 in Wien im 2000-Meter-Fliegerrennen.

Wesentlich mehr Mitglieder des Bundes Solidarität übten sich in einer Disziplin, die das genaue Gegenteil zu den zeitdynamischen Prinzipien des Rennsports war, nämlich dem „Langsamfahren“. Dabei kam es darauf an, eine bestimmte Strecke auf einer einen Meter breiten Bahn möglichst langsam zu befahren. Absteigen vom Rad oder Stillstand der Räder wurde mit Disqualifikation geahndet. Diese Form des Radfahrens, die eine gute Beherrschung sowohl des Fahrrades wie des eigenen Körpers verlangt, war weniger unter sportlichen Gesichtspunkten bedeutsam - wengleich „Spitzenzeiten“ von 15 Minuten für 100 Meter erreicht wurden - sondern eher in ihrem alltagspraktischen verkehrserzieherischen Wert.

In ganz anderer Hinsicht trug man einem sich verstärkt in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre anzutreffenden Mobilitätsverhalten Rechnung: der Ausbreitung des Motorrads. Diesem

Trend versuchte man durch den Aufbau und die Förderung von Motorradgruppen innerhalb des Bundes gerecht zu werden. Insbesondere zwischen 1928 und 1930 nahm die Zahl der organisierten Motorradfahrer mit einem Höchststand von fast 29 000 in über 3 000 Ortsgruppen sprunghaft zu. Durch eine Intensivierung und Ausweitung des Sportbetriebs (Orientierungs-, Geschicklichkeits-, Gelände-, Langstreckenfahrten etc.), die Einrichtung einer Motorradfahrer-Versicherung sowie die Umbenennung in Arbeiter-Rad-und-



Abb. 8 1928 erweiterte der ARB seine Sportaktivitäten und nahm auch Motorradfahrer in seine Reihen auf

Kraftfahrer-Bund „Solidarität“ (ARKBS) im Jahre 1928 wurde auf dieses neue Mitgliederpotential reagiert.

„Wer die Jugend hat, hat die Zukunft“

Ein besonderes Augenmerk wurde auch darauf gelegt, Arbeiterjugendliche in



Abb. 9 Die Jugendarbeit wurde forciert, um den bürgerlichen Vereinen den Nachwuchs zu entziehen

den eigenen Reihen zu organisieren und sie somit der Beeinflussung der konkurrierenden, durchweg nationalistisch, z.T. auch konfessionell oder militaristisch ausgerichteten bürgerlichen (Rad-) Sportverbänden zu entziehen. Nach der Novemberrevolution 1918 entfielen die einengenden Bestimmungen des Reichvereinsgesetzes, sodass man nunmehr daran gehen konnte, systematisch den Aufbau von verbandseigenen Jugendgruppen in Angriff zu nehmen. Erfolge in dieser Hinsicht blieben nicht aus. Waren 1920 lediglich rund 9 000 Mitglieder jünger als 18 Jahre, so betrug ihre Zahl Ende 1930 knapp 44 000 (34 240 männlich, 9 447 weiblich); ein willkommener Verjüngungsprozess der Organisation, der sich auch im Verhältnis zu dem Anteil der erwachsenen Mitglieder zeigte (1920: 1:17, 1932: 1:8). In den „Richtlinien unserer Jugendpflege“, die auf einer Tagung der Jugendleiter im Jahre 1926 beschlossen wurden, kommt deutlich zum Ausdruck, dass man trotz der stärkeren Hinwendung zu wettkampfsportlichen Aktivitäten keineswegs die klassenspezifische politische Orientierung vernachlässigen wollte. In klarer Kritik zur herrschenden bürgerlichen Erziehung heißt es in den „Richtlinien“ u.a.: „Die bürgerliche Erziehung ist eine politische vom ersten Schuljahr an. Der Staat und die herrschenden Klassen suchen die Gefahr, die ihnen durch die Jugend droht, zu bannen, indem sie die Jugend beeinflussen und lenken. Das Bürgertum verteidigt die errungene Herrschaftsstellung im Staate, in der Wirtschaft und in der Gesellschaft dadurch, dass es um die Jugend wirbt ... und die Schule, die Kirche, das Elternhaus und die Lehrwerkstatt in den Dienst des Kapitals stellt.“ /13/ Als Leitlinie und politische Gegenposition wird von den Teilnehmern der Jugendleiter-Tagung in den Jugendpflege-Grundsätzen formuliert: „Unsere erzieherische Aufgabe ist die harmonische Ausbildung des Gesamtmenschen, die körperliche und geistige Ausbildung der Jungradler und Jungradlerinnen unseres Bundes. Die Jugendbewegung des Arbeiter-Radfahrer-Bundes 'Solidarität' gehört zur proletarischen Jugendbewegung, die im Kampfe mit dem Kapitalismus um die Herbeiführung der sozialistischen Gesellschaftsordnung ringt. Ihre Stellung zu den politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Problemen wird bestimmt durch die Grundsätze der marxistischen Bewegung. ... Weil die Tätigkeitsziele aber nicht erreicht werden können nur durch die ... Richtlinien, so muss die Jugend zur Arbeit für sich selbst begeistert werden, indem sie nach ihren Wünschen wirken darf, im Rahmen der Vorschriften und Ziele des Bundes. Sie soll überall selbst zu Wort kommen und ihre Ansichten und Forderungen selbst zu Gehör bringen.“ Abschlie-



Abb. 10 Auch Theaterraufführungen setzten auf politische Agitation: Die Rollenbesetzung mit dem Bürgermeister Dunkelmann, dem Stadtrat Mürisch und dem Polizist Krümel in der fiktiven Kleinstadt Finsterhausen lässt keinen Zweifel an der inhaltlichen Ausrichtung des Theaterstücks

ßend wurde das Ziel und die Hoffnung formuliert, dass „die bürgerlichen Radfahrerverbände ... niemals gegen uns aufkommen können und dass das Treiben der bürgerlichen Radler zur Anlockung der Arbeiterradler wirkungslos bleibt.“ /14/ Um einen Überblick über die konkrete Praxis der Jugendarbeit zu erhalten, versandte der Bundesjugendausschuss des ARKBS im Jahre 1931 einen Fragebogen an die Ortgruppen. Als Ergebnis konnte u.a. festgestellt werden, dass in rund 1 000 Ortsgruppen eigenständige Jugendabteilungen bestanden, die neben der Teilnahme an den allgemeinen Aktivitäten des Vereins zusätzliche jugendspezifische Aktivitäten, wie Jugendabende, Jugendfeierstunden etc. durchführten. Außerdem ging aus der Befragung hervor, dass über 5 000 mehrtägige Jugendwanderfahrten mit dem Fahrrad durchgeführt wurden, wobei vorwiegend in den Häusern des Touristenvereins „Die Naturfreunde“ übernachtet wurde. Glanzpunkte dieser Wanderfahrten waren zweifellos die ab 1928 stattfindenden Bundesjugend-Treffen, zu denen ein Großteil der jugendlichen Bundesmitglieder mit dem Fahrrad anreiste. Erstmals zu Pfingsten 1928 in Jena durchgeführt, hatten diese Treffen sowohl Werbecharakter nach außen als auch Motivationsfunktion auf die bereits im ARKBS organisierten Jugendlichen. Der Bericht eines Teilnehmers gibt einen Einblick in Umfang, Ablauf und Stimmung dieses Treffens:

„An den Tagen, an denen die Wanderfahrer aus allen Teilen Deutschlands zur großen Jugendwanderfahrt nach Jena starten wollten, ging Regen Tag und Nacht nieder. Erst am letzten Nachmittag vor Pfingsten kam man zu der Annahme, dass unser Jugendtreffen wohl nicht unter ungünstigem Wetter zu leiden hatte. ... Die Königsberger Genossen und andere hatten die Fahrt in 20 Tagen zurückgelegt. Alle Wanderfahrer berichteten, dass sie ihr Vorhaben, Jena mit dem Rade zu erreichen, nicht aufgaben, und dass trotz der Ungunst des Wetters die Fahrt ein freudiges Ereignis sei. Freitag vor Pfingsten erreichten viele Jugendgruppen Jena mit der Bahn. ... Der Zustrom vom Bahnhof zum Gewerkschaftshaus wurde mit jedem eintreffenden Zuge größer. Gesang, Musik und der Bundesgruß erschallten



Abb. 11 Ein beliebtes Erkennungszeichen der Wanderfahrer war der Solidarität-Wimpel

immer wieder. Die Quartierkommission stellte am Vorabend 6 000 Gäste fest. 19 Schulen waren belegt. ... Am Pfingstmorgen ... marschierten die Gruppen zu ihren Aufstellungsplätzen. Punkt 11 Uhr kamen die verschiedenen Züge aus den Stadtteilen. ... Ein buntes Bild bot sich. Über 100 Fahnen und Wimpel und Transparente, die die Forderungen der Radlerjugend nach Jugendschutz, nach Schaffung von Sportplatzanlagen auch für den Radsport und den Ausbau von Radfahrerwegen aufstellten.“ /15/

Für Schutz und Sicherheit

Die in diesem Berichte genannte Forderung nach dem Bau von Radwegen weist darauf hin, dass der Bund „Solidarität“ sich auch im verkehrspolitischen Bereich für die Interessen der radfahrenden Bevölkerung engagierte. Neben der immer wieder erhobenen Forderung nach mehr Radwegen ist in diesem Zusammenhang insbesondere das massive Eintreten gegen die Schikanen, Gängelungen und Belastungen der Radlerinnen und Radler, die im Deutschen Reich zu Beginn der 1930er Jahre einen erheblichen Teil der Verkehrsteilnehmer ausmachten /16/, durch staatliche Institutionen zu nennen. Um den Forderungen und Protesten mehr Nachdruck

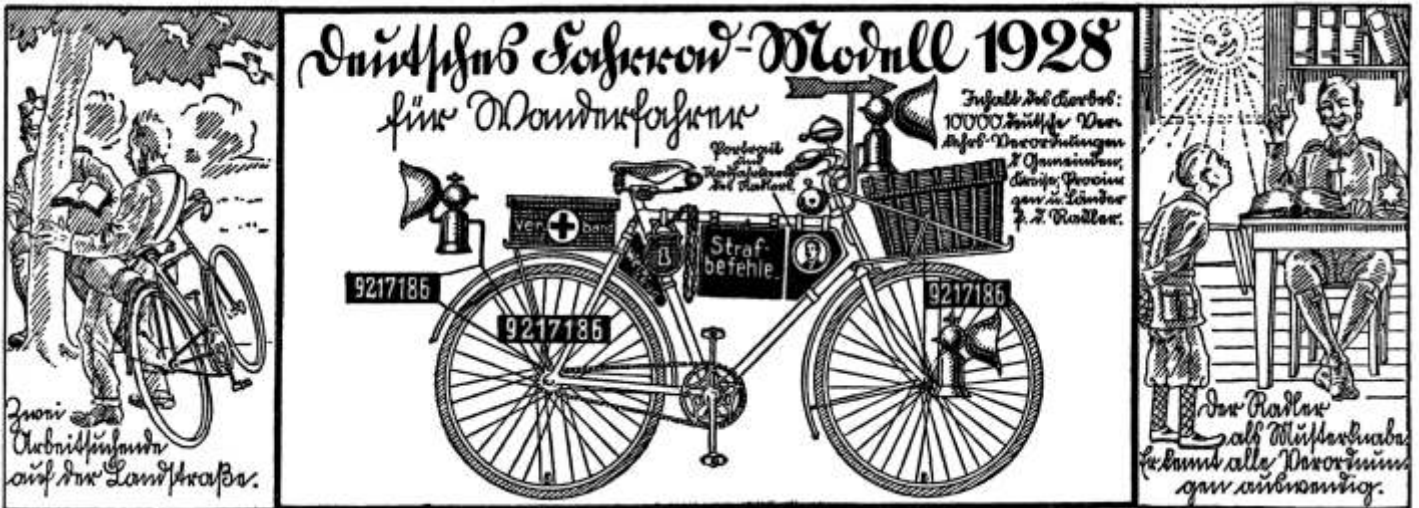


Abb. 12 Eine Karikatur, welche die Drangsalierung der Radfahrer zum Thema macht. Die Zeichnung links zeigt „Zwei Arbeitsuchende auf der Landstraße“, die Zeichnung rechts „Den Radler als Musterknabe - Er kennt alle Verordnungen auswendig“. In der Bildmitte wird das Fahrradmodell für Wanderfahrer vorgestellt – mit diversen Kennzeichen, Lampen und Glocken, außerdem Verbandskoffer, Tasche für Strafmandate mit Portrait des Radlers. Weiteres Zubehör: Ein Gepäckkorb vorn mit „10 000 deutschen Verkehrs-Verordnungen der Gemeinden, Kreise, Provinzen u. Länder für den Radler.“

zu verleihen, wurde vom ARKBS auf diesem Feld sogar eine Grenze überschritten, auf deren Beachtung ansonsten ausdrücklich Wert gelegt wurde: die Zusammenarbeit mit bürgerlichen Radsportverbänden. Ein Protestschreiben an die Regierung Sachsens zum Beispiel, das sich gegen eine Wiedereinführung der Radfahrerkarte sowie gegen eine Fahrradsteuer und -nummer richtete, wurde neben dem ARKBS auch von sieben bürgerlichen Radsportorganisationen unterzeichnet. Ebenfalls zu gemeinsamen Aktionen kam es gegen die Sperrung von Straßen für Radfahrer, z.B. im Juni 1928 in Berlin. Dort sollten alle Straßen der 1. Ordnung für Radfahrer gesperrt werden. An einer vom ARKB organisierten Demonstrationsfahrt von den Außenbezirken zum Lustgarten beteiligten sich zehntausende Radlerinnen und Radler; ein Zusammenbruch des Innenstadtverkehrs war die Folge. Neben solchen punktuellen gemeinsamen Aktionen mit der bürgerlichen Radsportbewegung kam es in bestimmten Fragen auch auf fester organisatorischer Ebene zu einer Kooperation. So z.B. in der 1926 gegründeten „Arbeitsgemeinschaft zur Propagierung des Radweggedankens“ und der Ende 1927 ins Leben gerufenen „Obersten Straßenrennbehörde“, die der Überwachung behördlicher Auflagen bei Straßenrennen diente.

Ergänzend zu dieser Interessenvertretung nach außen kamen die Mitglieder des ARBS aber auch in den Genuss eines umfangreichen verbandseigenen Versicherungs- und Unterstützungssystems, frei nach der Devise: „Wenn einer für den anderen steht, das nennt man Solidarität“. Das Handbuch für die Mitglieder aus



Abb. 13 In den 1920er Jahren mehrten sich die Unfälle im Straßenverkehr, so bemühte sich der ARBS auch um die Verkehrserziehung seiner Mitglieder

dem Jahre 1927 verzeichnet beispielsweise folgende Leistungen:

1) Eine Radunfall-Unterstützung, die in allen Fällen gewährt wird, in denen sich das Mitglied durch Radfahren Verletzungen

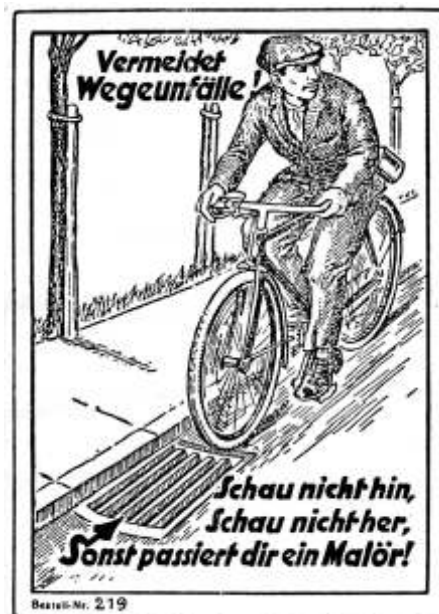


Abb. 14 Handzettel mit Hinweisen zum richtigen Verhalten auf der Straße konnten bei der ARBS-Zentrale in Offenbach bestellt werden.

gen zugezogen hat (einschließlich Radputzen und -reparieren!).

2) Eine Haftpflicht-Versicherung, bei der der Bund für das Mitglied eintreten und die Entschädigungsbeträge, die der Verletzte oder Geschädigte fordert, ersetzen muss.

3) Eine Raddiebstahl-Unterstützung, bei der der Bestohlene im Falle der Nicht-Wiederbeschaffung des Rades 58 Mark erhält. Außerdem gibt es für die Ortsgruppen gegen einen geringen Betrag eine Versicherung für ihre Saalräder.

4) Eine Sterbefall-Unterstützung je nach Dauer der Mitgliedschaft für die Hinterbliebenen des Verstorbenen.

5) Rechtsschutz für alle Mitglieder, die in Strafbefehle und Anklagen verstrickt sind, die durch ungewollte und unabsichtliche Zuwiderhandlungen gegen die gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen entstanden sind.

Seinen wohl deutlichsten Ausdruck fand das Eintreten der Bundesmitglieder füreinander jedoch in der Einrichtung einer Notfallunterstützung, durch die alle diejenigen finanziell unterstützt wurden, die in soziale Notsituationen geraten waren. Insbesondere mit der sich ausbreitenden Massenarbeitslosigkeit im Zuge der Weltwirtschaftskrise ab 1929 war ein derartiges Unterstützungssystem für viele Mitglieder eine – zumindest kleine – materielle Hilfe. Andererseits zeigten sich die enormen Belastungen für die Bundeskasse darin, dass in den Jahren 1931 und 1932 ein erheblicher Anteil der

Mitgliedsbeiträge wieder als Unterstützungsleistungen ausgezahlt wurde.

Spaltung und Krise

Doch diese Belastungen für die Finanzen des Bundes waren eher zweitrangig im Vergleich zu den inneren Zerreißen und äußeren Bedrohungen für den ARKBS seit Ende der 1920er Jahre. Während die Führungspositionen in den Arbeitersport-Verbänden, so auch im ARKBS, durchweg mit SPD-Mitgliedern besetzt waren, gab es in einigen Regionen Arbeitersport-Kartelle, in denen KPD-Mitglieder bzw. deren Sympathisanten dominierten. Nachdem auf dem 16. Bundestag des Arbeiter-Turn- und -Sportbundes (ATSB) die Möglichkeit beschlossen wurde, kommunistisch orientierte Vereine auszuschließen /17/, war dies der Startschuss für die Spaltung der gesamten deutschen Arbeitersportbewegung. Als in der Folge die Führung der Zentralkommission für Arbeitersport und Körperpflege im Juli 1928 verfügte, die mehrheitlich kommunistisch orientierten Arbeitersport-Kartelle Berlin, Halle und Merseburg aufzulösen und neue Kartelle zu installieren, in denen nur Vereine und Ortsgruppen Mitglied werden konnten, die „keine Beziehungen zur Kommunistischen Partei Deutschlands unterhalten und keine kommunistische Propaganda in ihren Reihen dulden“ /18 /, war der Spaltpilz auch bei den Arbeiter-Radlern angekommen.

Denn analog zur Anweisung der Zentralkommission forderte der Bundesvorstand des ARKBS im September 1928 seine Ortsgruppen auf, aus den bisherigen kommunistisch orientierten Kartellen auszutreten und sich den neu installierten Sportkartellen unter sozialdemokratischer Führung anzuschließen. Wie nicht anders zu erwarten, weigerten sich zahlreiche Ortsgruppen, dieser Aufforderung nachzukommen. Ende Oktober 1928 beschlossen die Bezirke 1 (Berlin), 2 (Luckenwalde) und 21 (Berlin-Ost) im Gau 9 demonstrativ, im bisherigen, kommunistisch dominierten Kartell zu bleiben. Nur wenige Tage später wurden daraufhin die Bezirksleiter der drei Bezirke vom Bundesvorstand ihrer Ämter enthoben. In

der Folgezeit kam es neben dem traditionellen KPD-orientierten Gau 9 (Brandenburg) auch in den Gauen Ostpreußen, Westfalen, Rheinland, Westsachsen, Thüringen, Sachsen-Anhalt, Nord- und Südbayern sowie Württemberg zu erheblichen Ausschlüssen bzw. zu Übertritten

konnte die Nazi-Bewegung mit den Mitteln von Terror und Propaganda ihren Einfluss immer stärker ausbauen und schließlich mit der Ernennung Adolf Hitlers am 30. Januar 1933 die Macht in Deutschland übernehmen. In einem Grundsatzartikel des Bundesvorstandes

nach der Wiedergründung des (A)RKB Solidarität im Jahre 1949 mit dem Titel „Erinnerungen an die Gewalttaten der Nazis gegen den einzigen antinazistischen Radfahrbund“ wird die dramatische Entwicklung ab Frühjahr 1933 wie folgt beschrieben: „1933-Frühjahr - Nacht über Deutschland. - Überall in Deutschland melden sich die Mitglieder der nationalsozialistischen Turn- und Sportvereine freiwillig als Rekruten bei der SA und SS. Sie sind dann die eifrigsten Hetzer gegen alle Vereine, deren Angehörige ihnen als antifaschistisch bekannt sind. Dieses Treiben wird zunehmend toller. Es richtet sich insbesondere gegen die Ortsgruppen des Bundes Solidarität. In den Städten sowohl als auch in den Dörfern überfallen die Nazis hinterlistig die Solidaritätler und gebrauchen dabei brutal Pistolen, Gummiknüppel, Peitschen und Stiefel. Aber die Hoffnung der Nazibonzen, die Mitglieder des Bundes Solidarität würden aus Furcht vor den braunen und schwarzen Treibern zu den Nazivereinen überlaufen, erfüllt sich nicht. Die Ortsgruppen bleiben fest geschlossen. Da greift die Naziregierung ein. Sie verordnet Verbot und Auflösung des Bundes und Beschlagnahme seines Eigentums in allen Orten, wo Ortsgruppen bestehen. Im Bundeshaus in Offenbach am Main erscheint die Gestapo und vertreibt den Bundesvorstand. ... Weither kommen in Luxusautos grauhaarige, im Gesicht akademisch gekennzeichnete Führer in Uniformen aus feinsten Stoffen. Jeder der alten Nazispießbürger lässt von den schönen Büromöbeln und teuren Büromaschinen ... fortschaffen, was ihm gefällt. Wie die Hauptbüros werden auch die Geschäftsstellen der 22 Gaue und 243 Bezirke des Bundes Solidarität geplündert. Von den 4 800 Ortsgruppen verfügen 2 500 über 20 000 Saalräder aller Art. Sie werden weggeholt. Diese Räuberei wird besonders gründlich durchgeführt. Dabei helfen sehr eifrig in vielen Orten Funktionäre des deutschvölkischen Bun-

**Schnellblick
über Besitzstand und Geschäftsbetrieb
des Bundes Solidarität und
des Bundes-Fahrradhauses Frischauf.**

* * *

Die 4784 Ortsgruppen haben
Saalräder i. W. von zusammen über 2500000 Mt.
Allerlei Inventar im Werte von zusammen 1000000 „

Der Bund besitzt

ein großes Verwaltungsgebäude / drei große Wohnhäuser / ein Fahrrad-
Verbandhaus mit 20 Filialen und vielen Verkaufsstellen / für 300000 Mt.
Werkzeuge und Maschinen / für 2000000 Mt. Waren und Fabrications-
Material / ein großes Wert für Fahrradbau und Motorradbau und einen
Riefen-Bauplatz.

Der Bund bezahlte in den letzten Jahren in allen seinen Betrieben
zusammen durchschnittlich jährlich an Arbeiter und
Angestellte 850000 Mark Löhne.

Multipliziert man die Zahl der Arbeiter und Angestellten mit 3 (der durchschnittliche Familienstand auf den erwachsenen Deutschen beträgt bekanntlich 2,5), so ergibt sich, daß etwa 1000 Menschen vom Bund und Fahrradhaus Frischauf leben.

Bund und Fahrradhaus zusammen rechneten ab in den letzten Jahren
alljährlich über 5000000 Mt.

* * *

Abb. 15 In seinem Bundes-Jahrbuch 1933 stellt der ARKB seinen Besitz und seinen Geschäftserfolg dar

zur „Kampfgemeinschaft für Rote Sporteinheit“ (KG). In der Zeitung SOLIDARITÄT (Untertitel: Organ der Opposition im Arbeiter-Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität) wurde im Februar 1931 die Devise ausgegeben, es komme nunmehr „darauf an, ganze Ortsgruppen und Bezirke der heute noch bundestreuen Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer an die Kampfgemeinschaft anzuschließen.“

Verbot, Plünderung, Verfolgung

Während sich also die Arbeiterparteien und die sich ihnen zuordnenden Sport- und Kulturorganisationen zu Beginn der 1930er Jahre vehement bekämpften,

des Deutscher Radfahrer. Sie verraten, wo die Saalräder stehen. Werden diese nicht gleich gefunden, holt man den Fahrwart in den Keller des Gestapo-Gebäudes zur Behandlung.“ /19/

Trotz reichsweitem Verbot (am 31. Mai 1933), Gewalt, Einschüchterung und Raub des Bundeseigentums versuchten die Mitglieder des ARKBS an verschiedenen Orten dennoch, ihren Zusammenhalt weiter aufrecht zu halten und sich der allgegenwärtigen politisch-ideologischen Gleichschaltung zumindest zeitweilig zu entziehen. Eine offensichtlich recht verbreitete Methode war es, an Sonn- und Feiertagen zusammen mit anderen (ehemaligen) Bundesmitgliedern Ausfahrten mit dem Rad zu unternehmen und in diesem Rahmen z.B. ungestört politische Informationen auszutauschen und sich gegenseitig zu ermutigen. Auf Dauer blieb diese Form des oppositionellen Zusammenhalts und der Kommunikation allerdings den staatlichen Organen nicht verborgen, wie ein Denunziationsbericht des Fachwarts für Wanderfahren im Deutschen Radfahrer-Verband an den Reichssportführer belegt. In dem Bericht, den der Reichssportführer am 18. Juni 1934 an das Reichsinnenministerium weiterleitete, wird u.a. ausgeführt: „*Nach meinen Wahrnehmungen ist in Süddeutschland der Zugang aus früheren freien Verbänden (Solidarität etc.) in unseren Verband derartig gering, dass es mir zu Bedenken gab. Seitdem die Wanderfahrersaison eingesetzt hat, mache ich fast jeden Sonntag eine interessante Wahrnehmung. Ich beobachte, dass frühere Angehörige der linksorientierten Parteien sich in kleineren und größeren Gruppen zusammenfinden und per Rad unbeobachtete Orte aufsuchen. Diese Leute tragen fast durchweg eine kurze kniefreie blaue Manchesterhose und eine blaue Kletterweste. Das Alter ist durchschnittlich zwischen 20 und 30 Jahren, also ein Alter, in dem sie sich entweder unserer Sportbewegung oder den Wehrsportverbänden zur Verfügung stellen sollten. Da ich begründeten Verdacht habe, dass diese Leute einen gewissen Nachrichtendienst ausüben, habe ich vor ca. 14 Tagen die geheime Staatspolizei unterrichtet, welche entsprechende Nachforschungen einleitet. ... Gerade an Pfingsten konnte ich an beiden Tagen wiederholt größere und kleinere Gruppen in dieser blauen Aufmachung, die sehr viel bei der Solidarität und auch bei den Naturfreunden getragen wurde, auf Rädern feststellen.“ /20/*

**Antifaschistischer Widerstand:
Franz Peplinski und Franz Zielasko**

Neben den in dem Denunziationsbe-

richt beschriebenen gelegentlichen Treffen politisch gleichgesinnter ehemaliger ARKBS-Mitglieder gab es aber auch einzelne, die aktiv und kontinuierlich antifaschistischen Widerstand betrieben und dabei ihre Leben riskierten bzw. auch verloren. Beispielhaft seien hier die Widerstandsbiographien von Franz Peplinski und Franz Zielasko skizziert.

Der 1910 geborene Franz Peplinski (21) gehörte dem ARV Solidarität Berlin-Wedding an. 1929 trat er - im Rahmen der Spaltung des Arbeitersports - dem kommunistisch orientierten ASV Fichte Berlin bei. Nach der Unterdrückung und Zerschlagung der Arbeitersport-Organisationen schlüpfte er zusammen mit gleichgesinnten Sportlern beim kleinen bürgerlichen „Radfahrerverein Werner“ in Berlin-Neukölln unter. Ab 1934 wurde Peplinski in der KPD-Parteischule Prag-Kraluppi für die illegale Arbeit ausgebildet. In der Folgezeit war er, so schreibt er in seinen Erinnerungen, „für die Anleitung von Instrukteuren verantwortlich, die Verbindung zu antifaschistischen Widerstandsgruppen in Berliner Großbetrieben hielten.“ /22/ Der „RV Werner“ wurde in dieser Zeit als Deckadresse für geheime Treffen und Kurierfahrten genutzt. Nach einer Beinahe-Festnahme bei einer Flugblattaktion gegen die Olympischen Spiele 1936 musste Peplinski Deutschland fluchtartig verlassen. Nach seiner Rückkehr blieb er zunächst untergetaucht, 1938 allerdings erfolgte seine Festnahme mit anschließender Haft. Ab 1939 arbeitete Peplinski als Mechaniker im Rüstungsbereich des Siemens-Konzerns in Berlin-Marienfelde. „Die illegale Widerstandsgruppe umfasste ... Anfang 1944 47 aktive Mitglieder. Hinzu kamen noch zahlreiche Sympathisierende, die uns in vielfältiger Form unterstützten. ... Durch Flüsterpropaganda und Flugblätter gelang es uns, den Produktionsablauf im Betrieb zu behindern. Durch Langsamarbeiten, Krankenschreibungen, Fernbleiben von der Arbeit nach Luftangriffen, Ausschussproduktion, Desorganisation und Sabotage konnte die Produktion von Steuergeräten für Raketenwaffen (V 1 und V 2), Flakbatterien u.a. gestört werden.“ /23/ Ende 1944 tauchte Peplinski in Zepernik im Norden Berlins unter. Von hier aus agierte eine Gruppe von Kommunisten und Sozialdemokraten bis zum

Eintreffen der Roten Armee. Peplinski wurde Bürgermeister in Zepernik, von 1949 bis 1952 Wirtschaftsminister des Landes Brandenburg und später Vorsitzender des Rates des Bezirks Potsdam.

Anders als Franz Peplinski musste sein Namensvetter Franz Zielasko (24) seinen mutigen Widerstand gegen das NS-Regime mit dem Tod bezahlen. Zielasko wurde 1886 als eines von neun Kindern eines armen Saisonarbeiters in Busch, Kreis Weststernberg in der Neumark, geboren. In jungen Jahren arbeitete er als Knecht bei einem Landwirt, ab 1912 dann als Bergmann. Von 1915 bis 1929, lediglich unterbrochen durch eine zweijährige Militärlaufzeit, war er auf der Zeche Zweckel in Gladbeck beschäftigt. Ebenfalls im Jahre 1915 trat Zielasko dem ARBS bei und wurde schon bald darauf Gausportwart im Gau Westfalen. Parteipolitisch engagierte er sich nach der Novemberrevolution in der USPD, um 1922, nach der Selbstauflösung der Rest-USPD, den Anschluss an die SPD mitzumachen. 1926 oder 1927 wechselte er dann zur KPD, in der er die Funktion des Literaturobmanns versah. Ende 1929, mit Beginn der Weltwirtschaftskrise, verlor Zielasko seinen Arbeitsplatz. Nach fast zweieinhalbjähriger Arbeitslosigkeit meldete er sich am 8. April 1932 in Gladbeck ab und wanderte mit seiner Familie sowie einer Gruppe ebenfalls arbeitsloser Gladbecker Bergleute in die Sowjetunion aus. In einer Schachtanlage in Schtschekino bei Tula arbeitete er in den Folgejahren in seinem erlernten Beruf.

Als in Spanien General Franco im Sommer 1936 gegen die demokratisch gewählte Volksfrontregierung putschte, schloss sich Zielasko - wie ca. 5 000 andere Deutsche auch - den „Internationalen Brigaden“ an, um auf Seiten der Republikaner gegen die Putschisten zu kämpfen. Nach dem Sieg Francos kehrte Zielasko in die Sowjetunion zurück. Kurz nach dem Überfall der deutschen Wehrmacht



Abb. 16 Franz Zielasko (vorne in der Mitte) als Mitglied der „Internationalen Brigaden“ in Spanien, 1937

auf die Sowjetunion im Sommer 1941 begann er, eine 18-monatige Ausbildung und Schulung für seinen konspirativen Einsatz in Deutschland zu absolvieren. In der Nacht vom 18. auf den 19. März 1943 wurde er von einem sowjetischen Flugzeug hinter den Linien der deutschen Wehrmacht in der Nähe von Warschau abgesetzt. Er hatte den Auftrag, eine illegale Widerstandsorganisation im Ruhrgebiet aufzubauen, die vermutlich der geheimen KPD-Gebietsleitung Rhein-Ruhr angegliedert werden sollte. Allerdings hatte die Gestapo seit Januar 1943 im Rahmen einer Massenverhaftung sämtliche Verbindungen der KPD-Gebietsleitung zerschlagen, sodass er bei seiner Ankunft im März 1943 vollkommen auf sich allein gestellt war.

Zielasko, der mit gefälschten Personalpapieren seines Schwagers Willi Guske unterwegs war, fand zunächst bei Verwandten in Dortmund Unterschlupf. Von dort aus ging es weiter in seinen langjährigen Wohnort Gladbeck, wo er von einem ehemaligen Mitglied des ARKBS die Anschriften weiterer ehemaliger Mitglieder erhielt. Bis zu seiner Verhaftung am 7. August 1943 knüpfte Zielasko vielfältige Kontakte zu früheren Bekannten, nicht nur in Gladbeck, sondern auch in Gelsenkirchen, Herne, Essen, Rheine etc. In Rheine nahm er beispielsweise Kontakt zu dem ehemaligen ARKBS-Bezirksleiter des Bezirks 8 (Münsterland und Nordhorn), Heinrich Duhme, sowie den Orts- und Bezirksgruppenfahrwart, Gerhard Luther, auf. Beide wurden wegen der Unterstützung Zielaskos am 19. Juli 1944 in dem Strafgefängnis Bruchsal mit dem Fallbeil hingerichtet.

Verhaftung und Ermordung Franz Zielaskos

Spätestens im Juli 1943 hatte die Gestapo erste Informationen über die konspirativen Aktivitäten Zielaskos. In einem Telegramm der Stapo-Leitstelle Münster, die für den gesamten Regierungsbezirk und somit auch für Gladbeck zuständig war, heißt es am 22. Juli 1943: „Zielasko ist wieder in Erscheinung getreten und versucht eine illegale KPD-Gruppe zu gründen.“ /25/ Die Verhaftung erfolgte schließlich in der Wohnung seines Quartiergebers Heinrich Poßner in Gladbeck. In einem Telegramm der Leitstelle Münster vom 10. August 1943 wird die weitere Vorgehensweise dokumentiert: „ZIELASKO ist sowjetrussischer Fallschirmagent. Er wurde am 7.8.1943 in Gladbeck festgenommen. In seiner Vernehmung, die äußerst schwierig verläuft, gibt er lediglich nur das zu, was ihm durch

Ermittlungen oder durch Vernehmungen anderer Personen vorgehalten werden kann.- Es wird um Erfassung sämtlicher führender Personen des ehemaligen Radfahrerclubs „Solidarität“ und Russlandrückkehrer, die heute noch im Verdacht stehen, Anhänger der KPD zu sein, gebeten, und diese der hiesigen Dienststelle zur Verfügung zu stellen, da der dringende Verdacht besteht, dass ZIELASKO mit diesen in Verbindung getreten ist.“ /26/ Was man sich darunter vorstellen kann, wenn in dem Telegramm berichtet wird, dass die Vernehmung Zielaskos „äußerst schwierig verläuft“, wird verdeutlicht durch die Aussage eines Gladbecker Verwaltungssekretärs aus dem Jahre 1947: „So wurden alle die im Prozess Zylasko [sic!] angeschuldigten Personen, wenn sie misshandelt worden sind, von den fremden Gestapopersonen des Reichssicherheitshauptamtes Berlin gefoltert. Ich selbst ... habe an einem Tage, als der Fall Zylasko hier bei der Gestapo bearbeitet wurde, ... gesehen, wie zwei fremde Gestapobeamte vor der Haupteingangstür des hiesigen Polizeigefängnisses standen und ganz offen Folterwerkzeuge, Daumenschrauben, Handpressen, Beinpressen, Ketten mit Widerhaken usw. in den Händen hielten.“ /27/ Die mitverhaftete Frau des Quartiergebers Poßner gab nach Kriegsende zu Protokoll: „Zur selben Zeit war ... Franz Zielasko zwei Zellen von uns in Haft. Dieser Mann ist von der Gestapo so geschlagen worden, dass wir sein Jammern Tag und Nacht gehört haben.“ /28/ An den Folgen der brutalen Folter verstarb Franz Zielasko am 18. August 1943. Als offizielle Todesursache wurde „hochgradige Blutarmut und Gelbsucht“ angegeben. /29/ Über den Verbleib der Leiche, die mit einem PKW vom Polizeigefängnis Gladbeck fortgeschafft wurde, ist bis heute nichts bekannt.

Anmerkungen

- /1/ Peter Reichel: *Der schöne Schein des Dritten Reiches*; München/Wien 1996, S. 255
- /2/ *Handbuch für die Mitglieder des Arbeiter-Radfahrer-Bundes „Solidarität“*; Offenbach 1927, S. 48
- /3/ Ebd., S. 49
- /4/ Ebd.
- /5/ Zitiert nach Ralf Beduhn: *Solidarität auf zwei Rädern*, in: H.J. Teichler/G. Hauk: *Illustrierte Geschichte des Arbeitersports*; Berlin/Bonn 1987, S. 120
- /6/ *Projektgruppe Arbeiterkultur in Hamburg* (Hrsg.): *Vorwärts - und nicht vergessen. Arbeiterkultur in Hamburg um 1930*; Hamburg 1982, S. 197
- /7/ Dorf Müller, Georg: *Der Radsport im Saale*; Offenbach 1925, S. 9
- /8/ In der Zentralkommission für Arbeitersport und Körperpflege unter ihrem Vorsitzenden Fritz Wildung waren neben dem ARB „Solidarität“ u.a. folgende Organisationen zusammenschlossen: Arbeiter-Turn- und Sportbund

- (ATSB), Touristenverein „Die Naturfreunde“, Arbeiter-Athletenbund, Arbeiter-Samariterbund, Arbeiter-Schachbund, Verband Volksgesundheit, Arbeiter-Schützenbund
- /9/ Protokoll des 15. Bundestages des Arbeiter-Radfahrer-Bundes „Solidarität“ vom 16.-19.8.1924 in Kassel; Offenbach a.M. 1924, S. 58
- /10/ *Der Arbeiter-Radfahrer (DAR)*, Jg. 33 (1927), S. 3
- /11/ -/12/ Ebd.
- /13/ *Handbuch 1927*, S. 176
- /14/ Ebd.
- /15/ *DAR*, Jg. 34 (1928), S. 7
- /16/ Um 1930 lag der Anteil des Fahrradverkehrs beispielsweise in Berlin zwischen 15% und 40%, vereinzelt sogar bei 60%. Vgl. *Fahrrad im Nahverkehr*; Schriftenreihe des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Bonn 1978, S. 25.
- /17/ Vgl. Dierker, Herbert: *Arbeitersport im Spannungsfeld der Zwanziger Jahre*; Essen 1990, S.84
- /18/ Z. n. ebd., S.85
- /19/ *Radler und Kraftfahrer*, Juli 1949, S. 1
- /20/ Faksimile-Abdruck des Schreibens in: *Widerstand 1933-1945. Sozialdemokraten und Gewerkschafter gegen Hitler. Ausstellungskatalog*; Bonn 1980, S. 51
- /21/ Vgl. Jens Klocksinn: *Widerstand und Verfolgung*, in: Ralf Beduhn/Jens Klocksinn (Hrsg.): *Rad-Kultur-Bewegung*; Essen 1995, S. 56
- /22/ -/23/ Z. n. ebd.
- /24/ Die Darstellung folgt wesentlich dem Manuskript von Lothar Kurz: *Vor 60 Jahren wurden Heinrich Duhme und Gerhard Luther hingerichtet*; VHS-Vortrag am 14.10.2004 in Rheine
- /25/ -/29/ Z. n. ebd., S.10

Abbildungsnachweis

- Seite 24 oben: aus dem Begleitheft zur Ausstellung „Arbeiterbewegung-Arbeiterkultur, Stuttgart 1890 - 1933“; Hrsg.: Württembergisches Landesmuseum, Stuttgart 1981
- Abb. 1 *Der Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer 1/1930*
- Abb. 2 *Handbuch für die Mitglieder des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität*, Offenbach 1927, S. 138
- Abb. 3 *Sammlung Steffen Heidenreich*
- Abb. 4 aus: *Festschrift zum 1. Deutschen Arbeiter-Turn- und Sportfest 1922 in Leipzig*; Reproduktion: Hans Simon, um 1992
- Abb. 5 *Sammlung Sven Dewitz*
- Abb. 6 Karl C. Fischer/Jens Klocksinn: *Rastlos vorwärts. 95 Jahre RadfahrerInnenbund RKB Solidarität*; Bonn 1991, S. 12
- Abb. 7 *Sammlung Richard Horsch, Schweinfurt*
- Abb. 8 *Sozialdemokrat Magazin Nr.12 Jg. 1976*, S. 23, Vorwärts-Verlag Bonn
- Abb. 9 Ralf Beduhn „Die Roten Radler“, Münster 1982, S. 73
- Abb. 10 *Sammlung Sven Dewitz*
- Abb. 11 *Sammlung Steffen Heidenreich*
- Abb. 12 *Der Arbeiter-Radfahrer (DAR) 2/1928*
- Abb. 13 *DAR 6/1927*
- Abb. 14 *DAR 5/1927*
- Abb. 15 *Bundes-Jahrbuch 1932/33*; Hrsg. vom ARKB Solidarität 1933, Offenbach am Main
- Abb. 16 aus: J. Klocksinn/R. Beduhn „Rad-Kultur-Bewegung“, S. 53. Ursprünglich abgedruckt wurde das Foto in: Schmidt, Ernst: *Lichter in der Finsternis. Widerstand und Verfolgung in Essen 1933 - 1945*.

Post aus England und Amerika

Diesmal sind in meinem Postfach die Ausgaben 372 und 373 der News & Views, der Boneshaker 200 und Bicycle Quarterly 55 und 56 gelandet.

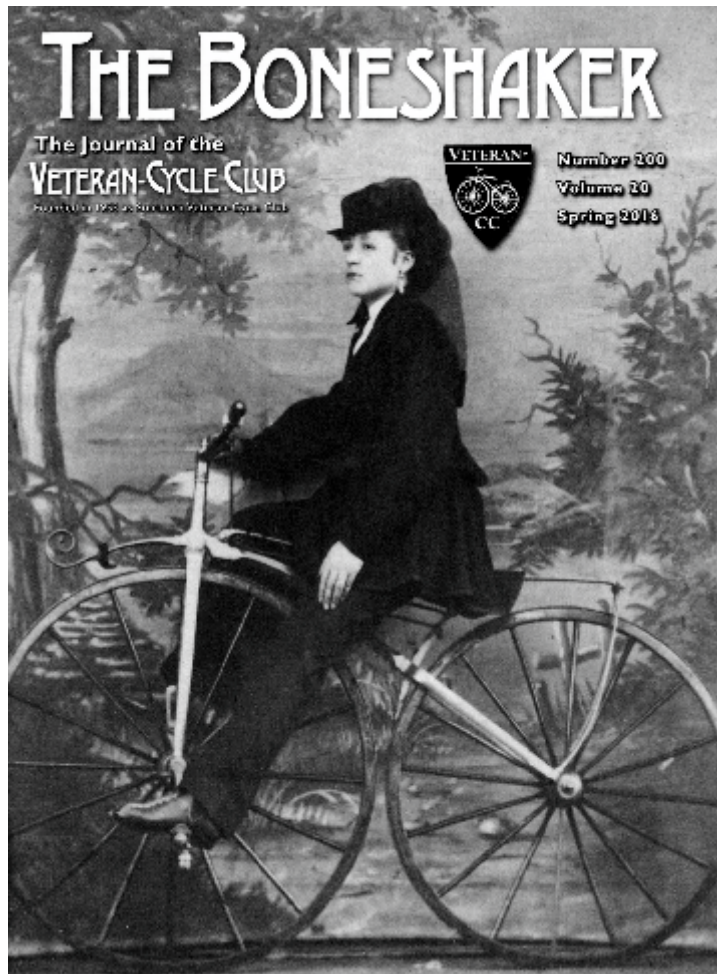
Die N&V-Hefte enthalten wie immer eine Flut von schönen und informativen Fotos, Info über Veranstaltungen und interessante Leserbeiträge, aber keine Auktionen und außer zwei Buchbesprechungen nichts, was den typischen kontinentalen Fahrradenthusiasten vom Hocker reißt.

Die Bücher: Gary Sanderson hat Margaret Guroff, „The Mechanical Horse: How the Bicycle Reshaped American Life“ gefunden. Er lobt das Buch in den höchsten Tönen und schreibt, dass selbst jemand, der schon viele Fahrradbücher gelesen hat, bei Guroff mit Sicherheit Neues erfahren wird. Nigel Land rezensiert Donald und Sally Haden, „Cyclogeography“. Hierbei handelt es sich laut Nigel um einen hochintelligenten Text, der vor dem Hintergrund der Erlebnisse eines Radkuriers auf die Kulturgeschichte des Fahrrads eingeht.

Der Boneshaker wird 200. Na ja, so ähnlich. Es kann einem schon mal so vorkommen, bei einem Club, der 60 Jahre lang besteht. Aber die zweihundertste Ausgabe des Boneshakers ist es tatsächlich, die schwergewichtig (100 Seiten!) vor mir liegt. 15 Hauptartikel – da muss ich auswählen. Keinesfalls vergessen darf ich natürlich den Gratulations-Leserbrief unseres Chefredakteurs Michael, deswegen das als erstes.

Ted Tyndall schreibt über die BSA-Dreigangnabe, bei der das Ritzel an seiner Position im Kettenkasten verbleibt, wenn man das Hinterrad ausbauen muss. BSA war immer für praktische Überraschungen gut, zum Beispiel dass bei „gewöhnlichen“ BSA-Dreigängen der erste Gang eingeschaltet wird, wenn das Schaltkettchen bricht. Die trennbare Dreigangnabe stellt aber eine ungeheure Erleichterung dar und zieht bspw. der Reparatur eines Platten den Stachel. Die

Konstruktion erinnert ein wenig an die Cinelli Bivalent-Nabe, oder einige andere trennbare Naben (WECO...), nur dass die Cinelli natürlich kein Getriebe hat. Wäre diese Sache vor 1954 gekommen, hätte sie Einfluss gehabt auf die Gebrauchstüchtigkeit ganzer Fahrradflotten, etwa in den Niederlanden? Wer weiß. Ted bemerkt, dass die Nabe beim Einbau einige Schwierigkeiten bereiten kann, also vielleicht auch nicht.



John Watts berichtet von den Renn-Aktivitäten im Londoner Crystal Palace zwischen 1869 und 2007. Der Autor versteht es, den Artikel durch den Einsatz vieler Illustrationen so unterhaltend wie instruktiv zu gestalten. Die zwölf Seiten werden in keiner Zeile langweilig.

Kanada – das ist neu, glaube ich. Massey-Harris bzw. Massey-Ferguson ist bekannt als internationaler Hersteller von Agrarmaschinen, aber dass die Firma seit 1895 auch Fahrräder baute, wissen nur Wenige [z.B. aufmerksame KS-Leser, s. KS 59, S. 8; Anm. d. Red.]. Nach

einigen Jahren bereits fusionierte M-H mit einigen anderen Herstellern zur CCM. Dieser Name überlebte bis 1982. John Farnworth bekommt für seinen Artikel die farbig gedruckte Heftmitte – sehr ansprechend wirkt das bspw. bei der Reproduktion eines Prospekts, der Felgendekor wiedergibt.

Bob Cordon Champ erkundet die Geschichte des Cyclometers. Erinnern wir uns an diese kleinen, tickenden Dinger irgendwo in der Nähe der vorderen Nabe, die bei genauem Hinsehen verrietten, wie weit man gekommen war? Es gibt erstaunlich viele verschiedene, die ersten stammen von ca. 1895. Curtis Veeder, ein US-Amerikaner, fühlte sich vielleicht angesichts der riesigen Ausmaße seines Vaterlands berufen, ein Patent über das Cyclometer zu beantragen. Bob gibt zu Ende seines Artikels Tipps, was so ein Ding kosten darf (£20 bis 100) und was man damit nicht tun sollte. Zum Beispiel ölen, davon geht es nämlich kaputt. Hätte ich den Artikel mal vor 40 Jahren gelesen...

Mit großem Detailreichtum geht David Herlihy auf die „Jungfernfahrt“ des Pedalvelozipeds im August 1865 ein. Jahre bevor die ersten Pedalvelozipede zu kaufen waren, unternahmen die Brüder Olivier und ihr Freund George de la Bouglisse eine achttägige Fernfahrt von Paris nach Marseille. David bezeichnet diese Fahrt, über die er dank akribischen Quellenstudiums viele Neues herausfindet, als einen Meilenstein der Radgeschichte, da sie seines Erachtens bewies, dass das Pedalvelozipede ein langstreckentaugliches Verkehrsmittel war.

Zu Bicycle Quarterly. Natürlich sind die meisten Artikel der beiden Hefte mit Tourenbeschreibungen und moderner Technik beschäftigt, aber Jan Heine versteht es immer wieder, die Verbindung der Radgeschichte mit den neuesten Entwicklungen herzustellen. Nehmen wir als Beispiel in Heft 55 die faszinierenden Beschreibungen dreier japanischer

Sammlungen. Sie scheinen, wenn man dem Bericht glauben darf, nur aus den erlesensten und seltensten Artefakten zu bestehen, wie z.B. klassischen französischen Randonneuren oder Campa-Teilen, die so alt sind, dass es sie eigentlich gar nicht geben dürfte. Da hat ein Miniatur-Verkaufsdisplay für Stronglight-Kurbeln eine volle Farbseite. Es zeigt Stronglight 55-Kurbeln in ca. einem Drittel der Originalgröße, vollkommen aus Stahl, komplett mit Tretlager, und perfekt in der Optik. Sieht aus wie aus der Lehrwerkstatt, aber warum der japanische Sammler den Dreck der Jahrzehnte nicht vom vollkommen erhaltenen Chrom abgeputzt hat, verstehe ich nicht recht. Oder bin ich da das Äquivalent der Beus'schen Putzfrau? Der Sammler jedenfalls erwähnt in den Artikeln Kaufsummen, die an Einfamilienhauspreise grenzen und berichtet, dass er in Europa persönlich auf Einkaufstour geht, da ist wahrscheinlich keine Zeit zum Putzen.

Das gleiche Heft enthält noch einen reich bebilderten Kurzartikel über eine Tour am Mont Blanc im Jahre 1957, dann geht es weiter mit Nummer 56. Ein kurzer Artikel über ein ca. 1928er R.P.F. Tourisme Luxe-Rad fällt ins Auge, weil es sich bei dem Rad um eins der ersten mit 650B-Bereifung handelt, die in den letzten Jahren wieder zu hohen Ehren gekommen ist, nicht zuletzt dank Jan Heines Bemühungen.

Möglicherweise schrammt der Artikel über Suntour knapp an den Interessen der Leser des KS vorbei, aber schön ist er, und ausführlich, und toll bebildert. Ich persönlich würde ihn sogar als spannend bezeichnen, aber ich sagte ja gerade... Er ergänzt aber definitiv das entsprechende Kapitel in Berto auf das Vorzüglichste. Der Nachteil an Artikeln über relativ junge Fahrradteile ist, dass man sich bei der Lektüre immer so alt vorkommt, aber dafür habe ich in der Schublade im Keller eine ganze Reihe der Schaltungen auf den Fotos. Das kann ich von den Sachen aus den drei japanischen Hypersammlungen nicht sagen.

Eine Kleinigkeit noch: Aus persönlichen Gründen werde ich ein paar KS-Ausgaben pausieren müssen. Aber erstens gibt's ja vielleicht jemanden, der die Post aus... für vier oder fünf Ausgaben übernehmen möchte, und zweitens, ist ja nicht für immer.

Das war's dann schon wieder. Bis bald!

EuerToni

Lesetipps

Tourleben

Über mehr als vier Jahrzehnte gehörte der Sportfotograf Hennes Roth zu Veranstaltungen im Radsport wie sein Namensvetter, der Geißbock Hennes, zu Spielen des 1. FC Köln. Ob bei den großen Rennen wie die Tour de France oder Paris-Roubaix, bei Nachwuchsenrennen oder auf der Radrennbahn: In der Szene war der immer freundliche, aber aus verständlichen Gründen auch gleichermaßen ständig in Eile befindliche Mann aus Pulheim bei Köln bekannt und beliebt, stets hautnah am Geschehen, ob auf dem Motorrad oder kurz hinter der Ziellinie.

Seine Liebe zum Radsport kam nicht von ungefähr: Der Vater von Hennes Roth, Köbes Roth, fungierte über Jahre als Sprecher beim Kölner Sechstagerrennen. Der Sohn begann im Alter von



13 Jahren bei Radrennen zu fotografieren. Nach der Schule absolvierte er zunächst eine Ausbildung als Schriftsetzer bei dem Verlag, der die Zeitschrift „Radsport“ herausgab.

Zu Beginn der 1970er Jahre wurde Roth von diesem Verlag erstmals als Fotograf eingesetzt. Das erste sportliche Großereignis, an dem er als Profifotograf teilnahm, waren 1972 die Olympischen Spiele in München. Seitdem war Hennes Roth einer der gefragtesten Sportfotografen Deutschlands: Neben dem Radsport war Eishockey ein weiterer Schwerpunkt seines Schaffens. 2001 gewann er den „Sven-Simon-Preis“ für die beste Sportfotografie des Jahres, 2005 belegte er Platz zwei.

2013 ging Hennes Roth in den selbst gewählten Ruhestand, und jetzt wurde das Buch „Tourleben“ mit seinen Fotografien im Covadonga Verlag veröffentlicht: Ein liebevoll gestaltetes Pracht-

stück an Buch, zwei Kilogramm schwer, 350 Seiten dick, mit rund 600 Fotos, die aus insgesamt einer Million Bilder ausgewählt wurden, die Roth allesamt in seinem Haus archiviert hat.

Auch wenn das Buch „Tourleben“ heißt, bebildert es die unterschiedlichsten Facetten des Radsports auf Bahn und Straße, über Kopfsteinpflaster und durch Matsch, aber auch die Radsportdisziplinen in der Halle. Um packende Bilder zu erhalten, fuhr Roth als Sozium auf dem Motorrad mit, ließ sich aber auch mitunter auf einer mobilen Aussichtsplattform in die Höhe hieven, um die richtige Perspektive zu erhalten. So sammelte er mit seinen Kameras beeindruckende Impressionen vom Kampf auf zwei Rädern, aber auch vom Fluidum der Radsportwelt – und nicht nur vom Kampf „Mann gegen Mann“, denn auch Kämpfe „Frau gegen Frau“ sind in dem Buch vertreten, anfangs in schwarz-weiß, bis Anfang der 1980er bei Roth der Radsport Farbe bekam.

Da ist Walter Godefroot, der 1972 „Rund um den Henninger Turm“ vor Eddy Merckx für sich entscheidet und diesen Sieg fast hörbar bejubelt, Gregor Braun und Barry Hoban, die bei der Flandern-Rundfahrt stürzen und aufeinander landen, Michel Pollentier, der bei der Tour 1979 erschöpft in die Luft starrt, der spektakuläre Sturz von Jesper Skibby bei der Flandern-Rundfahrt 1979, Olaf Ludwig, der sich in einem Brunnen kühlt, die schneereiche Etappe am „Tag, an dem die harten Männer weinen“ beim Giro 1988, der Bahnsprinter Michael Hübner im sturzerfetzten Trikot, ein grandioses Alpenpanorama mit Tourpeloton im Jahre 2000, Marianne Vos beim Cross mit matschbespritztem Gesicht, ein Sprintduell zwischen André Greipel und Marcel Kittel bei der Tour 2013 – Bilder voller Blut, Schweiß und Tränen, voller freudiger und trauriger Emotionen – der Radsport in all seiner Bandbreite wird vor dem schauenden und staunenden Leser in diesem Buch ausgebreitet.

Doch die Fotos sind es nicht allein: Der Verleger Rainer Sprehe hat diesen Band mit Texten ausgestattet, die den Fotos noch mehr Leben einhauchen als sie ohnehin schon haben und für spannende und erhellende Lektüre sorgen.

(Renate Franz, Köln)

Hennes Roth: Tourleben. Vier Jahrzehnte Radsportfotografie, Covadonga Verlag, Bielefeld 2016; 344 Seiten mit 580 Abbildungen, Format 27 x 21 cm, Hardcover; ISBN 978-3-95726-012-3, Preis: 45 €

Das Fahrrad – Sein Bau, seine Instandhaltung und Reparaturen

Als das Buch 1924 erstmals erschien, wandte es sich an den Radler, der sein Fahrrad, welches er täglich fuhr, selbst reparieren wollte. Heute dagegen dürfte sich der Inhalt vor allem an den Liebhaber historischer Fahrräder wenden. Altes Wissen ist notwendig, um erfolgreich Fahrräder aus vergangenen Zeiten zu pflegen, ihre Substanz zu erhalten oder sie fahrbereit zu machen. Die beiden Autoren schreiben in ihrem Vorwort: „Dem Leser sei empfohlen, sich durch das Lesen dieses Buches in den Bau dieser kunstvollen Maschine eingehendst zu vertiefen, und sofern er den Sport selbst betreibt und ein Rad sein eigen nennt, den Anweisungen zur Pflege, die hier gegeben sind, getreulich zu folgen.“



Im Aufbau des Inhalts unterscheidet sich das Buch nicht von anderen ähnlichen gearteten, aber in der Auswahl der vorgestellten Beispiele, so dass seine Anschaffung doch sinnvoll ist. Im Kapitel über Bremsen werden in Wort und Bild z.B. die Zwillingbremse der Wanderer-Werke oder die besonderen Felgenbremsen der Express-Werke vorgestellt. Bei der Beleuchtung findet man Schnittzeichnungen vom Bulli-Licht (Waldmann AG) oder bei den Reifen Zeichnungen des Dunlop- und Gloria-Ventils. Die besondere Auswahl der Beispiele setzt sich bei den Hinter- und Vorderradnaben fort (Astoria - Simson, Velox - F & S und Naben von Wanderer). Bei den besonderen Fahrradkonstruktionen wird die Technik des J-Rades besonders beschrieben. Des Weiteren enthält das Buch viele Tipps der beiden

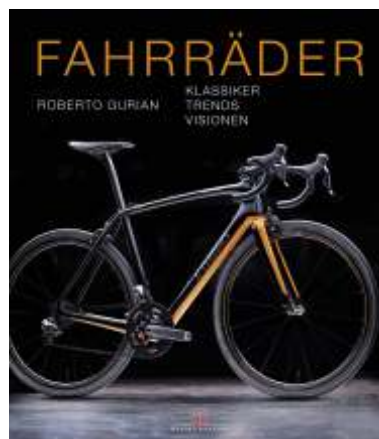
Praktiker zu allen Themen der Instandhaltung und Reparatur des Rades. Hinweise zum Wanderradfahren und zum Erlernen des Radfahrens runden den Inhalt des Buches ab. (mm)

Gustav Adolf Krumm / Richard Bürger: Das Fahrrad - Sein Bau, seine Instandhaltung und Reparaturen, Motorradbuch Verlag, Lemgo 2016; 158 Seiten mit 110 Abbildungen und 5 Tabellen, Format 14 x 21 cm, Softcover; ISBN 978-3-935517-85-0, Preis: 25 €

FAHRRÄDER

Was kann der fahrradhistorisch interessierte Leser erwarten von einem Fahrradbuch, übersetzt aus dem Englischen, verfasst von einem italienischen Autor? Diese Frage allein macht schon den Blickwinkel auf das Buchthema deutlich. Und wie sollte es anders sein: Auf der ersten Doppelseite die Rekonstruktion des Leonardo-Rades aus dem Museum in Vinci. In der zugehörigen Bildzeile wird es als „angeblicher Entwurf“ Leonardos und „unfahrbare“ deklariert, aber allein die Evolution des Zweirades mit diesem Objekt zu beginnen, tut dem versierten Historiker weh.

Zwölf Seiten weiter wird die Drais'sche Laufmaschine durch eine französische Illustration vorgestellt, die nicht - wie im Bildtext behauptet - die erste Konstruktion von 1817, sondern eine spätere Modifikation mit eisernen Gabeln und Armstützen darstellt. Nachdem Schlucken der



Vinci- und Drais-Kröten macht das Lesen des Buches von Kapitel zu Kapitel mehr Spaß. Es werden gut 80 Modelle vorgestellt, die in der Geschichte des Fahrrades einen mehr oder weniger hohen Stellenwert errungen haben: Lauf- und Hochräder, Velozipede, Safeties, handgemachte Rennräder, angesagte Retromodelle, Mountainbikes, puristische Fixies, schicke Designerstu-

dien und Prototypen, aber auch Räder mit Antriebsunterstützung. Die Rennräder der berühmten Rad-Heroen wie Hinault, Merckx und Co. fehlen natürlich nicht.

Das Buch will die wunderbare Evolution des Fahrrades mit seinen Meilensteinen aufzeigen, diesem Anspruch wird es gerecht. Es besticht durch seine hervorragende Bebilderung, sein ästhetisches Layout und seine großformatige Ausstattung. Ein opulenter Bildband von 2,2 kg zu einem sagenhaften Preis. Roberto Gurians erläuternde Texte beschränken sich auf die wesentlichen Fakten. Am Ende des Bildbandes angekommen, wird sich der Leser allerdings die Augen reiben. Wo waren eigentlich die Räder aus deutschen Landen? Immerhin haben es Drais und BMW in die Liga des Autors geschafft. Deutschland ist eben doch nicht der Nabel der Fahrradwelt – auch wenn hier die Zweiradevolution ihren Anfang nahm. Etwa ein Drittel der von Gurian vorgestellten Räder entstammt dem Zeitfenster, dass der KS-Leser als historisch ansieht. Von daher ist „FAHRRÄDER“ durchaus das richtige Buch für die kommenden kalten Winterabende. (mm)

Roberto Gurian: FAHRRÄDER – Klassiker, Trends, Visionen, Delius Klasing Verlag, Bielefeld 2015; 272 Seiten mit 162 farbigen Abbildungen, 31 monochrome Abbildungen, Format 27,6 x 31,8 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, ISBN 978-3-667-10298-0, Preis: 29,90 €

Mit dem Fahrrad durch Asien

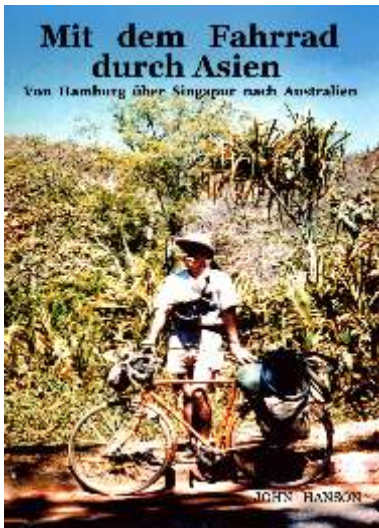
Unser Vereinsmitglied John Hanson erfüllte sich seinen Lebenstraum: Er reiste in seiner Jugend innerhalb von 28 Monaten von Hamburg über Singapur nach Australien, wo er einige Jahre in den Goldminen arbeitete. „Mein Vater und mein Großvater waren in ihrer Jugend auf mehrjähriger Wanderzeit in Südeuropa gewesen und so lag die Neugier auf ferne Länder schlicht in meinem Blut. Hinzu kam die geheimnisvolle Prophezeiung einer alten Wahrsagerin vor Beginn der Reise“, erzählte John anlässlich der diesjährigen Velocipediade in Erfurt mit leuchtenden Augen.

Der bei seiner Abreise 23 Jahre alte Autor hatte im Nachkriegsdeutschland den Beruf des Bäckers und Konditors erlernt, bevor er sich auf seine eindrucksvolle Tour begab. Das besondere an seiner Fahrt um den halben Erdball: John Hanson fuhr mit dem Fahrrad. Nun, 60 Jahre nach seiner Abfahrt, publizierte der

Radtourist und Weltenbummler sein Buch „Mit dem Fahrrad durch Asien – Von Hamburg über Singapur nach Australien“.

In seinem Werk nimmt er den Leser mit auf seine abenteuerliche Radreise, bei der allein die Anzahl der bereisten Länder das Fernweh eines jeden Lesers und die Neugier erwecken. Vor dem Hintergrund, dass diese im Juli 1956 begonnene Radfernerreise aufgrund der politischen Gegebenheiten heutzutage nicht mehr praktisch nachvollzogen werden kann, wartet die spannende Reiseerzählung auch als zeitgeschichtlicher Spiegel der damaligen Verhältnisse auf.

Für uns Radoldtimerfreunde ist von großem Interesse, dass sein goldgelbes Sportrad der Marke DINOS, welches mit



einer Achtgangschaltung, drei Bremsen und jeder Menge Gepäck versehen war – wie viele Fotos im Buch bezeugen – noch heute zu bewundern ist. Sorgfältig von Uli Feick konserviert, kann es im Deutschen Technikmuseum Berlin bestaunt werden und auf seine Art Hansons Erzählungen ergänzen.

Das lebendige Buch fesselt vom ersten Moment an und einmal angefangen, mag man es nicht mehr zur Seite legen. Hanson lässt den Leser in seine vielen Abenteuer und Erlebnisse förmlich eintauchen. Das absolut lesenswerte Werk reiht sich nahtlos in die legendären Radreiseerzählungen eines Walter Hamann und eines Heinz Helfgen ein. Doch ist im Falle von Hansons „Mit dem Fahrrad durch Asien“ der heute 83-jährige Autor für den interessierten Leser noch greifbar und steht für Gespräche gerne zur Verfügung.



Appetithäppchen gefällig? Gerne! Als eines von vielen kuriosen Abenteuern mag zum Beispiel die Schilderung der Begegnung mit der berühmten deutschen Reisejournalistin Milli Bau anmuten. Das Zusammentreffen auf einer verschneiten Passstraße im afghanisch-pakistanischen Grenzgebiet im Januar 1957 wurde von der Journalistin in einem ihrer Werke ebenfalls verarbeitet. Dort, wo sie mit einigen amerikanischen Ingenieuren und deren Geländefahrzeugen im Schnee stecken blieb und umkehren musste, traf sie unverhofft auf unseren Radfernerreisenden mit seinem Fahrrad. Allen Unkenrufen zum Trotz schaffte der Radtourist die Überquerung des Passes, um neuen Abenteuern entgegen zu radeln ... Ob die Wahrsagerin mit ihrer Prophezeiung am Ende recht behalten sollte? John Hanson wird es seinen Leserinnen und Lesern verraten!

Das im Eigenverlag erschienene Buch kann **ausschließlich** per Email (john.hanson@web.de) beim Autor direkt bestellt werden. Bitte unbedingt im Email-Betreff „Buchbestellung“ angeben.

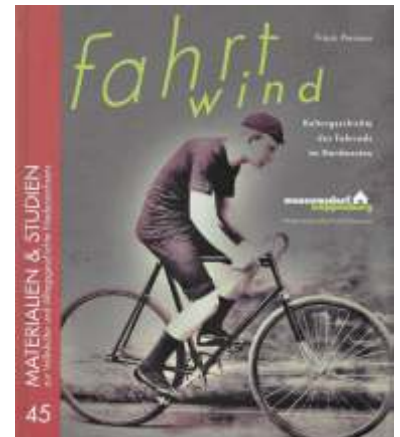
(Sven Schepp, Wiesbaden)

John Hanson: Mit dem Fahrrad durch Asien, Eigenverlag 2016; 300 Seiten, Format ca. 22 x 15,5 cm; 101 S/W- bzw. Farbfotos, 7 Karten u. 2 Zeichnungen, Hardcover mit Schutzumschlag, Preis 26 € + 2 € Porto u. Verpackung

Fahrtwind

Das zur gleichnamigen Ausstellung im Museumsdorf Cloppenburg herausgegebene Buch war eine positive Überraschung, als es auf dem Schreibtisch

der Redaktion landete. Neben zehn geschichtliche Fachartikel zu den Themen Fahrrad- und Freizeitvergnügen, Fahrradhandel, Transporträder, Bekleidung der Damen, Hollandrad, Sammlungskultur etc. stellte der Herausgeber die Räder unserer Mitglieder Gabi und Kalle Kalkhoff aus Oldenburg. Ihre Sammlung übernahm das Museumsdorf vor wenigen Jahren in Form von 174 Rädern inklusive Zubehör und Archiv-



material. Die Abbildung dieser Sammlung verschiedenster Räder vom Velociped bis zum Mountainbike macht ein Drittel des Buches aus, die übrigen zwei Drittel glänzen durch gut recherchierte Texte mit ausgewähltem, größtenteils unveröffentlichtem Bildmaterial. (mm)

Frank Preisner (Hrsg.): Fahrtwind. Kulturgeschichte des Fahrrads im Nordwesten, Museumsdorf Cloppenburg 2015; 299 Seiten reich illustriert, 20 x 23 cm, Hardcover mit Fadenheftung; ISBN 978-3-938061-31-2, Preis: 24,80 € plus 4,50 € Versandkosten, nur bestellbar über Museumsdorf Cloppenburg, Bether Str. 6 in 49661 Cloppenburg oder info@museumsdorf.de

Handbuch deutscher Fahrradmarken

Endlich ist er da - der neue, dicke Papperitz! Von der Fachwelt lange erwartet kommt der „Große Brockhaus der Fahrradenthusiasten“ nun mit der Abbildung von über 8 000 Markenschildern daher. Vom Autor Frank Papperitz wurde die Zeitspanne von 1817 bis 1965 erfasst. Früher bekannt geworden als „Markenware Fahrrad“ handelt es sich um ein Nachschlagewerk, welches den zum Steuerkopfschild passenden Hersteller und dazu (wo Wissen vorhanden) stichwortartig Hintergrundinformationen auflistet. Neu sind die Angaben zu den Lochabständen der Schilder, welche die Möglichkeit bieten, ein am Rahmen fehlendes Schild zu identifizieren. Frank beschreibt auch die Entwicklung und Herstellung

der Schildchen und gibt wertvolle Hinweise zum Sammeln und Reinigen. Lesenswert ist die Geschichte, wie sich seine Sammelleidenschaft über Jahrzehnte entwickelte und – was für ein Segen – niemals nachließ.

Neben der deutlich gewachsenen Zahl der abgebildeten Schilder – 3000 mehr gegenüber der früheren Ausgabe – sind alle Textinhalte überarbeitet worden. Was das für eine unglaubliche Fleißarbeit war, kann der Schreiber dieser Zeilen in etwa nachvollziehen, denn er checkte alle Einträge aus der Region Bielefeld. Andere Markenspezialisten brachten ebenfalls ihr Wissen ein, damit der „Papperitz“ möglichst fehlerfrei herausgegeben werden konnte. Weitere Neuerungen sind in der Buchmitte 16 Farbseiten (sehr schön!), eine solide Fadenbindung (sehr gut!) und ein Register am Seitenrand (sehr praktisch!). Einziges Manko des Buches: Die Mar-



kenschilder konnten aus Platzgründen nicht maßstäblich abgedruckt werden, sodass direkt kein Größenvergleich untereinander möglich ist, dafür muss das Maß des Lochabstands hinzugezogen werden. Diese kleine Unvollkommenheit tut dem Handbuch aber keinerlei Abbruch. Es ist ein sagenhaftes Werk, das in den Bücherschrank jedes Altradfreaks gehört. (mm)

Frank Papperitz: Handbuch deutscher Fahrradmarken - 1817 bis 1965, Verlag Maxi Kutschera, Bern 2016; 720 Seiten mit über 8 000 Abbildungen, Format 17 x 24 cm, Softcover mit Fadenheftung; ISBN 978-3-906887-00-5, Preis: 57 €

Aus Schwedenstahl – Ein HERMES M 42 Militärcykel aus Schweden

1999 entdeckte ich in einem Schuppen eines schwedischen Ferienhauses in Stockholm zwei olivgrüne Velos in bedauerlich vernachlässigtem Zustand. Der Anblick – man mag es mir nachsehen – verückte mich allerdings in ähnlicher Form, wie das Kennenlernen des schwedischen Bikini-Nationalteams...

Beide Räder waren olivgrün gepinselt und ausgebessert (!) und machten in der Kombination mit dem blau-gelb-blauen Anstrich im Bereich des Steuerkopfes einen militärischen Eindruck. Dem Staub

Auf der Heimreise hatte ich also neben schönen Impressionen aus der Hauptstadt der Schweden auch ein altes Militärrad in meinem Gepäck. Bei der genaueren Untersuchung fand ich das Herstellerschild am Rahmen unterhalb des Sattels angebracht:

HERMES

NYMANS
VERKSTÄDER
UPSALA



und Schmutz der Räder nach zu urteilen, war das letzte Gefecht allerdings schon Jahrzehnte her gewesen und die Räder fristeten im Verborgenen ein bedauerliches Veteranendasein.

Eines der beiden Velos war nicht mehr fahrbereit, da das Tretlager komplett hinüber war. Zudem war es, wie ich laienhaft feststellte, bis auf die markante Lampe jüngeren Datums. Somit fasste ich den Entschluss, das ältere der beiden Räder, allerdings mit der Lampe von Nr. 2 erwerben zu wollen. Die freundliche Vermieterin des Ferienhauses war wider Erwarten dazu bereit, mir das über 25kg schwere Vehikel mit der Militärnummer 1163 für legendäre 50 DM (für die Jüngeren: damit zahlte man vor langer Zeit, kurz nachdem die Muschel-Tauschgeschäfte abgeschafft waren) zu überlassen.

Das schwedische Militär verwendete für seine Radfahrtruppen Fahrräder der schwedischen Marken

- Nordstjerna (1900 - 1928)
- Husqvarna (1900 - 1950)
- Monark (1940 - 1970) und
- Hermes (1930 - 1960)

Dass man auf schwedische Hersteller zurückgriff, lag aus verschiedenen Gründen nahe: Sicher wollte man u.a. in Falle von Konflikten natürlich den Nachschub an Ersatzteilen gewährleisten. Ähnlich den Ordonnanzrädern aus der Schweiz verhält es sich auch beim Militärcykel: Vielfach wurden im Laufe der „militärischen Karriere“ eines Rades Teile ausgetauscht, erneuert oder ergänzt. Somit findet man gerade bei älteren Rädern einen Telemix der unterschiedlichen Hersteller.



Abb. 1: Zum Teil angepinselt: Der Originalsattel

Abb. 2: Ansicht von unten: Die markante „3-Kronen-Stempelung“ am Sattel

Abb. 3: Herzstück: Die NOVO-Radnabe, produziert von Husqvarna. Diese ist mit der Jahreszahl 1942 versehen.

Abb. 4: Der Steuerkopf von Nr. 1163 mit den schwedischen Nationalfarben

Abb. 5: Rückansicht mit der markanten Werkzeugbox

Abb. 6: Das HERMES Markenschild, angebracht auf dem Sattelrohr

Abb. 7: Königlich: Stempelung am oberen Ende des Sattelrohres

Abb. 8: Auch am Lenker sind drei Kronen zu finden





Anhand meiner Rahmennummer 1.635.XXX kann man in etwa von einer Produktion im Kriegsjahr 1944 ausgehen. Die exakte Einordnung der Produktion ist leider nicht möglich. Fakt ist, dass Nyman 1937 die Produktionszahl von einer Millionen Rahmen und etwa 1946 die zwei Millionengrenze erreichte.

Nun kann man sich über die Farbgebung streiten, Fakt ist aber, dass alle möglichen Teile des Militärrades – auch gerne mit dem Pinsel – olivfarben lackiert oder ausgebessert wurden. In den 1930er/40er Jahren wurde mit hoher Wahrscheinlichkeit eher eine Art schwedisches Feldgrau verwendet, wie ein HERMES-Produktkatalog aus den 1930er Jahren darstellt. Mitte der 1950er Jahre pinselte man flächendeckend die Cykels auf Oliv um.

In neuerer Zeit – hier ist mir das exakte Datum unbekannt – veräußerte das schwedische Verteidigungsministerium seine Fahrradflotte auf dem Zivilmarkt. Die schweren und robusten Velos waren insbesondere bei Studenten sehr beliebt und so sieht man viele der Räder noch heute in schwedischen Universitätsstädten. Das große Problem allerdings ist, dass seit den 1960er Jahren keine Neuteile mehr für die Räder produziert werden. Somit wird man bei einem Naben- oder Tretlagerschaden in Sachen Ersatzteilen so gut wie nicht mehr fündig.

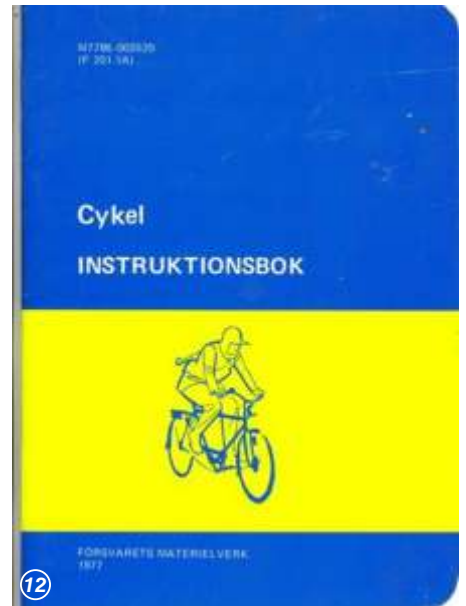


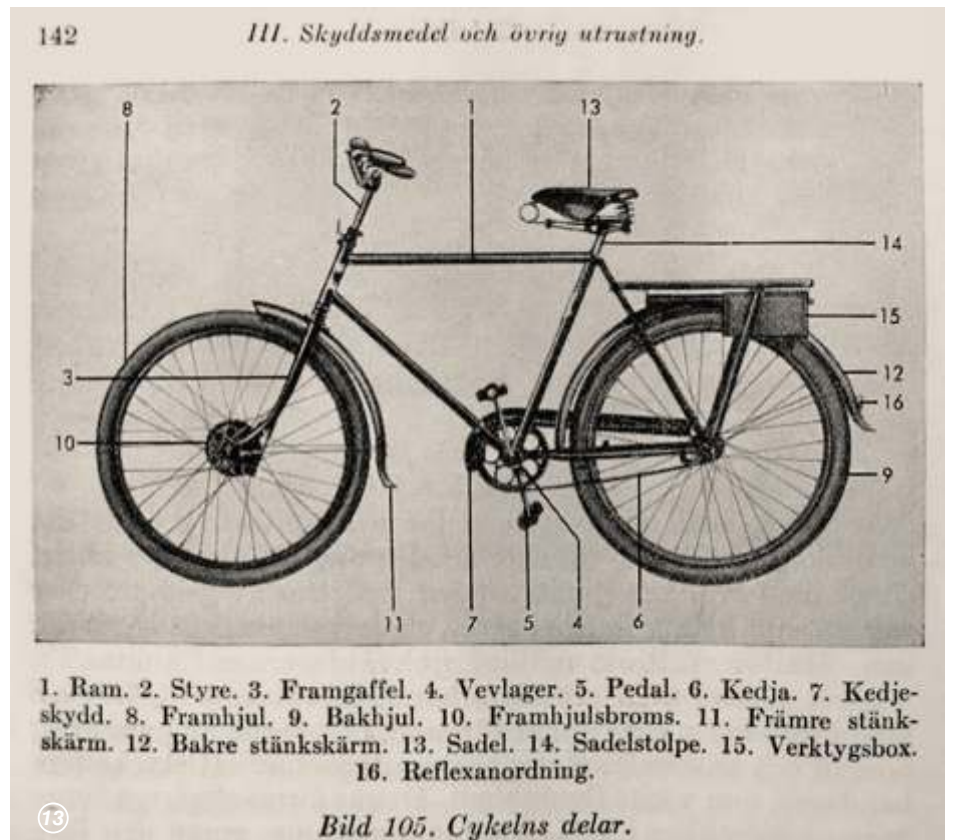
Abb. 9: Für Militärstiefel gemacht: Die großen Pedalen des HERMES

Abb. 10: Markant aber wirkungsarm: Die Trommelbremse am Vorderrad. Der Dynamo ist vom schwedischen Hersteller ASEA

Abb. 11: Auf dicken Pneus unterwegs: Ballonreifen mit „3-Kronen-Stempelung“

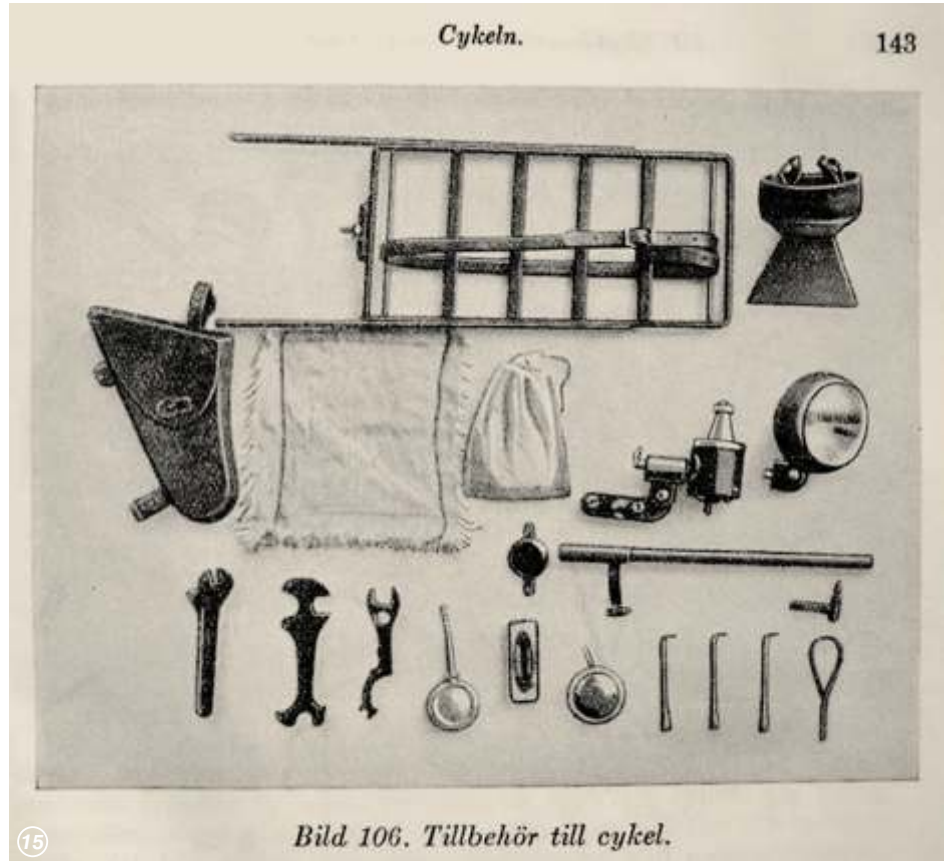
Abb. 12: Das militärische Instruktionbuch

Abb. 13: Learning Swedish: Bezeichnung der Bauteile





Insbesondere bei der Nabe verhält sich das folgendermaßen: Nur ganz wenige Militärcykel wurden offenbar mit deutschen Torpedonaben von Fichtel & Sachs ausgestattet. Das Gros war mit Naben von Husqvarna, Typ NOVO (gebaut von 1928/30 bis 1962), versehen. Und hierfür gibt es eben seit 1968 keine Neuteile mehr...



15

Bild 106. Tillbehör till cykel.



16

Abb. 14: Der Werkzeugkasten mit einer Ausformung für die Luftpumpe

Abb. 15: Vorbildlich: Die einstige Werkzeugausstattung und das Zubehör; oben rechts im Bild eine Scheinwerferblende zum Aufstecken

Abb. 16: Ein Traum in Feldgrau: Das HERMES Militärcykel in einem Katalog von 1941

Nun hatte sich der gemeine schwedische Velociped aber so dermaßen an das tolle Militärcykel gewöhnt, dass er darauf nicht verzichten wollte. Folgerichtig riefen zwei findige Studenten 1997 die Marke KRONAN ins Leben, die übrigens geschickt in den Inga-Lindström-Sonntagabendfilmen des ZDF vermarktet wird. Klaro, wir schauen diese Schmachtfetzen ja nur wegen der Landschaft und den Fahrrädern! Zunächst wurden historische Cykels zerlegt und restauriert. Als die Teile nach und nach ausgingen, verfolgte man eine neue Strategie: Velocipeden aufgepasst - die Kronan-Teile werden in Taiwan geschmiedet und in Polen zusammengefügt. Sie können somit mit dem richtigen Vorbild, dem Militärcykel, qualitätsmäßig nicht mithalten!

(Sven Schepp, Wiesbaden)

Brennabor-Fundstücke

Was den versierten Sammler so richtig begeistert, sind originale Dokumente aus der Frühzeit des Fahrrades. Das sind hier auf der Doppelseite zum Beispiel Kataloge der Marke Brennabor und Fotos, die Radfahrer mit eben solchen Rädern zeigen. Auch die Portraitfotos der drei Gebrüder Reichstein gehören dazu. Zusammengetragen hat sie Mario Steinbrink, der Kopf der Interessengemeinschaft Brennabor ist. In dieser IG haben sich ein paar Enthusiasten locker zusammengeschlossen, um Informationen über diese renommierte Marke auszutauschen. Passend zum Hauptartikel des KS 62 wurden einige besonders alte Fundstücke herausgesucht und hier abgedruckt.

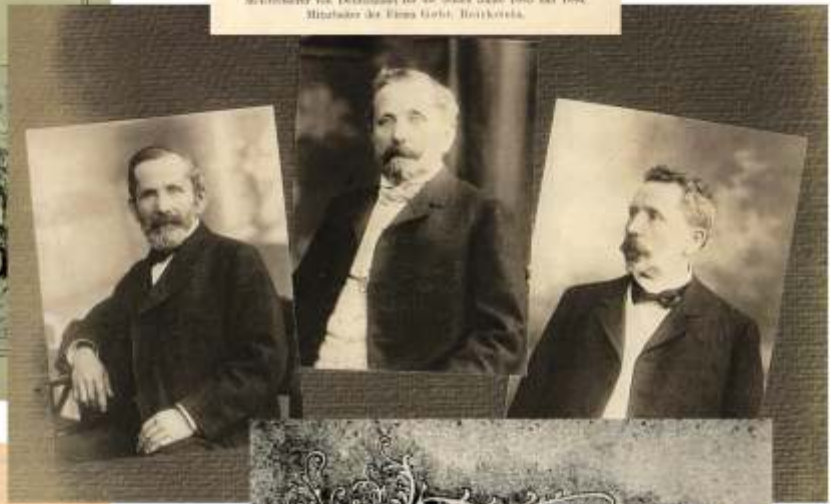


Fundstücke aus der Zeit von 1889 bis 1906 aus den Sammlungen von Helge Schultz und Mitgliedern der IG Brennabor.





Joh. Pauli,
Mitglied des Reichstages für die Jahre 1895 und 1896,
Mitglied des Provinzparlaments, Reichstagsabgeordneter.



Velocipediade in Erfurt

Jugendherberge Erfurt, 11.30 Uhr: Ende gut - alles gut! Gerhard Eggers, der Vorsitzende, schließt die Jahreshauptversammlung, dankt noch einmal Allen und wünscht eine gute Heimfahrt. Die 19. Velo ist beendet. Der Vorstand atmet aus, ebenso Friederike und Tilmann Wagenknecht als Veranstalter, genau wie Frank Papperitz, der mit der gesamten Familie kräftig mitgeholfen hat. Die letzten Marktstände werden geräumt und der Alltag – besser der Sonntag – kehrt wieder ein im Kressepark.

Mitgliederversammlung

Zäumen wir das Pferd einmal von hinten auf, wie der Volksmund sagt. Schließlich ist diese Zusammenkunft ein wichtiger und unerlässlicher Bestandteil des Vereinslebens. Gerhard eröffnete die Versammlung und begann mit einem Rückblick auf das Jahr 2015 mit der Velo in Bad Segeberg und dem Wintertreffen. Danach berichtete Schatzmeisterin Mona Buchmann ausführlich über den Kampf mit dem Finanzamt wegen der Umsatzsteuerpflicht, über den notwendigen Wechsel des Steuerberaters, über Einnahmen und Ausgaben für unsere Veranstaltungen und den KS sowie über unseren nicht geringen Mitglieder- und Geldbestand. Fazit: Dem Verein geht es finanziell sehr gut. Dann folgten die turnusgemäß anstehenden Vorstandswahlen. (siehe gesonderten Bericht auf S.46f).

Anschließend folgte der Blick ins nächste Jahr: Das Wintertreffen wird vom 17. bis 19. Februar in Erfurt stattfinden. Dann stellten Ilona Thieme und Steffen Stiller die kommende 20. Velocipediade vom 18. bis 20. August 2017 vor. Austragungsort: Weinböhlä an der sächsischen Weinstraße, inmitten der Kulturlandschaft von Dresden, Meißen und Moritzburg gelegen. Zum mündlichen Vortrag wurde ein Flyer verteilt (siehe Beilage in diesem KS-Heft). Die Planung ist schon fortgeschritten, wie man erfuhr. Wichtig: Es wird auch 2017 eine Auktion geben, ggf. in leicht veränderter Form (war ein späteres Diskussionsthema, s. Beilage).

Breiten Raum nahm die Diskussion zum Aufbau einer Datenbank ein. Mit diesem auch für die Zukunft des Vereins außerordentlich wichtigen Thema hatten sich fünf Mitglieder befasst, in Erfurt wurde der Antrag von Heinrich Bültemann-Hagedorn vorgetragen. Nach ausführlichem „Für“ durch die eher jüngeren Teilnehmer und „Wider“ durch die

Bedenkenträger stimmte die Versammlung dem Antrag zu. Weitere Informationen zu diesem Punkt finden sich auf S. 46 und 47.

Abschließend zur Mitgliederversammlung noch dies: „Historische Fahrräder“ wird in 2017 keine Feier zum 20-jährigen Vereinsjubiläum begehen, sondern bis zum 25. im Jahr 2022 warten.

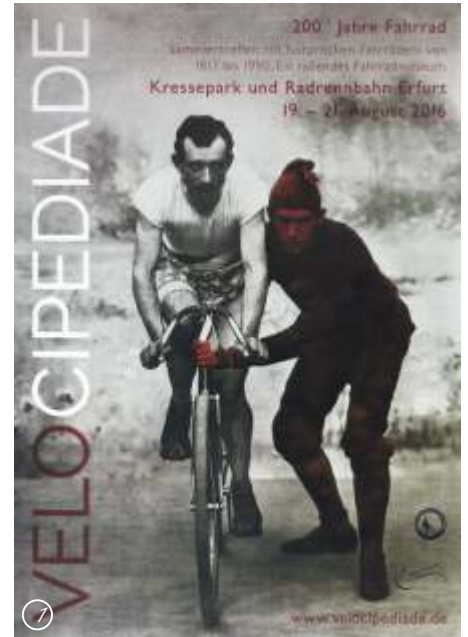
Festabend

Das war ein ausgesprochen netter Samstagabend im Festsaal des Kresseparks. Nach der Begrüßung und den zu Beginn notwendigen Ansagen wurde die Schlacht am dieses Mal „warmen Buffet“ vermieden, in dem jeweils ein Abgeordneter der Tische die Reihenfolge des „Essensfassens“ aus einem Lostopf zog – eine gute Idee. Besonders viel Beifall gab es für das Dessert, eine Obstkreation, mit Schokolade verfeinert. Und die Kinder freuten sich über eine Pappschachtel, in der sich keine echte Pizza, sondern eine liebevoll dekorierte Weingummi-Pizza befand. An dieser Idee war sicher eine fürsorgliche Mutter beteiligt, wie auch an anderen Kleinigkeiten.

Im Laufe des Abends wurden Ehrungen vorgenommen sowie Blumen, Wein und ähnliches als Dankeschön überreicht. Helge Schultz lud zum „Radjubiläum“ 2017 in Mannheim ein, dem Fest zum 200. Jahrestag der Drais'schen Laufmaschine. Michael Mertins stellte den Oldie-Reiseradler John Hanson mit seiner Buch-Neuerscheinung vor und Tilmann berichtete über Frank Papperitzens Neuerscheinung „Handbuch Deutscher Fahrradmarken“, jetzt mit über 8 000 (in Worten: Achttausend) Steuerkopfschildern. Bald ging man dann zum gemütlichen Teil über. Friederike Wagenknecht mit Tochter Miriam trugen mit professioneller Musikbegleitung gekonnt ein von Tilmann verfasstes Fahrradlied vor. Anschließend begann das Konzert der Abba-Revival-Band mit zwei Sängerinnen und einem Keyboarder. Es zeigte sich, dass zahlreiche Gäste nach dem anstrengenden Tag noch so fit waren, die Hüften zu drehen und die Beine zu schwingen – Zufriedenheit allerseits: „Ein gelungener Abend“.

Kostümausfahrt

Bestimmendes Element am Samstag nach dem Teilemarkt - Beginn 7.00 Uhr - war die Kostümausfahrt. Die 200 Teilneh-



Veranstaltungen



mer machten ihren ersten Stopp am Domplatz, um sich im dortigen Biergarten zu stärken. Das ursprünglich auf den Domtreppen vorgesehene Gruppenfoto konnte dort nicht gemacht werden, weil die Treppen wegen einer Musikveranstaltung belegt war. Nächstes Ziel war die Radrennbahn.

Viele Vereinsmitglieder interessieren sich für den Radsport, speziell dem auf der Bahn. Deshalb einige Daten zur Geschichte der Rennbahn: Schon 1885 entstand in Andreasried eine Sandbahn mit überhöhten Kurven. 1899 wurde sie zu einer Zementbahn umgebaut. Mitte der 20er Jahre wurde die Bahn auf 454,4 m erweitert. Knapp 20 Jahre später von 1972-74 wurde die Bahn unter dem Gesichtspunkt Orientierung zu den olympischen Sportarten auf die international normalen Maße von 333,33 m umgebaut. Doch nichts ist von Dauer. Nach einer Oberflächen-Sanierung um die Jahrtausendwende wurde ein weiterer, kompletter Umbau der Bahn nötig. Die Bahn hat jetzt das neue international übliche Maß von 250 m, sie ist 7,50 m breit und halb offen (d. h. Tribünen und Bahn sind überdacht). Die Tribünen fassen 3.000 Zuschauer. Nun ist die Radrennbahn im Erfurter Andreasried ein Schmuckstück, um die sicher viele Städte die Erfurter beneiden.

Auf der Radrennbahn herrschte am Samstagnachmittag Trainingsbetrieb. Junge Rennfahrer/Innen drehten eifrig ihre Runden. Ein imposantes Bild, wenn die Aktiven im oberen Bereich der steilen Kurven im hohen Tempo herumsausten. Zum Foto: Die „Historischen“ begaben sich mit ein paar ausgewählten Rädern in den Innenraum, der Fotograf stand außerhalb am oberen Rand und machte seine Aufnahme. Alles, ohne die Radrenner zu stören. Große Freude herrschte, als schon am Festabend den Teilnehmern dieses Gruppenfoto ausgehändigt wurde.

Auktion

Die bewährten Kräfte der vorangegangenen Auktionen, Iwan Sojc und Mona Buchmann, hatten sich auch für dieses Jahr bereit erklärt, eine Auktion auf die Beine zu stellen. Monika und Martin Grundmeyer hatten es ebenso wieder übernommen, die 92 Lots professionell zu fotografieren und einen hochwertigen Katalog zu produzieren. In Abwesenheit unseres Auktionators Dirk Breiholz schwang unser 2. Vorsitzender Georg Schmitz den Hammer und brachte die Lots an die Käufer und Käuferinnen. Was waren die diesjährigen Renner?

Klingeldeckel, Peitschen- und Säbelhalter, Pedalen und eine Kabelzug-Felgenbremse von Wippermann aus den 1920er Jahren (Limit 50 €/Zuschlag 155 €).



Bei den 23 Nachlieferungen zur Auktion erzielten eine Schweizer Taschenuhr (100/210 €) und eine kleine dekorative Karbiddose (60/210€) gute Preise. Eine kleine Begebenheit ist noch zu erwähnen, sie betrifft das Lot Nr. 51: ein leuchtend blaues Damen-Sportrad der Marke Victoria mit Vier-Gang-Schaltung. Es wurde ersteigert von Victoria Klotzsch, der Tochter unseres scheidenden Schriftführers. Nun, es wird noch drei vier Jahre dauern bis sie dieses Rad fahren kann, aber es war sicher ein Kauf, der von Herzen kam. Freuen wir uns auf die Velo 2019, wenn Victoria ihr wunderbares Rad das erste Mal an den Start der Ausfahrt bringen wird.*

Und damit sind wir am Beginn dieses gelungenen Wochenendes angekommen und lassen die Erinnerungen daran noch ein bisschen nachwirken.

(Text: we + mm, Fotos: we)

* Die Redaktion reserviert Victoria schon jetzt die Rubrik „Mein Rad“ im KS 68!

Abb. 1: Das Veranstaltungsplakat

Abb. 2: Cheforganisator Tilman Wagenknecht vor dem Erfurter Dom

Abb. 3: Radelnde Schönheiten grüßen die vielen Touristen an der Strecke

Abb. 4: Besuch aus GB - Michael Grützner mit Nachwuchs-Hochradfahrer

Abb. 5: Frank Winkler hängt Martin Strubreiter ab!

Abb. 6: Der originale Look der Radfahrer der 1890er Jahre

Abb. 7: Steffen Stiller mit seinem vernickelten Hochrad in der Rennbahn Andreasried

Abb. 8: Immer wieder dabei: Kanta, Kanae, Kanon und Kanaru Haguma

Abb. 9: Ein begehrter ARB-Klingeldeckel

Wintertreffen in Erfurt 2016

Ob nun die Velocipediade oder das Wintertreffen das Highlight unseres Vereinslebens ist, darüber mag man sich streiten. Die Velo ist sicher bunter und auch vielseitiger, klar. Tatsache ist aber auch, dass die Februar-Veranstaltung ein Top-Ereignis und aus der fahrradhistorischen Szene nicht mehr wegzudenken ist.

Das Wintertreffen ist durch seine Themenvielfalt immer wieder interessant und informativ. Den Referenten muss man ein großes Kompliment aussprechen für ihre unterschiedlichen Interessen, für ihre gründliche Recherche und ihr lockeres Auftreten. Auch wenn es im Vortragsraum der Erfurter Jugendherberge eng zugeht, aber diese Intimität hat auch etwas Besonders, dient dem Vertiefen von Freundschaften, dem Kenntnis- und Meinungsaustausch oder auch dem Kennenlernen neuer Mitglieder. Deshalb vorab ein großes Dankeschön an Tilman Wagenknecht für Idee und erneute Realisierung. Für die Veranstaltung spricht auch, dass sie mit etwa 65 Teilnehmern ihre Obergrenze erreicht hat.

Das Wintertreffen 2016 hatte seinen Schwerpunkt mit dem Sonderthema „Kettenschaltungen“, so beschäftigen sich vier Vorträge damit. Nach der Begrüßung durch den Vorsitzenden Gerhard Eggers ging es gleich zur Sache. Aber vorerst standen die zukünftige Entwicklung unseres Vereins und seine Ausrichtung auf die digitale Welt auf dem Programm. Eine kleine Expertengruppe möchte sich der Sache annehmen, doch zu viele Bedenkenmelder meldeten sich zu Wort, das Thema wurde vertagt. So fand dieser Punkt erst bei der Mitgliederversammlung der „Velo“ seine Fortsetzung (siehe Berichte S. 42, 46 und 47).

In der Diskussion nach der Begrüßung wurde wieder einmal eingegangen auf

Bedeutung und Ausrichtung unserer Velocipediaden-Auktion. Dieses Thema wurde noch mittags beim Essen im Speisesaal der Jugendherberge und abends beim Italiener in der Altstadt besprochen. Es wird uns wohl noch weiter beschäftigen.

Danach begann der erste Vortragsblock mit Wulf Mönnich, der berichtete über die Veloziped-Produktion von Büssing in Braunschweig. Darauf folgte Alex Wermig mit ihrem Vortrag zum Thema Lackieren, Linieren und Beschriften von Rahmen (Details siehe unten!).

Nach der Mittagspause kam ein Block mit vier Vorträgen zum Spezialthema der Tagung: Christoph Ulbrich sprach über erste Kasettenabten, Johannes Rilk über die VEB Optima-Kettenschaltung, Gerald Minnichshofer stellte österreichische Kettenschaltungen und Jan Konold französische Simplex-Schaltwerke vor. Jost Pietsch trug seine Sicht auf die Lesing'sche Tambora-Hypothese vor (siehe KS 61). Norbert Stellner widmete sich seinem Spezialthema, der Geschichte des Radelns in Bayern. Gerd Böttcher hatte die Kettenlinie im Visier und Ernst Brust referierte über den unverantwortlichen Leichtbau beim Electric Cargo Bike.

Am folgenden Sonntag entzauberte Dieter Oesingmann mit seinem anschaulichen Vortrag das Prinzip des berührungslosen Felgendynamos (magniclight von Dirk Strohtmann). Helge Schultz brachte endlich Klarheit in das Thema „Die Kleidung zum Fahrrad vor 1914“. Anhand vieler zeitgenössischer Illustrationen und Bilder belegte der Kenner die passen-

de Kleidung für Hochrad- und Safety-Fahrer – nur so viel sei hier erwähnt: Von Frack und Zylinder keine Spur! Frank Papperitz feierte die Wiederauferstehung seines Rades der Marke Saturn (siehe Foto!), wenigstens teilweise. Auf einem Schrottplatz fand er als 12-Jähriger dieses uralte Rad mit 5/8-Teilung. Damals von der Teilung genervt, baute Frank das Kettenblatt ab und warf es weg - Jahrzehnte später fand es sich im Schuppen seines Freundes an der Wand wieder, um dann wieder an seinen angestammten Platz zu kommen.



Von den vorgetragenen Themen eines hervorzuheben, wäre ungerecht. Alle waren spannend und wurden durch Anschauungsstücke, die herungereicht wurden, ergänzt. Ein Vortrag soll doch hervorgehoben werden, nämlich der von unserer Gastreferentin Alex Wermig, die als gelernte grafisch-technische Assistentin vor ein paar Jahren in die Selbstständigkeit ging. Zu ihren Aufträgen für Wandgestaltungen kamen immer mehr Restaurierungen für die Oldtimerszene, insbesondere von Rahmen, Schutzblechen, Felgen und Tanks. Schon immer arbeitete sie hobbymäßig gern mit der Airbrush (Luftpinsel), aber das präzise Arbeiten mit Schlepperpinseln lag ihr besonders.

Viel Geduld und Übung gehörte dazu, die Kunst des Linierens zu erlernen, aber nun beherrscht sie dieses Handwerk perfekt. Auch Farbverläufe, Strahlenköpfe mit geflammten Partien und Schriftzüge sind kein Problem. Alex beantwortete alle Fragen zu den einzelnen Arbeitsschritten der Restaurierung, wobei jedem klar wurde, dass es wenig Sinn macht, sich





selbst im Bastelkeller an diese Arbeiten zu machen. Die herumgegebenen Beispiele und die projizierten Fotos sprachen für sich.

Abgerundet wurde das Treffen durch den Telemarkt und durch die sehenswerte Ausstellung verschiedener Ketten-schaltungen, die von den Teilnehmern passend zum Leitthema zusammen-

gestellt war. Nun freut sich die Altradszene auf das Treffen nächstes Jahr mit dem Thema Leichtbau.

(Text: we + mm, Fotos: we + wermig)

10. Treffen für historische Fahrräder in Öhringen

Zum 60-jährigen Jubiläum der Radgruppe Öhringen organisierte Hans Braun gemeinsam mit dessen Mitgliedern ein ganz besonderes Treffen. Los ging es schon am Freitagabend, den 24. Juni. Der Nachtwächter lud uns zu einer Führung durch die Gassen ein und danach saßen wir noch gemütlich beisammen bis in die Nacht. Samstagvormittag war Treffpunkt am Tor der Landesgartenschau, die gerade in Öhringen stattfand und für uns Radler ein besonders schönes Ambiente lieferte. Für das Gruppenfoto wurde ein Fotograf engagiert, der seine Aufgabe sehr ernst nahm. Jede Person wurde genau „ausjustiert“. Ein wunderbares Foto ist das Ergebnis.

Danach starteten wir zur Ausfahrt. Zusammen mit Öhringens Bürgermeister durften wir ein Teilstück des Ohrntal-Radweges eröffnen. Beim Mittagessen in Ohrnberg sang uns der heimische Chor ein selbstgedichtetes Radfahrerlied. Auf dem Rückweg musste unbedingt noch die frische Erdbeertorte probiert werden, sodass unsere kleine Gruppe fast zu spät zur gemeinsamen Einfahrt in das Gelände der Landesgartenschau kam. Die 80 Teilnehmer fuhren eine Ehrenrunde durch den Park, und Hans Braun stellte als Moderator Fahrer/in und Rad dem interessierten Publikum vor. Ein kleines Hochrad-Wettfahren war der Höhe-

punkt. Die Teilnehmer starteten im Einzelzeitfahren. Vom Ehrgeiz gepackt stürzte leider ein Fahrer und musste im Krankenhaus behandelt werden, konnte es aber noch am selben Abend verlassen.

Dieses Treffen war eine großartige Veranstaltung – es soll das letzte gewesen sein, doch hoffen alle auf eine Fortsetzung im nächsten Jahr.

(Ilona Thieme, Weinböhl)

Foto mit freundlicher Genehmigung von Foto Güntzel, Öhringen



Campagnolo-Sammlung in Konstanz

Rainer Braun aus Konstanz sammelt seit Ende der 90er Jahre. Als junger Rennfahrer hat er Ende der 70er mit Shimano 600 angefangen. Sein zweites Rad war ein Vinci mit einer Campa Nuovo Gran Sport. Aus der Sammlung wurde mit den Jahren ein kleines Privatmuseum auf 100 m² Fläche, in welchem die Geschichte der Firma Campagnolo anhand von Straßen- und Bahnrennmaschinen dokumentiert ist. Von der Cambio Corsa über die Paris Roubaix, die Gran Sport von 1951 bis in die 60er, die Record und Nuovo Record, die Super Record und natürlich die Jubiläumsgruppe spannt sich der Bogen.

Anhand ausgestellter Räder von Alan, Allegro, Bianchi, Cilo, Cinelli, Del Po, Estermann, Frejus, Gianni Motta, Gios, Masi, Olympia, Pinarello, Raleigh und anderer Marken wird die Entwicklung Campagnolos vom Schnellspanner- und Schaltungshersteller zum Hersteller ganzer Straßen- und Bahngruppen aufgezeigt. In der Sammlung sind über 50 Räder, Rahmen und Teile zu sehen.

Rainer hat dieser Tage ein Cinelli SC von 1962 fertiggestellt, welches mit Campa Record und der letzten Gran Sport Schaltung ausgestattet ist – so wächst die Ausstellung ständig. Stolz ist der versierte Sammler auf ein Raleigh Steherrad, mit dem Danny Clark 1991 in Stuttgart Weltmeister wurde. Erwähnenswert ist auch ein neues 24-Karat vergoldetes Pinarello mit Campa Super Record Titan.



Eine Besichtigung der Sammlung ist nach Absprache möglich. Auf Wunsch sind Ersatzteile, Rahmen und ganze Räder zu verkaufen oder zu tauschen. (mm)

Kontakt über 0171-5899001 oder rbraun-Konstanz@t-online.de

Bericht von der Mitgliederversammlung in Erfurt

Im Rahmen der Velocipediade 2016 fand auch unsere Mitgliederversammlung statt (siehe auch S.42). Es hatten sich 75 stimmberechtigte Mitglieder eingefunden. Wer nicht dabei sein konnte, interessiert sich sicher trotzdem für ein paar Zahlen, Fakten und Ereignisse des vergangenen Geschäftsjahres: 2015 stieg unsere Mitgliederzahl auf 607 an, mit 43 Neumitgliedern und 13 Austritten, die Mitgliedsbeiträge beliefen sich auf 20.355 €. Für den KS 59 haben wir davon 4.205,14 € (Layout, Druck und Versand) ausgegeben und 6.159,53 € für das umfangreichere Jubiläumssheft KS Nr. 60. Das Mitgliederverzeichnis kostete inkl. Versand 1.389,32 €.



Weitere regelmäßige Ausgaben sind die Auslagenerstattungen für Vorstandssitzungen, die meistens zweimal im Jahr stattfinden, idealerweise an den Austragungsorten der nächsten Velocipediaden. Die Vorstände erhalten die Fahrtkosten erstattet, auch ein gemeinsames Abendessen und die Übernachtungen werden aus der Vereinskasse bezahlt. Von den Mitgliederbeiträgen können wir momentan Rücklagen für zukünftige Buchprojekte bilden.

Unsere Veranstaltungen Wintertreffen und Velocipediade finden meistens kostendeckend statt, was bei einer schwankenden Teilnehmerzahl schwer im Voraus zu kalkulieren ist. Zum Wintertreffen 2015 kamen 52 Teilnehmer, die 1.830 € Beitrag zahlten. Dem gegenüber stand als Ausgabe 692,80 € für Essen und Raummieta in der Jugendherberge. Bei der Velo in Bad Segeberg waren statt der

sonst „üblichen“ 200 Teilnehmer nur 158 Personen, so dass ein Verlust von 1.139 € entstand. Der Gewinn von der Auktion in Höhe von 1.594 € glich dies aber aus.

Die Veranstaltung in Bad Segeberg haben sicher alle dabei gewesenen in schöner Erinnerung. Kay Kelterer und sein Team aus Hamburg hatten mit dem Turnierplatz eine weitläufige Grünanlage ausgesucht, wo wir uns gut „ausbreiten“ konnten. Auch die Landschaft war es wert, „er-radelt“ zu werden. Mit dem Wetter hatten wir Glück – für nordische Verhältnisse waren es hochsommerliche Temperaturen.

Der Wechsel vom Finanzamt Wilhelmshaven nach Fulda dauerte fast das ganze Jahr, weil die Zuständigkeit hin- und hergeschoben wurde. Nun sind wir aber in Fulda untergekommen, was sich als günstig erweist, weil es fast vor meiner Haustür liegt. Der Vorstand wurde von

den anwesenden Mitgliedern für 2015 entlastet. Personell gab es beim Vorstand eine Veränderung: Jens Klotzsch stand als Schriftführer nicht mehr zur Wahl, seine Nachfolge tritt mit einstimmigem Wahlergebnis Johannes Rilke aus Jena an. Jens, ein dickes Dankeschön für Deinen langjährigen Einsatz! Georg Schmitz wurde als 2. Vorsitzender wiedergewählt.

Ein interessanter Antrag „Verbreitung der Entwicklungsgeschichte des Fahrrades über eine zeitgemäße Datenbank“ war zur Ergänzung der Tagesordnung eingegangen: Die Arbeitsgruppe schlug vor, ein digitales Archiv auf unserer Homepage aufzubauen, so dass vorhandenes Wissen und erarbeitete Forschungsergebnisse in Zukunft für alle zugänglich sein werden. Sehr treffend fand ich die Formulierung: In Punkto „Digitales Wissen“ soll unser Verein Scheinwerfer sein

und nicht Rücklicht! Siehe dazu den nachfolgenden Bericht von Johannes Rilke.

Der Antrag wurde ausgearbeitet von Dr. Dr. Heinrich Bültemann-Hagedorn, Stefan Krömer, Gerd Böttcher, Hinrich Böer und Rudolf Tjarks. Er wurde mit 68

Ja-Stimmen angenommen. Mit Peter Zurek und Johannes Rilke, der am Aufbau des DDR Fahrrad-Wiki beteiligt war, ist die Arbeitsgruppe inzwischen schon gewachsen. Wir als Vorstand sind froh über das Engagement unserer Mitglieder und freuen uns auf die weiteren Schritte. Den ge-

nauen Text des Antrags kann man auch auf unserer Homepage nachlesen. Der Verein wird die notwendigen Gelder für den Umbau unserer Homepage und den Aufbau des digitalen Archivs bereitstellen.

(Mona Buchmann, Schatzmeisterin)

Hallo Fahrradfreunde,

im Bericht von der Mitgliederversammlung (S. 46) habt Ihr schon gelesen, dass es mit mir im Vorstand unseres Vereins einen Wechsel gegeben hat. Da mich in den sechs Jahren meiner Vereinszugehörigkeit gewiss noch nicht alle kennengelernt haben, möchte ich mich kurz vorstellen. Außerdem möchte ich euch gleich ein konkretes Projekt vorstellen, bei dem ich mich einbringen möchte, damit daraus eine interessante Bereicherung der Vereinsarbeit wird.

Ich stamme aus der Kulturstadt Weimar in Thüringen und wohne seit einigen Jahren rund eine Fahrradstunde weiter in Jena. Für alte, robuste Fahrradtechnik konnte ich mich eigentlich schon zu Schulzeiten begeistern. Zum Leidwesen meiner Eltern ließ ich darum das geschenkte, neue Trekking-Rad im Keller stehen, um die meisten Fahrten mit einem „alten“ MIFA Tourensportrad zu erledigen, das immerhin auf genauso viele Jahre kam wie ich selbst. Zum tatsächlich historischen Fahrrad gekommen bin ich 2008 mit dem Kauf eines Diamant Sportrades von 1962, das eigentlich für die tägliche Fahrt zur Uni vorgesehen war. Dazu kam es zum Glück nicht, und stattdessen wurde dieses Fahrrad der Grundstein meiner Sammlung, die bis heute hauptsächlich Nachkriegs-„diamanten“ umfasst. Angeregt durch die ersten Kontakte mit verschiedenen Mitgliedern trat ich dann 2010 dem Verein bei und bekam über den Knochenschüttler einen Einblick, wie intensiv Fahrradhistorie aufgearbeitet werden kann. Meine ersten Schritte in diese Richtung tat ich daraufhin als frühes Mitglied im Team des 2011 gegründeten „DDR-FahrradWikis“ (www.ddd-fahrrad.wiki.de), in das ich alles einbrachte, was ich bis dahin zur DDR-Fahrradindustrie zusammengetragen hatte. Die Arbeiten an diesem Online-Lexikon dauern, wie ich im KS 61 berichtet hatte, immer noch an.

Geprägt durch diese Arbeit ist der Informations- und Wissensaustausch

zwischen Sammlern für mich ein besonderes Anliegen geworden, das ich in meiner neuen Rolle im Vorstand weiter voranbringen möchte. Ich freue mich, dass dahingehend in diesem Jahr viele positive Aspekte zusammengekommen sind und bin gespannt, wie sich unser Hobby und der Verein damit weiterentwickeln werden.



Foto: Andreas Reimann

Ein großer Schritt in Richtung Zukunft wird dabei eine Datenbank oder besser ein Online-Lexikon sein, das mit großer Zustimmung bei der Mitgliederversammlung bedacht wurde, und zu dem ich Euch im Folgenden den aktuellen Stand (Oktober 2016) zeigen möchte. Der ursprüngliche Antrag umfasste zunächst nur den Wunsch nach einer Literaturdatenbank, in die jedes Mitglied eigene Katalogscans einstellen oder andere Kopien betrachten kann. Im besten Falle werden die Kataloge darin durch automatische Texterkennung für die Volltextsuche aufbereitet. Bereits bei den Diskussionen im Vorfeld und auch im Rahmen der Versammlung wurde diese Basis um

die Funktion erweitert, dass man auch eigene Artikel und Rechercheergebnisse ähnlich wie in einem Wiki präsentieren können soll. Damit können zum Beispiel Hinweise oder Ergänzungen zu Kataloginformationen verfasst werden. Um das Ganze dann auch in die praktische Richtung hin abzurufen, soll es eine kategorisierte Teiledatenbank (vergleichbar mit www.velobase.com) geben, mit der spezifische Teile wie zum Beispiel Kettenblätter nach ihren Merkmalen sortiert aufgelistet und gefunden werden können.

Um diese ehrgeizigen Ziele umzusetzen, wird sich in den kommenden Wochen eine Arbeitsgruppe zusammensetzen und die Gedankenspiele zu einem konkreten Plan zusammenfassen. Für die technische Umsetzung fand sich mit dem Softwareentwickler Jan-Peter Zurek ein kompetenter Ansprechpartner aus den Reihen unseres Vereins. Er hat bereits erste Konzepte für das Projekt erarbeitet und wird die Datenbank im Wesentlichen prägen.

Neben den technischen Fragen sind aber auch finanzielle und juristische Punkte zu prüfen. Die laufenden Kosten der Datenbank werden vor allem durch die Miete für die Webserver entstehen und sollten gut kalkulierbar sein. Für die umfangreiche Veröffentlichung historischer Kataloge muss außerdem geprüft werden, inwieweit das Urheberrecht eine Rolle spielt. Dass andere Websites bereits seit längerer Zeit Katalogkopien zum Download bereitstellen, stimmt uns jedoch zuversichtlich, dass sich dafür eine Lösung finden wird.

Im Ergebnis wird ein Rahmen entstehen, dessen Entwicklung von den Beiträgen der Mitglieder abhängig ist, denn nur wenn möglichst viele ihr Wissen (und etwas Zeit) einbringen, kann die Datenbank wachsen. Es bleibt also stets spannend – bestimmt wird es immer wieder Neues zu entdecken geben.

Bis es soweit ist, halten wir Euch auf dem Laufenden.

Euer Johannes

Mein Rad

aus der Sammlung von Martina und Andreas Karcher, Meckenbeuren.

Es ist ein Tandem aus dem Hause Bastert (Bielefeld-Heepen) von 1954.

Woher stammt das Rad?

Wir haben das Rad 2008 auf einer Internetplattform entdeckt. Der Enkel des Erstbesitzers hat es verkauft.

Wie habt ihr das Tandem vorgefunden?

Die Federgabel war stark verzogen und die Spur stimmte nicht. Die vordere Sattelstange war am Rahmen angeschweißt. Das Exzentertretlager zur Spannung der vorderen Kette war im Rahmen eingeroset. Lenker, Sättel und Gepäckträger waren nicht mehr original.

Das klingt nach viel Arbeit!

Zuerst haben wir die Federgabel „warm“ gerichtet. Dann wurden die Schweißstellen beseitigt und der Rahmen an den Reparaturstellen farblich ausgebessert. Als weiteres wurde das vordere Exzentertretlager mit Rostlöser aus dem Rahmen gelöst und instandgesetzt. Das letzte Problem war die Übersetzung. Hinten war ein 13er Ritzel verbaut, nur Gewalt machte den Platz für ein 18er Ritzel frei.

Hat sich der Aufwand gelohnt?

Auf jeden Fall, am Tandemfahren mögen wir besonders, dass wir gemeinsam Rad fahren können und keiner dem anderen davonfährt. Zudem kann man sich viel besser zu Höchstleistungen antreiben.

Gibt es auch Schwachstellen?

Wenn man mit dem Vorderrad über eine Bodenwelle fährt, federt das Vorderrad ein und der vordere Teil des Rades geht nach unten. Falls gerade ein Pedal unten ist, sitzt man mit diesem auf der Fahrbahn kurz auf.

Hattet Ihr ein besonders schönes Erlebnis mit dem Rad?

Es ist für uns jedes Mal ein schönes und entschleunigendes Erlebnis mit dem Tandem zu fahren. Auf der Velocipediade 2013 in Tübingen hatten wir noch unsere kleinste Tochter im vorne montierten Bulldog-Sitz mit an Bord. Das war eine unserer schönsten Ausfahrten mit dieser „Familienkutsche“.



oben: Martina und Andreas mit ihrer Familienkutsche

links: Das „B“ mit einem dynamischen Pfeil war das Markenzeichen der Bastert-Werke

links unten: Das dicke „B“ fährt immer vorweg

unten: Das Kettenblatt mit Rosetten-Dekor

ganz unten: Das Exzentertretlager wurde mühsam wieder gängig gemacht - der Rostlöser musste zwei Wochen einwirken

Fotos: Johanna Karcher



Die Feder

Der liebe Sven hat mir die Feder gereicht - aus Hennigsdorf bei Berlin nach Gleisdorf (das Tor zur Oststeiermark, im südöstlichen Eck Österreichs). Eine weite Reise für eine Feder... wenn Sven mit dem Rad gekommen wäre, hätte er für die etwas mehr als 1 000 Kilometer wohl mehr als 60 Stunden reine Fahrzeit benötigt. Also sicher 10 - 14 Tage... vorausgesetzt sein Rad hätte eine Gangschaltung, denn 800 Höhenmeter wären auch noch zu überwinden, ein paar Hügel zwischen Sachsen und Bayern und dann noch zwei Alpenpässe.

Sven kam aber nicht mit dem Rad, er hat mir einfach beim Wintertreffen mitgeteilt, dass ich nun dran wäre. Seitdem hatte ich mir schon ein paar Mal überlegt, was ich denn schreiben könnte. Mein fahrradsammlerisches Dasein ist noch recht kurz, meine Sammlung an historischen Rädern ist vielen schon aus diversen Foren etc. bekannt und meine sonstigen Aktivitäten sind nicht erwähnenswert.

Aber ein paar Gedankengänge, die mich im heurigen Sommer, den ich vollkommen fahrrad- und sammlungs-frei verbrachte, sind es möglicherweise wert, darüber nachzudenken.

Fahrräder brauchen Platz

Wir 600 Vereinsmitglieder besitzen durchschnittlich je 30 Fahrräder. Das macht zusammen 18 000 Räder. Jedes Fahrrad braucht ca. 0,5 x 2 Meter Platz, also je 1 m². 18 000 Fahrräder bräuchten

also ca. 18 000 m² Platz. Das sind ungefähr drei Fußballplätze voller alter Fahrräder. Oder ein durchschnittlich großes, schwedisches Einrichtungshaus mit zwei Stockwerken und Selbstbedienungshalle. Das wäre mal eine Velocipedade ;)

18 000 Fahrräder könnten aber auch von 18 000 Personen gefahren werden. Zum Beispiel könnten alle Bad Dürkheimer (Rheinland-Pfalz) oder Müllheimer (Baden-Württemberg) in Zukunft mit unseren historischen Rädern fahren. Sie würden dabei nicht nur gut aussehen, sondern auch eine Menge Schadstoffe einsparen. Denn in Deutschland (und für Österreich wird wohl das gleiche gelten) besitzt ungefähr jede zweite Person ein Auto. Das wären dann 9 000 Autos weniger, ein Tropfen auf dem heißen Stein der Abgaswerte, aber immerhin.

Die ganze Aktion würde natürlich voraussetzen, dass unsere Fahrräder (die wir den Bad Dürkheimern oder Müllheimern gerne borgen) fahrbereit sind... und da kommen wir schon zum nächsten Punkt:

Fahrräder brauchen Zeit

Der Großteil unserer Mitglieder verbringt ungefähr acht Stunden pro Woche mit seinem Hobby historische Fahrräder, ob in der Werkstatt, am Teilemarkt oder vor dem Computer. 4 800 Stunden verbringen wir also wöchentlich mit Reifen, Rahmen, Ketten... das sind 249 600 Stunden oder 10 400 Tage pro Jahr... als Verein.

Jeder einzelne von uns verbringt 416 Stunden pro Jahr bei seinen Fahrrädern, das sind bei einer durchschnittlichen Lebenserwartung von 81 Jahren ca. 1 400

Tage. Im Vergleich dazu verbringt jeder durchschnittliche Deutsche für ein echtes Grundbedürfnis, den Gang zur Toilette, viel weniger Zeit, nämlich nur 230 Tage... und da Zeit nun mal nicht kostenlos ist kommen wir zum dritten Punkt:

Fahrräder kosten Geld

Wenn wir, angenommen, pro Fahrrad 200 Euro ausgegeben hätten (was sicher bei weitem untertrieben ist, aber Vorsicht, Frau liest mit), würden wir bei einem Verkauf zusammen für unsere 18 000 Fahrräder 3 600 000 Euro bekommen. Dafür könnten wir uns eine Nobelvilla in Wien-Döbling kaufen, uns in Fünfergruppen aufteilen und je Gruppe drei Tage/Jahr auf höchstem Niveau in Wien wohnen. Ein Lamborghini Veneno Roadster ginge sich um diese Summe auch aus, allerdings hat der 750 PS-!!Schlitten nur zwei Sitze... bei 600 Mitgliedern würden wohl einige den Wagen nie zu Gesicht bekommen.

Was lernen wir also daraus? Unsere historischen Fahrräder brauchen nicht nur eine Menge Platz, sie kosten auch viel Geld und rauben uns die Zeit. Aber genau deshalb mögen wir sie auch! :)

.....

Mein Name ist Max Reder und dieser Artikel hat mich 3,5 h Zeit gekostet. Da ich ihn während meiner Arbeitszeit geschrieben habe, sind der Firma ca. 500 Euro entgangen. Vielleicht auch mehr.

Ich reiche die Feder weiter nach Kaiserslautern an Ivo Böttcher.

Leserbrief zum KS 61 – Beiträge zur Tambora-Hypothese

Es gehört zum wissenschaftlichen Diskurs, dass jemand eine These aufstellt, und andere Experten dieser mit sachlichen Argumenten unter Umständen entgentreten. So weit, so gut.

Den Tonfall des Artikels von Jost Pietsch finde ich allerdings verstörend, da er über eine sachliche Kritik hinausgeht. Da ist die Rede von „Märchen“ oder „Legende“, die „ein Professor aus Koblenz“ (wir erinnern uns an Schröders Polemik in Richtung eines „Professors aus Heidelberg“) seit über 15 Jahren

„unbeirrt“ behauptet, der zudem „spekuliere“ und „verbräme“. Wie gesagt: Nichts gegen sachliche Kritik mit sachlichen Argumenten – Wissenschaft lebt von Rede und Gegenrede. Die Polemik, mit der jedoch gleichzeitig die Person von Professor Lessing angegangen und ihm der Respekt versagt wird, ist nicht gutzuheißen, und der „Knochenschüttler“ sollte sich für solche ad-hominem Statements zu schade sein.

Eingesandt von Renate Franz, Köln

Website zur Tambora-Hypothese

Passend zum kommenden Drais-Jahr hat unser Mitglied Jost Pietsch eine Internetseite zu seiner Kritik an der sogenannten Tambora-Hypothese fertiggestellt (www.fahrrad-history.de). Sie enthält eine wesentlich erweiterte Fassung seines Artikels vom „Märchen auf zwei Rädern“ aus dem KS 61, sowie Zusatzmaterial mit Quellen-Faksimiles (z.B. Mannheimer Intelligenzblatt vom 24. Juni 1817) und der „Kettenreaktion eines Falschzitas“. (mm)

Er ist wieder da!

Der großformatige Kalender 2017 für die Altrad-Szene. Mit diesem Kunstwerk kann man sich wieder ein ganzes Jahr lang die schönsten Oldtimer an die Wand heften. In bewährter Qualität wurden diesmal französische und deutsche Räder ins rechte Licht gerückt.

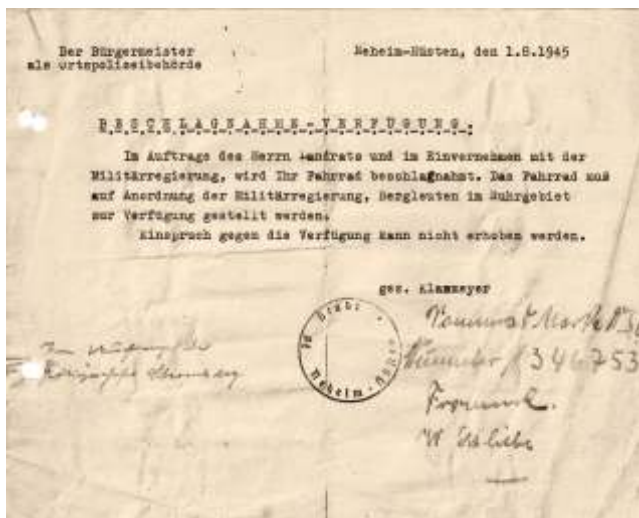


Mitglieder unseres Vereins bekommen den Kalender (Format 70 x 50 cm) versandkostenfrei zum Preis von 39,95 €. Einfach bei der Email-Bestellung an info@one-year-of-bicycles.com das Stichwort „Histofa“ angeben. Telefonische Bestellung ist unter 040-6572323 möglich.

Neue Webseite des VVCS

Der schweizerische Velo-Veteranen-Club VVCS hat seine neue Webseite aufgeschaltet. Wählbar sind die Sprachen Deutsch und Französisch. Es ist noch nicht alles eingefüllt, doch es ist schon Anschauliches zu sehen. Zurzeit ist unser Armin Lindegger noch als Webmaster verantwortlich. Die Webseite ist zu finden unter www.vvcs.ch (mm)

Zu guter Letzt...



Nach Ende des Zweiten Weltkriegs hielten es die britischen Besatzer für besonders wichtig, in ihrer Zone den Kohlebergbau – als Motor der deutschen Wirtschaft – wieder in Gang zu bringen. Das hier abgebildete Schreiben dokumentiert die Beschlagnahme eines NSU-Damenrades mit der Nr. 1 346 753 im August 1945. Besonders erwähnt wird die Weitergabe des Rades an Bergleute des Ruhrgebiets. Durchgeführt wurde die Beschlagnahme durch die örtlichen Behörden, die natürlich im Auftrage der Besatzungsmacht handelten.

(eingesandt von Gunter Bünecke, Düsseldorf)

TERMINE 2016/17

11. November 2016 - 25. Juni: „2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades“, Sonderausstellung im Technoseum Mannheim, Info: www.technoseum.de

7. Dezember: Vom Laufrad zur High-Tech-Maschine – Die Evolution des Fahrrades, Vortrag im Technoseum um 18 Uhr von Volker Benad-Wagenhoff, Mannheim

18. Januar: Die Physik des Radfahrens, Vortrag im Technoseum um 18 Uhr von Hans-Joachim Schlichting, Münster

01. Februar: Das Fahrrad in der Literatur, Lesung im Technoseum um 18 Uhr

17. - 19. Februar: Wintertreffen in Erfurt

22. März: Arbeiterbewegung und Fahrradkultur, Vortrag im Technoseum um 18 Uhr von Ralf Beduhn, Wildeshausen

10. Mai: Rebellen auf zwei Rädern, Vortrag im Technoseum um 18 Uhr

14. Mai: 1. Biosphären Radtag Schwäbische Alb beim Albgut Münsingen; Motto „200 Jahre Fahrrad“ mit Prämierung von Teilnehmern mit historischen Rädern; Informationen unter www.albgut.de

24. - 28. Mai: IVCA-Treffen in Karlsruhe, Info: www.ivca2017.de



Impressum

Der Knochenschüttler
Mitgliederjournal des Historische
Fahrräder e. V.
Zeitschrift für die Liebhaber
historischer Fahrräder.
Gegr. 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:
Landessparkasse zu Oldenburg (LZO)
BIC: BRLADE21LZO
IBAN: DE04280501000091055335

Redaktion

Michael Mertins (mm)
Liebermannstr. 8, 33613 Bielefeld
Fon 0521-886436
micha.mertins@t-online.de
Jürgen Kronenberg (jk)
Karl-Gonser-Str. 2, 72622 Nürtingen
Fon 07022-42485
juergen.kronenberg@web.de

Fachartikel/Literatur/Post aus
Toni Theilmeier (tt)
Hans-Holbein-Str. 6, 49191 Belm
Fon 05406-3826

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 Hennigsdorf
Fon 03302-203387
rostige-speiche@web.de

Termine/Anzeigen
Maxi Kutschera (mk)
Könizbergstr. 5, CH-3097 Bern-Liebelfeld
kontakt@maxime-verlag.de
termine@knochenschuetzler.de
anzeige@knochenschuetzler.de

Layout

text-tigger, 32051 Herford
Fon 05221-3469769

Druck

Hans Kock Buch- und Offsetdruck GmbH
Auf dem Esch 9, 33619 Bielefeld

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

Urheberrechtlicher Hinweis

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

deutsches fahrrad museum



MUSEUMSLADEN

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

97769 Bad Brückenau (Staatsbad)
Heinrich-von-Bibra-Straße 24
Tel. 09741/938253 · Fax 938254

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

FLORIAN FREUND

VELOEVOLUTION

FAHRRADGESCHICHTE
ENTWICKLUNG · DESIGN · HINTERGRÜNDE



JETZT BESTELLEN BEI
FAHRRADBUCH.DE € 24,⁹⁵

INFO@FAHRRADBUCH.DE TEL: 0341-392 80600

MAXIME
Güter Markt Kassel

AKTUELLE RADSPORTBÜCHER



Hannah Grant

DAS GRAND TOUR KOCHBUCH

ISBN 978-3-95726-011-6
344 Seiten, Hardcover im Großformat
EUR 45,00 [D]

Fit und leistungsstark mit
Genuss dank Tinkoff-Köchin
Hannah Grant und ihrem
großen Sportler-Kochbuch

Eine Liebeserklärung an den
schönsten Sport der Welt:
Der deutsche Radsportfotograf
öffnet seinen Archivschatz.



TOURLEBEN



Hennes Roth
TOURLEBEN

Vier Jahrzehnte
Radsportfotografie

ISBN 978-3-95726-012-3
344 Seiten, Hardcover im Großformat
EUR 45,00 [D]

COVADONGA VERLAG

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



www.velo-classic.de

fingerhut@velo-classic.de

velo-classic - Gartenweg 46 - 32609 Hüllhorst

Tel.: 05744 / 920528 Fax: 05744 / 920529

Zubehör für klassische Fahrräder,
Rennräder, Motorfahrräder und Mopeds

„Brennabor-Dreirad No. I“

Verbessertes elegantes Dreirad für Herren.



„Brennabor-Dreirad No. Ia“

Verbessertes, leichtes und elegantes Dreirad für Herren.

