



# Das 44 Fahrrad-Magazin

mit  -Nachrichten

## Fahrrad & Geschichte

### Thema

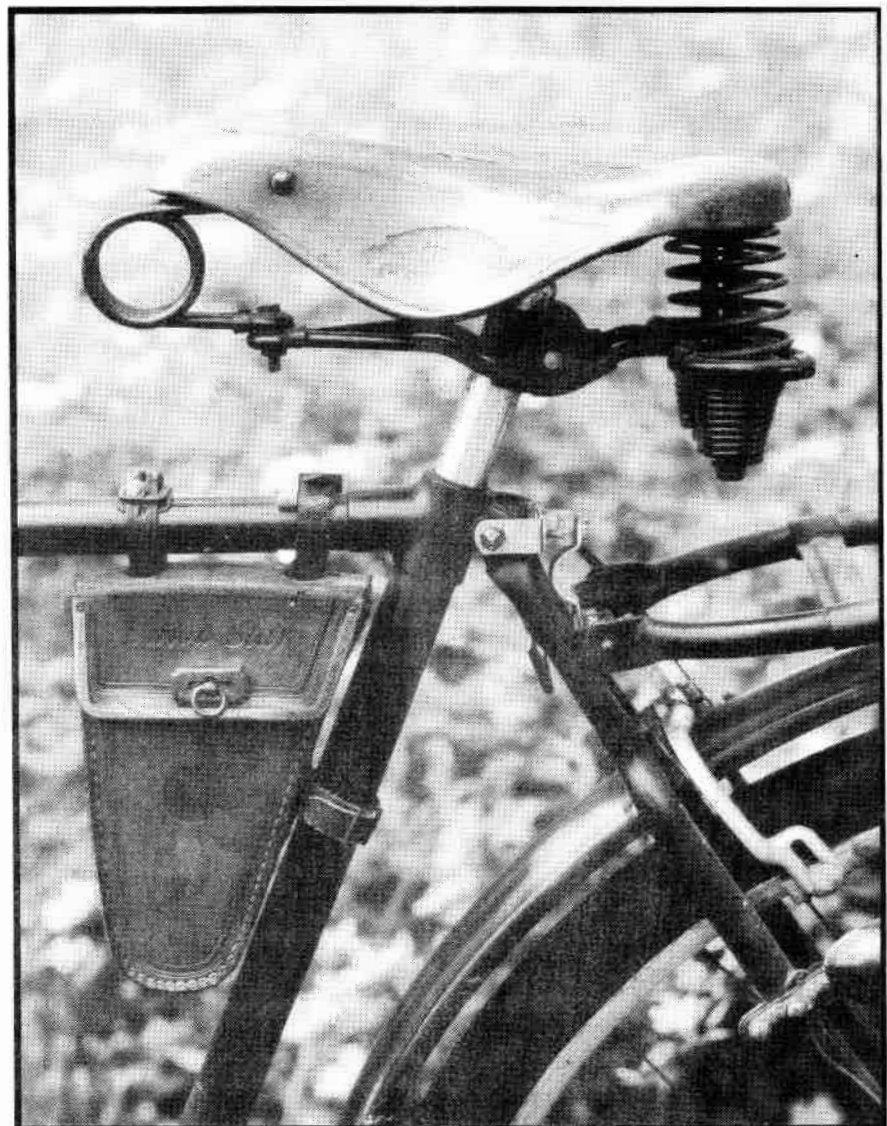
Fahrradhistorik  
Museumsarbeit  
Wanderausstellung  
Pedersen-Rad  
Medizin und Technik

### Praxistest

BEVO-Bike  
"B 140" der  
Fahrradmanufaktur

### HPV-Nachrichten

Transport-Wettbewerb  
Wintererfahrungen  
Verkleidungen  
EM 96 in Leicester



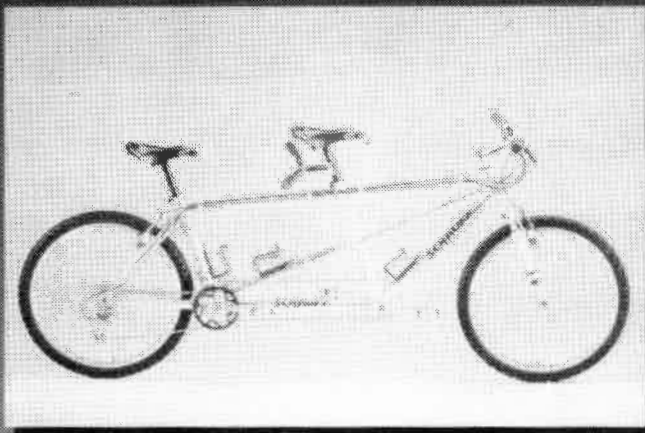
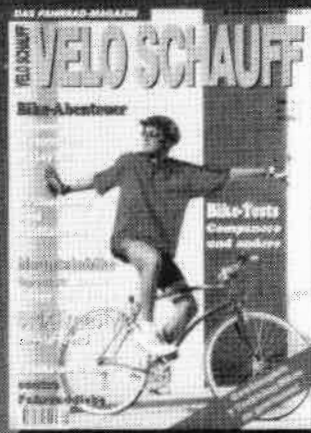
53840 Troisdorf

Frau  
Gisela Daubitz  
Heidesstr. 8

PRO VELO & Rietweg 3 & 29227 Celle & 50 / 1  
H 10816 F & Postvertriebsstück & Gebühr bezahlt.

VELO SCHAUFF

# VELO SCHAUFF



**Magazin am Kiosk Tandems Mountain-Bikes**



**Bandscheibenräder BMX-Freestyle Trekkingräder  
Alles im Fachhandel erhältlich.**



**Triathlon u. Rennräder**

### Bestell-Coupon:

Unser Magazin zeigt alle Schauf-Räder und gibt eine Menge Informationen und technische Ratschläge dazu. Sollten Sie es nicht am Kiosk finden, können Sie es auch für DM 5,- in Briefmarken bestellen. Coupon ausfüllen und an die unten angegebene Adresse senden:

Name, Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Hausnummer \_\_\_\_\_

Postleitzahl \_\_\_\_\_ Wohnort \_\_\_\_\_



Fahrradfabrik SCHAUFF, Postfach 1669, 53406 Remagen/Rhein

PV-109603

## IMPRESSUM

Herausgeber und Verleger  
Burkhard Fleischer

Redaktion: Burkhard Fleischer  
HPV-Nachrichten: Arndt Last

Verlags- und Vertriebsanschrift  
Riethweg 3, 29227 Celle  
Tel. 05141/86110 Fax 05141/84783  
Konto: Postgiro Essen KtoNr. 16909-431  
(BLZ 360 100 43) oder Volksbank Celle  
KtoNr. 10529260 (BLZ 257 900 14)

Satz: Calamus  
Druck: Linden-Druck GmbH Fössestr. 97a,  
30453 Hannover 91

PRO VELO erscheint viermal im Jahr: im  
März, Juni, September und Dezember. Re-  
daktions- und Anzeigenschluß jeweils am  
1. des Vormonats.

**Einzelpreis** 8,00 DM einschließlich 7%  
MwSt zuzüglich 1,50 DM Versandkosten.  
(Bestellung nur durch Vorauszahlung!!) Be-  
stellungen bitte durch Bank- oder  
Postüberweisungen auf eines der beiden  
Verlagskonten oder durch Verrechnungss-  
check. Die gewünschten Ausgaben sowie  
die vollständige Anschrift auf dem Über-  
weisungsträger bitte deutlich angeben.

**Abonnement:** 30 DM für 4 Ausgaben.  
Das Abo verlängert sich automatisch. Ab-  
bestellungen bitte 2 Monate vor Auslaufen  
des Abos.

Die bereits erschienenen Hefte von PRO  
VELO werden stets lieferbar gehalten. Lie-  
ferbare Ausgaben siehe nebenstehende  
Liste

**Sonderaktion:** Ab 10 bereits erschie-  
nenen Ausgaben (Zusammenstellung nach  
Wahl) pro Heft 4 DM zzgl. Versandkosten  
(Bestellung nur durch Vorauszahlung !!).  
Sonderkonditionen für Wiederverkäufer  
und Veranstalter von Fahrradaktionen sind  
beim Verlag zu erfragen.

### Adressenänderung

Selbst bei gestellten Nachsendungsanträ-  
gen werden Zeitungen nicht nachge-  
schickt, sondern von der Post vernichtet.  
Um Heftverluste zu vermeiden, bittet der  
Verlag alle Abonnenten, im Falle einer An-  
schriftenänderung uns umgehend die alte  
und neue Anschrift mitzuteilen.

PRO VELO 44 - März 1996  
Copyright (c) 1996 by Burkhard Fleischer  
ISSN 0177-7661  
ISBN 3-925209-45-X

## INHALT

### Thema

Über das allgemeine Interesse an Geschichte	4
Fahrradhistorik. Der Versuch, ihr Anliegen zu beschreiben	5
Aphorismen zur Museumsarbeit	7
Das Oldenburger Fahrradmuseum	9
"Gegenwind" - Eine Wanderausstellung	11
3. Pedersentreffen in Nordbayern	15
Das Pedersenfahrrad - 1890	
Kulturrevolution Fahrrad	17
Medizin und Technik - Paul Schiefferdecker	23

### Technik

Der Kurvenleger "Swingle"	28
Faszination Liegerad	30

### Praxistest

Das BEVO-Bike - Liegerad mit Vorderradantrieb	32
Das "B 140" der VSF-Fahrradmanufaktur	34

### Literatur

37

### HPV-Nachrichten

Neues vom Vorstand	I
HPV-CD-ROM	I
Nachruf auf Wolfgang Gronen	II
Transport-Wettbewerb	III
Wintererfahrungen	IV
"Aelos"-Verkleidung	V
Der "Fliegende Holländer" von NTO	VI
Sternfahrt zur HPV-Europameisterschaft 1996 in Leicester	VII
RSC "Speedbike" Bergisch Gladbach e.V. gegründet	VII
Liegeradseminar Grünwettersbach	VIII
Regelmäßige HPV-Ortstreffen	VIII

### Termine

50

### Kleinanzeigen

50

### Impressum

3

### Geplante Themenhefte

Schaltungstechnik
Lichttechnik
Stadttourismus
Das Fahrrad in der Zukunft

**Titelbild:** Mit freundlicher Genehmigung von Karl-Heinz Raach  
aus: Karl-Heinz Raach/Monika Schlitzer,  
Fahrrad-Bilder, Hannover 1993, S. 15

PRO VELO wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt

# Über das allgemeine Interesse an Geschichte

Fahrradgeschichtliche Tagung in Bielefeld, neue Fahrradmuseen in Oldenburg und Dresden, Herausgabe spezieller Informationsblätter für fahrradhistorisch Interessierte ("VeloRat", "Knochenschüttler"), fahrradhistorische Ausstellungen (Wanderausstellung "Gegenwind", Ausstellung im Museum der Stadt Goslar), dies sind nur einige Daten der letzten Monate, die darauf hinweisen, daß Fahrradgeschichte "in" ist. Auf die Ursachen dieses historischen Interesses wollen wir in zwei Aufsätzen eingehen, zum einen soll allgemein die Frage nach dem Interesse an Geschichte skizziert werden, zum anderen soll das Interesse an Fahrradgeschichte speziell angerissen werden.

Warum beschäftigen wir uns mit Geschichte? Sicherlich gibt es viele Gründe.

## Wirklichkeitsflucht

Die derzeitige Wirklichkeit ist unüberschaubar geworden: Strukturwandel, Arbeitslosigkeit, Demoralisierung sind nur einige Schlagworte, die die allgemeine Verunsicherung begründen. Der unsicheren Gegenwart steht die abgeschlossene, überschaubare, auch kalkulierbare Vergangenheit gegenüber. Der nostalgisch verklärte Blick "früher war alles besser" lenkt somit gleichzeitig von der grauen Wirklichkeit ab und bietet Halt.

## L'art pour l'art

Jemand kann Freude bei der Ansammlung geschichtlicher Fakten empfinden. Diese Art der Beschäftigung mit Historie nimmt ihren Anfang und findet ihr Ende im Selbstzweck. Eine derartige Konzeption von Geschichte hat in doppeltem Sinne herrschaftsstabilisierende Funktion: Zum einen lenkt sie von gegenwartsbezogenen Fragestellungen ab, zum anderen wird Gegenwart teleologisch als quasi naturgesetzliches Ereignis legitimiert. In dieser Hinsicht fanden es auch schon Politiker ersprießlich, das Fach Geschichte als eine Art objektive

Geisteswissenschaft an den Schulen auszubauen.

## Identitätsstiftung

Ein ganz wichtiger Faktor, wenn nicht der entscheidende überhaupt, scheint der im Menschen innewohnende Drang zu sein, über sein Woher und Wohin Bescheid wissen zu wollen. Die Fähigkeit zu fragen und zu hinterfragen ist eine wichtige Eigenschaft des Menschen. Daß an sich harmlose Fragen schnell einen hinterfragenden Charakter annehmen, läßt sich leicht anhand von Kindern zeigen, die ihre Eltern immerfort plagen und bis zur Verzweiflung treiben. Es ist zu vermuten, daß sich hinter dem "Genervtsein" ein Ohnmachtsgefühl verbirgt, denn die lieben Kleinen gehen ihrer Sache unerschrocken auf den Grund und fragen nach angeblichen Selbstverständlichkeiten, über die sich kein Erwachsener den Kopf zerbricht. Er hat sein Leben mit einer gewissen Automatik eingerichtet, und warum soll er über etwas nachdenken, daß sich einge spielt und irgendwie auch bewährt hat?

Setzt sich der Erwachsene bewußt mit Geschichte auseinander, tut er das in einem gesamtgesellschaftlichen Rahmen. Als gesellschaftliches Wesen will er wissen, welche Einflüsse die

Gesellschaft zu der gemacht haben, in der er lebt, um daran auszumachen, wohin die Zukunft wohl führen wird.

Der Mensch begreift sich, stellvertretend für die Menschheit, als wandelbar, die verschiedenen Epochen sprechen für sich. Seine Standortbestimmung hängt folglich von den Koordinaten Zeit, Raum und Gesellschaft ab. Schließlich ist der Mensch keine vereinzelte Kreatur in einem luftleeren Raum, sondern er ist von dem Umfeld abhängig, in das er hineingeboren wird. Dies nimmt er nicht einfach als gegeben hin. Seine Fragen verändern sich mit der eigenen persönlichen Entwicklung. Der Mensch macht sich in der Geschichtswissenschaft also selbst zum Subjekt, zum über sich selbst reflektierenden Wesen.

Geschichtswissenschaft schwankt zwischen den Polen universaler Gesetzmäßigkeit und individuellem Interesse. Das Individuum sucht seinen Standpunkt in der Geschichte. Die Geschichtswerdung ist ein fortlaufender Prozeß zwischen Befreiung und Bewahrung von Tradition.

## Wissenschaftlichkeit

Die Komplexität des Gegenstandsbereiches der Geschichtswissenschaft erzwingt eine Arbeitsteilung. Während die epochale Zäsurierung der Geschichte zwingend erscheint, ist die horizontale Differenzierung der Geschichte in Teildisziplinen (Sozialgeschichte, Rechtsgeschichte, Wirtschaftsgeschichte, Technikgeschichte) problematischer zu sehen. Zusammenhänge werden unter dem Zwang der Spezialisierung zerstört, die komplexe Wirklichkeit wird atomisiert.

Aber auch die Geschichtsschreibung selbst unterliegt der Geschichtlichkeit. Jede Epoche hat einen anderen Zugriff auf vergangene Epochen. Eine recht junge Richtung der Geschichtswissenschaft macht das deutlich, nämlich der Bereich Frauengeschichte. Die Frauenbewegung der 70er Jahre hat historische Frauengestalten zum Aufbau der Fronten Mann-Frau dienstbar gemacht. Inzwischen setzt sich die Frauengeschichte diffe-

renzierter mit der weiblichen Seite der Geschichte auseinander. Die Perspektive der 70er ist selbst Geschichte geworden.

Die Definition von dem, was "wahr" ist, unterliegt einem ständigen Wandel. So hat sich die Betrachtungsweise der Beziehung Mensch-Natur innerhalb der Menschheitsgeschichte in ihr Gegenteil verkehrt. In früheren Zeiten erschien der Mensch von der Natur bedroht zu sein, sei es durch Naturgewalten (Sintflut), wilde Tiere (Wölfe, Löwen, diese Urängste lassen sich in alten Märchen wiederfinden) oder durch die Weite des Raumes (siehe z.B. die Gefahr des Verirrrens in Märchen wie Hänsel und Gretel oder in der griechischen Sage der "Odys-

see"). Heute dagegen hat sich das Verhältnis umgekehrt, nicht der Mensch ist von der Natur bedroht, sondern die Natur vom Menschen (Raubbau, Klimaveränderungen, Umweltverschmutzung). Die Sicht der Dinge hat sich geändert, was gestern galt, gilt heute nicht mehr; was heute gilt, trifft das auch noch morgen zu? Die Relativität dessen, was wahr ist, müßte zu einem sorgfältigen Umgang mit Entscheidungen, zu einer kritischen Reflexion des eigenen Tuns führen.

#### Verantwortlichkeit

Geschichte ist ein von Menschen gemachter und von Menschen zu verantwortender Prozeß. Wenn Gegenwart in einem fließenden Prozeß als

Teil der Geschichte begriffen wird, so ist unsere Gegenwart die Vergangenheit der Zukunft. So wie die derzeitige Generation rückblickend nach Verantwortlichkeiten ihrer Vorgänger fragt - gerade für die Deutschen angesichts ihrer Nazivergangenheit ein schmerzhaftes Problem - ist sie selbst vorausschauend verantwortlich für Weichenstellungen zukünftiger Entwicklungen. Im Kontext dieses Themenheftes von PRO VELO bedeutet das, daß die heutige Generation die Weichen dahingehend stellt, mit welchen Mobilitäts- und Umweltproblemen es z.B. zukünftige Generationen zu tun haben werden.

Stephanie-Andrea Fleischer, Celle

## Fahrradhistorik

### Der Versuch, ihr Anliegen zu beschreiben

Die Geschichte des Fahrrades wie auch des Radfahrens gewinnt in letzter Zeit zunehmend mehr Berücksichtigung. Was aber will Fahrradgeschichte? Was ist so faszinierend an der Entwicklung eines Fahrzeugs, das bei noch viel zu vielen als veraltet und verzichtbar gilt? Es ist wohl kaum übertrieben, wenn man behauptet, daß das Fahrrad die zivilisierte Gesellschaft verändert habe. Eine Tatsache, die nicht allein das Fahrrad unter vielen anderen Industrieprodukten für sich beanspruchen kann, aber es gibt nur wenig mehr Erfindungen, die eine derart komplexe Wirkung besitzen und dabei selbst so genial einfach sind.

Gerade dieses komplexe Wirkungsgeflecht zu verstehen, das sich schneller verselbständigt hat, als ein Sechstages-Fahrer eine Runde drehen kann, ist ein wesentliches Ziel der Fahrradgeschichtsforschung. Wichtig erscheint hierbei, daß man mit Fahrradgeschich-

te eben nicht nur die Geschichte des Fahrrades selbst, sondern auch des Radfahrens erfassen will, also wie der Mensch diese Erfindung im Laufe deren Evolution begriffen hat, sie für sich zu nutzen verstand. Spätestens dann betritt man ein weites Feld mit zahlreichen unbekanntem Flecken, die es zu entdecken und oft auch nur wiederzuentdecken gilt.

Die schon erwähnte Komplexität von Beziehungen zwischen Fahrrad und Gesellschaft erlaubt eine entsprechende Vielfalt an Möglichkeiten, sich diesem Feld zu nähern. In erster Linie verbindet man landläufig mit Fahrradgeschichte die Sammler und Restauratoren, die in liebevoller Hingabe das Material, um das sich alles dreht, aufstöbern, bewahren, wieder herrichten. Zu Unrecht sind dieser Teil der Fahrradgeschichtsaufarbeitung als Beschäftigung mit veralteten Vertretern einer unspektakulären Fahrzeuggat-

tung und deren Aufarbeiter als unverbesserliche Nostalgiker verhöhnt.

Wer die Geschichte eines Dinges beschreiben will, der muß dieses Ding kennen, und zwar bestenfalls in allen seinen Varianten. Und nicht immer kann diese Kenntnis allein über Literatur vermittelt werden, wenn auch für die weiter zurückliegenden Epochen zunehmend eine theoretische Auseinandersetzung mit dem Material erforderlich ist. Welche Bedeutung diese Auseinandersetzungen haben können, dokumentieren beispielsweise die Berichte der Internationalen Fahrradkonferenzen [1] und die mit falschen Ansichten aufräumenden Darstellungen von Kobayashi [2] und Lessing [3]. Daß der längst als fiktiv entlarvte Comte de Sivrac nach wie vor durch fragwürdige fahrradhistorische Darstellungen "célébriert", scheint allerdings symptomatisch für die Ignoranz gegenüber neueren Erkenntnissen seitens derer, die die Fahrradgeschichte in all ihren Facetten schon erzählt glauben.

Gerade vom technikgeschichtlichen Aspekt her sind die Sammler als Kenner vergangener Epochen, deren Wissen zum Beispiel für heutiges Technikverständnis Voraussetzung ist, sehr wichtig. Wenn man nicht alles wie

den Luftreifen zweimal erfinden will, ist die Kenntnis des schon Dagewesenen unabdingbar. Zudem zeigt das Beispiel von Harald Schaale und Michael Nitsch [4], daß auch mit moderneren Entwicklungsmethoden und Überlegungen oft nur lange in Vergessenheit Geratenes (in diesem Fall der Kreuzrahmen) erneut aufgegriffen wird. Hier zeigt sich einmal mehr, daß in der Vergangenheit ein unglaubliches Ideenpotential zu suchen ist.

Durch historische Ausfahrten zeigen die meisten Sammler zudem das Interesse, ihre Sammlungstücke im zeitgemäßen Rahmen einem breiten Publikum zu präsentieren. Neben dem Effekt, die erhaltene Gebrauchsfähigkeit alter Fahrradtypen zu demonstrieren, haben solche Veranstaltungen einen hohen Wert als Dokumentation von Traditionen und vom Umgang mit dem Fahrrad (was man schlecht ins Museum stellen kann!) und nicht zuletzt eine für die Belange der Fahrradgeschichte werbende Kraft.

Über das technikgeschichtliche Interesse, das wohl den meisten Sammlern als auslösendes Moment innewohnt, gelangt man häufig sehr schnell zu Fragen, die nach Entstehungsgeschichte und Bedeutung dessen suchen, mit dem man sich beschäftigt. Das betrifft sowohl die individuelle Geschichte einzelner Fahrzeuge als auch allgemeingültige Aspekte eines Fahrradtyps, einer Marke oder anderem. Meist ergibt sich so zwangsläufig eine Auseinandersetzung mit Bereichen, die technikbezogene Fragen verlassen und in die soziokulturellen Zusammenhänge vorstoßen. Welche Bedeutung hatte so ein Fahrrad eigentlich zu "seiner" Zeit? Was hat es gekostet? Wer fuhr darauf? Das sind alles Überlegungen, die nach mehr als nur nach Funktionsprinzipien fragen. Ein für mein Empfinden hervorragendes Beispiel für eine solche Betrachtungsweise gibt Walter Ulreich (5) in seinem Werk über das Waffenrad, in dem er vom Speziellen ausgehend zu allgemeingültigeren Aussagen gelangt.

Der umgekehrte Weg ist natürlich

genauso möglich. So wenig wie der zuerst genannte Ansatz auf die Berücksichtigung sozialgeschichtlicher Hintergründe und Zusammenhänge verzichten sollte, kann sich die soziologische Betrachtung des Radfahrens den Blick auf die technischen Gegebenheiten des Fahrrades als ein Grundlage der Thematik verkneifen. So verweisen die Artikel zur Geschichte des Damenrades von Gaby Wölfel (6) einer-

seits und Volker Briese (7) andererseits im Zusammenhang mit der häufig zitierten Bedeutung des Fahrrades für die weibliche Emanzipation auf den technikgeschichtlichen Aspekt. Auch die sportsoziologische Betrachtung Rüdiger Rabensteins (8) geht ausdrücklich auf die technischen Grundlagen ein.

Dieses verdeutlicht, daß in der fahradgeschichtlichen Diskussion eine Entflechtung dieser beiden Schwerpunkte kaum sinnvoll erscheinen kann. Und über diese gesamtheitliche Betrachtung der Entwicklung des Fahrrades und seiner Anwendung erhalten wir die Erkenntnis, die uns auch hilft, den gegenwärtigen Stand des Fahrrades und des Radverkehrs besser zu verstehen.

Fahradgeschichte kann auch ein wichtiger Beitrag zur Problemlösung der heutigen Verkehrskrise sein. Dies mag vielleicht die von vielen nicht anerkannte Tatsache erhellen, daß das Fahrrad den motorisierten Individualverkehr erst ermöglicht hat. Die Ursachen für den verkehrspolitischen Umschwung mit einhergehendem Stellenwandel des Fahrrades liegen auch in dessen Geschichte verwurzelt. So gilt es, Fehler zu erkennen, um deren Wiederholung zu vermeiden. Fahrradgeschichte begreift das Fahrrad also nicht als einen zufällig noch vorhandenen Vorläufer von Motorrad und Automobil, sondern als ein eigenständiges, übrigens sehr sympathisches Fahrzeug.

Die gemachten Aussagen können nur einen schwachen Einblick in das Wesen der Beschäftigung mit der Fahrradgeschichte geben. Auf jeden Fall erfolgt diese nicht aus Selbstzweck oder sehnsüchtigem Zurücksehen in eine vergangene Zeit, sondern besitzt einen durchaus gegenwartsbezogenen Anspruch. Dennoch soll nicht verhehlt werden, daß die Freude an der Schönheit gerade alter Fahrräder als ein wichtiger Bestandteil dieser Beschäftigung gelten muß.

Christoph Guder, Braunschweig

## Literatur

- 1.a) Scotland Museum of Transport Glasgow (Hg.): *First International Conference of Cycling History 1990, Cheltenham*
- b) Musée d'Art et d'Industrie de St.-Etienne (Hg.): *Actes de la deuxième conférence internationale sur l'histoire du cycle 1991, Cheltenham*
- c) Deutsches Zweiradmuseum Neckarsulm (Hg.): *Dritte Internationale Konferenz zur Fahrradgeschichte 1992, Neckarsulm*
- d) Lallement Memorial Committee Boston (Hg.): *Cycle History- Proceedings of the 4th International Cycle History Conference, Boston, Mass., 1993, San Francisco* (Zum Bezug siehe bitte PRO VELO Nr. 40, 1/95, S. 8)
2. Keizo Kobayashi: *Histoire du Vélocipède de Drais à Michaux 1817-1870. Mythes et réalités. O.A. [Paris 1995]*
3. Hans-Erhard Lessing, Begleittext in: *Hippolyt de Wesez: Erste deutsche Vélocipède-Broschüre, Wien 1869. Reprint Hannover 1995.*
4. Harald Schaale & Michael Nitsch: *Rennräder - Abstimmung von Fahrer und Konstruktion. In iJSpektrum der Wissenschaft* 5/1995, Ss105-108
5. Walter Ulreich: *Das Steyr-Waffenrad. Graz 1995*
6. Gaby Wölfel: *Wenn Frauen und Männer radfahren. In "PRO VELO" 41, 2/95, Ss 10-13*
7. Volker Briese: *Das Damenrad - Radfahren im zierlichen Trippelschritt. In "aktiv radfahren" 1/95, Ss 43-45*
8. Rüdiger Rabenstein: *Radsport und Gesellschaft- Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867-1914. Hildesheim 1996, 2. Auflage*

# Aphorismen zur Museumsarbeit

## 1. Museen in der Diskussion

Museen sind öffentliche Kultureinrichtungen. Als solche werden sie in der Regel von der Öffentlichkeit über die Staatshaushalte finanziert. In Zeiten knapper Kassen wird an der Kultur gespart, auch an den Museen. War zu besseren Zeiten die Legitimation der Museen unbestritten, so werden Streitfragen, die bereits als erledigt galten, wieder aufgeworfen: Sind Museen "Musentempel" für wenige Privilegierte oder sind sie "Lernorte" für alle? Vordergründig scheint die neue Diskussion an die alte Frage, "ob Geschichte ausstellbar sei, ob sie in ihrer Vielschichtigkeit durch eine Ausstellung auch nur annähernd nachvollziehbar gemacht werden könne" (siehe Hermann Schäfer, *Begegnungen mit unserer eigenen Geschichte*; in: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 23/94, S. 11), anzuknüpfen. In Wirklichkeit wird die Legitimation der Museen als öffentliches Anliegen bestritten, um Einsparungen vornehmen zu können.

Neben der Funktion des Museums als Bildungseinrichtung tritt eine weitere: "Museen (...) sind Einrichtungen, die Kulturgüter nach gültigen Kriterien erfassen, bewahren, wissenschaftlich aufbereiten und einem Publikum darbieten, das aktiv an der Nutzung des öffentlichen Kulturbesitzes teilnehmen will und vor allem erst einmal begreifen muß, daß die nach bestimmten Gesichtspunkten gesammelten und aufbereiteten Museumsinhalte nicht deshalb bedeutsam sind, weil sie vom Besucher geschätzt werden, sondern unabhängig hiervon als Teil der kollektiven, rational aufbereiteten Kulturausstattung einer Nation aufzufassen sind" (Heiner Treinen, *Ist Geschichte in Museen lehrbar?* In: *Aus Politik und Zeitgeschichte* 23/94, S. 31).

Im anderen Zusammenhang definiert Treinen das "Museum als soziales Gedächtnis" (Heiner Treinen, *Das Museum als soziales Gedächtnis*, Klagenfurt 1983). Doch was ist wertvoll, gesammelt und der Nachwelt als erhaltenswert weitergegeben zu werden? Wer entscheidet darüber, was wertvoll ist? Wer weiß, was zukünftige Generationen, für die die Sammlungen bestimmt sind, als wertvoll erachten? Dieser Fragen verweisen darauf, daß Museumsarbeit nicht in einem wertneutralen Raum stattfindet, sondern interessengebunden ist. Diese Interessengebundenheit müßte durchschaubar sein und sich der öffentlichen Kritik stellen.

Wir leben in einem gesellschaftlichen Wandel von grundsätzlicher Bedeutung. Lebensgewohnheiten, die uns selbstverständlich erscheinen, müssen aufgegeben werden; Lebensentwürfe sind durch äußere Entwicklungen rasch überholt; ganze Städte und Regionen wandeln ihr Gesicht. Hierdurch kann eine besondere Sensibilität für Probleme wie "Erhaltung / Zerstörung von Lebensumwelten, funktionierenden sozialen Beziehungen" (Klaus Weschenfelder, *Handbuch Museumspädagogik*, Düsseldorf 1993, S. 51) entstehen. Die Ursachen der eingangs erwähnten fiskalischen Krise, die zur Beschneidung der Museumstätigkeit führt, müßten von der Funktion des Museum als "kollektives Gedächtnis" gerade jetzt ausgebaut werden, denn der Strukturwandel mit seinem Veränderungsdruck wird vieles von dem, was heute noch zum täglichen Erfahrungsfeld gehört, morgen zum Verschwenden gebracht haben. Aber das Problem bleibt: Wer entscheidet, was erhaltenswert ist? Die Finanzpolitik,

Wissenschaftler oder die Öffentlichkeit?

## 2. Traditionelle Ausstellungen

Ausstellungskonzepte in der Vergangenheit versetzten den Betrachter in die Rolle des staunenden Kindes, das sprachlos vor den Objekten stand. Die Objekte hatten die Aura des Großen, des Unantastbaren, des Unberührbaren. Dieser asymmetrischen Kommunikationssituation lag die didaktische Vorstellung "laßt Objekte sprechen" zugrunde, die eher an einer Wissenspräsentation, weniger an einer Wissensvermittlung orientiert war (siehe Weschenfelder / Zacharias a.a.O., S. 69). Diese Intention der Sammlungsmacher beinhaltete ein Verständnis von objektivem Wissen, das transportiert werden sollte. Dies Verständnis von Wissensvermittlung ist hierarchisch-elitär: Hier der Macher, dort der Betrachter. Profitieren konnte hiervon lediglich das gebildete Publikum. Aus dieser Konzeption rühren auch die Berührungsgängste mit dem Museum, das als unantastbar, distanziert, verstaubt gilt.

Aus dieser Situation will die moderne Museumspädagogik das Museum führen und neue Möglichkeiten öffnen.

## 3. Massengeschmack

Dadurch, daß Ausstellungen organisiert werden, die einen massenhaften Zulauf haben, meint man, ein allgemeines Interesse zu dokumentieren, um daraus eine öffentliche Unterstützung ableiten zu können. Ausstellungen müssen deshalb auf den Massengeschmack und auf das breite Publikum hin orientiert sein.

Das hat zur Konsequenz, daß durch derartig konzipierte Ausstellungen eher vordergründige Bedürfnisse befriedigt werden (Nostalgie, Romantizismus, Verklärung der Vergangenheit). Es werden eher Emotionen angesprochen, dagegen unterbleibt die rationale Auseinandersetzung mit der Vergangenheit.

Treinen (a.a.O., S. 35) kritisiert das Verhalten des Publikums bei derartigen Ausstellungen: "Wir finden näm-

lich, daß bei Besuchern durchweg Handlungs- und Interpretationsformen auftreten, die ebenfalls aus massenmedialen Anmutungen bekannt sind. Der massenmedialen Informationsauswahl entspricht ein kulturelles 'window-shopping' in Museen. Die Verweildauer vor einzelnen Exponaten ist extrem kurz; zum Teil derart gering, daß nicht einmal der kognitive Gehalt kurzer Texte wahrgenommen wird. Gleichzeitig bemüht sich der überwiegende Teil der Besucher, das gesamte Museum bzw. die gesamte Ausstellung mit allen Inhalten zu besichtigen."

Um aus den angebotenen Sammlungen Wissenserweiterungen zu gewinnen, ist eine grundsätzlich andere Grundeinstellung des Publikums vonnöten: Es muß vor dem Museumsbesuch Strukturwissen erworben haben, es muß ein spezielles Interesse vorhanden sein, daß den Museumsbesuch auf ein Thema oder einen Deutungszusammenhang beschränkt, kurzum, das Publikum muß vorbereitet ins Museum gehen (Treinen, a.a.O.). Die Aktivierung des Publikums verweist auf das Konzept "offenes Museum".

#### 4. Offenes Museum

Das Konzept "offenes Museum" ist nicht eindeutig, sondern mehrschichtig. Einige Aspekte sollen angerissen werden:

##### 4.1. Offenheit gegenüber unterschiedlichen Interessen

Ein Prinzip des offenen Museums mag an folgendem Beispiel umrissen werden: "An derselben Dampfmaschine, die Struktur und Funktion schamvollstolz in Säulen und Architraven eines dorischen Tempels verbirgt, studiert vielleicht der Designer die geistesgeschichtlichen zu deutende Gestaltungsqualität der Gründerzeit, der Ingenieur die Entwicklung der Fliehkraftregler, der Historiker Anschauung für die Epoche der industriellen Revolution, der Soziologe ein Instrument der gesellschaftlichen Änderungen des 19. Jahrhunderts und der Auszubildende ein Beispiel der Umsetzung der Verti-

kalbewegung in die Kreisbewegung" (G. Gottmann 1976, zitiert nach Weschenfelder/Zacharias, a.a.O., S. 79). Ein Objekt ist für die unterschiedlichsten Deutungsmuster offen. Diese orientieren sich am Interesse des Interpreten. Allein dieser legt sich Rechen-schaft darüber ab, wozu und weshalb er sich mit einem historischen Dokument auseinandersetzt. Der Interpret ist autonom.

##### 4.2. Räumliche Offenheit

Die Objekte in den Museen sind nicht für ihren Platz in den Schaukästen gemacht, sondern sie hatten eine Funktion im Alltagsleben von Menschen. Im Museum sind sie "entortet" (siehe Michael Imhof, Vom Musentempel zum Ort der Erkenntnis, in: PädExtra 7-8/93, S. 5). Es gilt, diese Entortung wieder aufzuheben und die Bezüge zu rekonstruieren, die diese Dinge zu Herstellern, Verwendern, Ereignissen in ihrer Zeit hatten.

Die räumliche Offenheit hat aber noch einen weiteren Aspekt, wenn die rekonstruierten Bezüge mit der Wirklichkeit des Betrachters konfrontiert werden: Wo lag räumlich der industrielle Schwerpunkt in meiner Stadt um 1900, 1930, 1960? Wie sieht es heute damit aus? Welche Faktoren haben diesen Wandel bewirkt? "Dieser offene Museumsbegriff sucht nach den Plätzen und Landschaften, die auf den Erläuterungstafeln im Museum erwähnt oder auf Karten und Abbildungen zu sehen sind" (Michael Imhof, a.a.O.).

Eine derartige Museumskonzeption führt zu Betroffenheit und Unmittelbarkeit des Erlebens von Geschichte. Es ermöglicht, Geschichte als nützlich für das Verständnis der Gegenwart, als Handlungsorientierung für die Gestaltung der Zukunft zu sehen.

##### 4.3. Original oder authentisch? Offenheit gegenüber dem Objektverständnis

Wenn Objekte Einblick in die Lebenssituationen vergangener Generationen ermöglichen sollen, so ist dies über das reine Betrachten der Gegen-

stände äußerst schwierig. Gegenstände wurden benutzt. In ihrer Verwendung realisierte sich ihre Bedeutung. Es macht einen Unterschied aus, ob man ein Hochrad betrachtet oder mit ihm fährt. Schwierigkeiten des Auf- und Absteigens (daraus resultierte früher der Bedarf an entsprechenden Fahrschulen) werden erst so - im wahrsten Sinne des Wortes - erfahrbar. Wollte man dies Erlebnis mit Originalen ermöglichen, wären die Originale bald keine Originale mehr. Dubli-kate und Nachbauten könnten dies authentische Erlebnis - und darauf kommt es bei unserem Beispiel an - im gleichen Maße ermöglichen. Geschichte wäre dann begreifbar, die Objekte verlieren den Charakter des unberührbaren: "Authentizität eines Objektes bedeutet, daß es Zeugnis ablegt über sich selbst und über zeitlich und örtlich entfernte Vorgänge. (...) Mit authentischen Gegenständen lassen sich authentische Situationen rekonstruieren" (Weschenfelder/Zacharias, a.a.O., S. 76 f).

##### 4.4. Offenheit gegenüber unterschiedlichen Wahrnehmungen

Das Anliegen, Handlungsfelder nachzuvollziehen, erfahrbar zu machen, hat zur Folge, daß das offene Museum handlungsorientiert ist. Es ermöglicht dem Besucher, seine Komplexität von Sinneswahrnehmungen dem Erkenntnisgebrauch dienstbar zu machen: Nicht nur Hören und Sehen sind gefragt, sondern auch Fühlen, Ausprobieren, Betasten, Schmecken, Riechen.

#### 5. Fazit

In der aktuellen Diskussion wird das Museum als Lernort mit ganz eigenen Bildungsmöglichkeiten dargestellt. Dieses Potential kann vom Publikum nur genutzt werden, wenn ein neuer Umgang mit den Museen einerseits erlernt wird, wenn andererseits die Museen durch fachliche Betreuung (Museumspädagogen) und entsprechende Aufbereitung der Sammlungen dem Publikum ein Angebot unterbreiten. (bf)



Ein offenes Museumskonzept:

# Das Oldenburger Fahrradmuseum

Ein Raum, 4m in der Breite, ca. 10 m in der Länge. Weiße Arbeitstische sind im Karree angeordnet, Stühle davor. Nichts besonderes, ein ganz normaler Arbeitsraum. Aber in einer Ecke hocken vier Schüler zusammen, 9. Klasse, ganz vertieft in Skizzen und Zahlenkolonnen. "Ich verstehe es nicht", meint der eine, "bei meinem Rad haut das nicht hin. Also mit der Michauxline und dem Hochrad, das ist logisch, aber mein Rad fällt ganz aus der Reihe."

"Wie hast Du es denn gemacht?" fragt ein zweiter Schüler. Der erste erklärt: "Also, ich habe zuerst die Michauxline genommen, habe sie mit dem Hinterrad an die Wand gestellt, mit der Kurbel einmal gedreht und dann von der Wand bis zum Hinterrad gemessen. Siehe hier: 3,14 m." "Ist ja auch logisch", bemerkt ein dritter altklug, "Raddurchmesser mal 3,14 macht 3,14 m. Bei dem Hochrad mit 1,40 Durchmesser macht das - Augenblick einmal ..." "4,40 habe ich gemessen", stellt der erste wieder fest. Der dritte will es aber genau wissen und schaut auf seinen Taschenrechner: "... macht genau 4,396 m. Welche Probleme hast du nun mit deinem eigenen Rad?" "Ja schau, ich bin genau so vorgegangen wie bei den anderen Rädern, Start an der Wand, eine Kurbelumdrehung, und eine Strecke von 4,30m. Stell dir vor, 4,30m! Fast so viel wie beim Hochrad, obwohl der Reifendurchmesser nur halb so groß ist wie der des Hochrades!" ...

Wir halten bei der Beobachtung dieser Szene inne. Mathematikunterricht am Beispiel des Fahrrades, wie ihn Wilfried Jannack in PRO VELO 23 beschrieben hat? Einerseits ja, was die Rechenoperationen betrifft, andererseits nein, denn unsere Szene rechnet

nicht nur Beispiele durch, sondern mißt, rechnet, überlegt, verwirft, zeichnet, probiert neu aus ... Unsere Schüler in dem Beispiel stehen kurz davor, die Funktion einer Übersetzung zu entdecken und damit das Prinzip einer Gangschaltung. Entdeckendes Lernen!

Viele ähnliche Situationen sind vorstellbar, z.B. liest ein Schüler, daß das Ariel-Hochrad 1871 acht englische Pfund gekostet hat, bei einem Monatslohn eines englischen Arbeiters von einem Pfund hätte er acht Monate ohne sonstige Ausgaben zu haben auf ein Fahrrad sparen müssen. Bei einem heutigen Durchschnittslohn von 3.000,- DM würde das bedeuten, daß der Preis für ein Fahrrad 24.000,- DM betragen würde, soviel wie ein Mittelklasseauto!

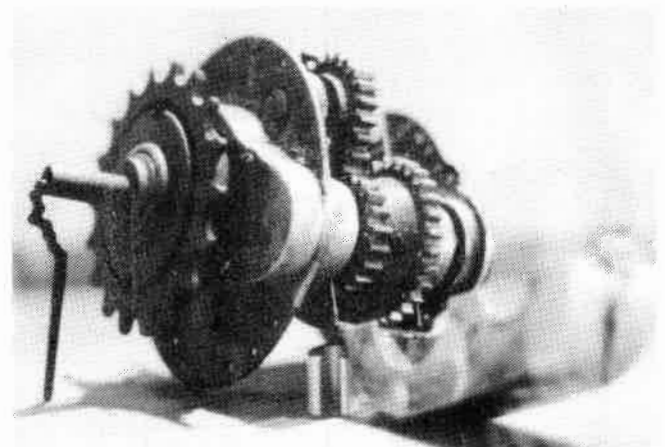
Diese Möglichkeiten und noch viele mehr bietet das Oldenburger Fahrradmuseum. Eine ständige Ausstellung von 16 Exponaten vermittelt einen Überblick über die Fahrradgeschichte. Das Oldenburger Museum wäre aber nicht hinreichend beschrieben, wenn die Präsentation der Objekte im Vordergrund stünde. Es enthält ein Potential, das erst durch die Tätigkeit seiner Benutzer, wirklich der Benutzer, denn viele Dinge sind zu ergreifen und zu erfahren, erschlossen werden kann. Neben dem Museum befinden sich Arbeitsräume, eine Bibliothek ist im Aufbau, eine Werkstatt zum Restaurieren alter, noch im Archiv befindlicher Räder ist

geplant.

Wie gesagt, ein riesiges Potential an Möglichkeiten. Und man könnte meinen, Kalle und Gaby Kalkhoff, die das Museum vor einem Jahr eröffneten und es seitdem mit eigenen Mitteln und mit eigener Kraft betreiben, könnten sich vor dem Besucherandrang nicht retten. In der Tat, die überregionale Resonanz ist groß. Es sind schon Besucher u.a. aus Berlin, Hamburg und Stuttgart ausschließlich des Museums wegen nach Oldenburg gekommen. Aber die Oldenburger, für die das Museum vor allem gedacht ist, besonders aber die Schulklassen, machen sich eher rar.

Angefangen hat alles mit zwei historischen Fahrrädern, die Kalle Kalkhoff, nach dem Konkurs seiner väterlichen Firma aus der damaligen firmeneigenen Sammlung vor dem Gerichtsvollzieher retten konnte. Später kamen zwei Sammlungen hinzu, die Kalle aus Dänemark und England aufkaufte. Es ist eine stattliche Anzahl von ca. 160 historischen Fahrzeugen zusammengekommen, von denen lediglich 16 in der ständigen Ausstellung zu sehen sind. Der größte Teil lagert noch im Archiv und wartet darauf, registriert, katalogisiert und restauriert zu werden. Welche verborgenen Schätze mögen sich darunter befinden? Auch ein Betätigungsfeld für die Fahrradforschung und die Fahrradpublizistik!

Für mich persönlich z.B. war es eine besondere Offenbarung, die Drei-



Pedersen-3-Gang-Nabe mit Vorlegewelle von 1902

gangnabe von Mikael Pedersen aus dem Jahre 1903 zu sehen, die mit einer Vorlegewelle statt mit dem heute üblichen Planetengetriebe arbeitet. Überhaupt das Problem des Fahrradgetriebes. Es gab bereits in der Frühzeit des Fahrrades die unterschiedlichsten Lösungsansätze. Ich wünsche mir, daß diese erforscht und in einer größeren Veröffentlichung dargestellt werden. Ein Fundus an Material, wie er z.B. in Oldenburg zu finden ist, kann Ausgangspunkt für derartige Arbeiten sein.

Parallel zu der ständigen Ausstellung organisieren die Kalkhoffs Sonderausstellungen. Einerseits schaffen sie für das eingesehene Publikum vordergründig immer wieder neue Reize, ihr Museum regelmäßig zu besuchen. Wichtiger ist jedoch, daß der interessierte Besucher Objekte einer thematischen Einheit konzentriert vor Ort vergleichend studieren kann.

Bis Oktober waren Pedersen-Räder zu bewundern, die unter dem Spitznamen "rollende Hängematte" bekannt geworden sind und heute als Nachbauten ihrer Bequemlichkeit wegen von einem anspruchsvollen Publikum geschätzt werden. Durch die Ansammlung verschiedener Exponate eines

**Anschrift:**

**Oldenburger Fahrradmuseum  
Donnerschweerstr. 45  
26123 Oldenburg  
Tel.: 0441/8850387  
Fax: 0441/8850388  
Öffnungszeiten:  
Di-Sa 15.00-18.00 Uhr oder  
nach Vereinbarung**

Modells können z.B. feinere technische Veränderungen erkannt werden.

Durch die zweite Sonderausstellung, die sich den Hochrädern verschrieben hat und noch bis zum 31.3.'96 in Oldenburg zu sehen ist, wird die Entwicklungslinie und Vielfältigkeit eines Fahrradtyps dargestellt und nachvollziehbar gemacht.

Zu beiden Sonderausstellungen sind Broschüren erhältlich, die es ermöglichen sollen, die Objekte zeitlich, räumlich und sozial einzuordnen.

Zum Abschluß sei eine weitere Facette der offenen Museumskonzeption genannt. Das Oldenburger Fahrradmuseum ist auch ein Angebot an die ältere Generation, ihre lebenslang gewon-

nenen Erfahrungen einzubringen und an die nächste Generation weiterzugeben. Denn wer weiß schon von den jüngeren Fahrradmonteuren, daß z.B. eine Dürkopp-Tretlagerschale, die wie eine moderne BSA-Schale aussieht, bei der Demontage nicht heraus-, sondern hineingeschraubt werden muß? Wer von den jüngeren kennt noch die 3-Gang-Nabe "Modell 55"? Die dem Museum anschließende Fahrradwerkstatt (Räumlichkeiten sind vorhanden) wäre der Ort, an dem dieses Wissen gepflegt und weitergegeben werden könnte.

Aber auch in einem Projekt "Geschichte von unten", d.h. Geschichte aus der Sicht des Alltagsmenschen könnten Erfahrungen früherer Mobilitätsprobleme, Erfahrungen mit den Verkehrsmitteln, Erlebnisse auf Radtouren etc. erzählt, aufgeschrieben und gesammelt werden...

Der Kreis schließt sich. Den Anfang dieses Aufsatzes bildet eine Szene mit Jugendlichen, am Ende wird die Einbindung älterer Menschen in das Museum skizziert. Alles Möglichkeiten, alles Chancen, die das Oldenburger Fahrradmuseum den Menschen in und um Oldenburg bietet, Möglichkeiten, die genutzt werden sollten... (bf)

**GEMEINSAM MEHR ERLEBEN**



Ich darf vorne sitzen

**COPILOT**

Das Therapie-Tandem mit Sicherheits-Doppel-Lenkung, auf dem der Behinderte/Teilaktive vorne sitzt. Der Fahrrad-Spaß mit Sicherheit!



Auch als Mofa

**ROLLFIETS**

Die Rollstuhl-/Fahrrad-Kombination für gemeinsame Touren. Kinderleicht an- und abzukoppeln. Auf Mobilität abfahren - rollfietsen!



**TRIO**

Das Therapie-Sessel-Dreirad mit Spezielsitz. Für alle, die kein Zweirad fahren können. Radfahren wie im Sessel - mit TRIO!

Alle Geräte sind individuell anpassbar. Kostenübernahme durch Kostenträger möglich!



Zwei Räder vorne

**T-BIKE**

Das leichtgängige Therapie-Dreirad mit optimaler Übersicht. Wendig, stabil, leicht und sicher. In vier Größen für Kinder und Erwachsene. Das Fahrvergnügen auf drei Rädern!

Alle Geräte sind GS-geprüft

ROBERT HOENING  
SPEZIALFAHRZEUGE GMBH

Bitte senden Sie mir den Prospekt  
 COPILOT  ROLLFIETS  TRIO  T-BIKE

Name \_\_\_\_\_  
 Straße \_\_\_\_\_  
 PLZ/Ort \_\_\_\_\_  
 Robert Hoening Spezialfahrzeuge GmbH, Abt. 81  
 Ulmer Str. 15/2 D-71229 Leonberg  
 Telefon: 0 71 52 9 79 49-0 Fax: 0 71 52 9 79 49-9

# "Gegenwind"

## Eine Wanderausstellung zur Fahrrad(r)evolution

Eine besondere Leidenschaft: Fahrräder basteln und sammeln

Wieviel alter Fahrradkrepel in unserem Lande allein auf Dachböden, in Kellerräumen und sonstigen Abstellverschlägen unbeachtet und eingestaubt in der Ecke liegt oder gar langsam, aber stetig vor sich hinrostet und -modert, vermag wohl niemand genau einzuschätzen. Wenn diese Hinterlassenschaft dann eines Tages durch irgendeinen Umstand (wieder) ins Blickfeld gerät, so ist diese Entdeckung für die meisten von uns zunächst kein Anlaß zur Freude. Je nach vorhandenem Platz und / oder Mentalität bleibt alles so da liegen wie es ist, oder das Zeug wird teilweise bzw. ganz verschenkt oder -scherbelt, oder es landet im (Sperr-)Müll, so daß sich auf die eine oder andere (un)gewöhnliche Art und Weise vielleicht noch eine Liebhaberin\*) oder ein Liebhaber dafür findet, bevor die Schrottpresse die ausgedienten Fahrräder oder auch nur einzelne Teile irgendwann einmal endgültig zu zermalmen droht.

Doch unter der Hand leidenschaftlicher Fahrradbastler werden selbst aus völlig funktionsuntüchtigen und heruntergekommenen Rädern - die oftmals wirklich bis ins kleinste Detail zerlegt und in mühevoller Kleinarbeit in unzähligen Arbeitsstunden wieder komplettiert werden - wieder schmutzige Fahrräder, die in restauriertem Zustand nicht mehr wiederzuerkennen sind. Für die enthusiastischen Fahrradsammler, deren andauerndes Bestreben es ist, ihre Sammlungen weiter zu vervollständigen oder / und auszubauen, wäre ein solcher Verlust jedenfalls fatal.

Manche Sammler mögen zu ihrem ersten Objekt gewissermaßen wie die berühmte Jungfrau zum Kinde gekommen sein. Für einige ist diese, wie

auch immer geartete Begegnung, jedoch der erste Einstieg in die Droge Fahrrad, von der fortan ein unwiderstehlicher Reiz auszugehen scheint. Und irgendwann kennt man sich in der Szene derer, die eine ebenso innige Leidenschaft verspüren, Fahrräder und Zubehör zu sammeln und möglichst originalgetreu wieder herzustellen. Damit nimmt dann wohl das Schicksal eines Fahrradsüchtigen endgültig seinen zumeist unaufhaltsamen Lauf. Soweit also einige marginale, aber in diesem Kontext durchaus berechnete Anmerkungen über die oft miteinander verquickte Fahrrad-Bastel- und Sammel-Leidenschaft.

### Ein Rundgang durch die turbulente Geschichte des Radfahrens

Die hier vorzustellende fahrradhistorische Ausstellung haben wir schließlich größtenteils dieser zuvor beschriebenen und ausgeprägten Bastel- und Sammelleidenschaft einiger nimmermüder (Privat-)Sammler zu verdanken, die nunmehr ihre "Fahrradschätze" seit Oktober 1995 der Öffentlichkeit an wechselnden Orten zugänglich machen. Die meisten der in dieser Ausstellung zusammengetragenen Exponate stammen dabei aus den drei außergewöhnlichen Sammlungen von Walter Euhus (Radfahrgalerie aus Langenhagen), Ivan Sojc (Fahrradhaus Radwerk aus Schönhöfen) und Heinz Fingerhut (Velo Classic aus Bielefeld) (1). Außerdem haben für dieses Ausstellungsprojekt an die zwanzig weitere, hauptsächlich private, Leihgeber ihre Sammlerstücke zur Verfügung gestellt. So kommt es, daß zu den ausgestellten Sammelobjekten so ziemlich alles gehört, was das Fahrrad und das Fahrradfahren seit dem frühen 19. Jahrhundert bis heute wesentlich repräsentiert. Das Konzept

der Initiatoren geht somit auf. Denn: Es ist mit diesem engagierten Ausstellungsverhaben tatsächlich gelungen, die 180-jährige Geschichte des Radfahrens von ihren Anfängen bis in die Gegenwart umfassend zu dokumentieren.

Es ist eine Geschichte von Erfindungen, Versuchen und Verbesserungen, sich mit einer möglichst einfachen Fahrmaschine aus eigener Muskelkraft fortzubewegen. Aber bei weitem nicht alle phantasievollen Konstruktionen - wie etwa die Skizze von Leonardo da Vinci um 1500 oder das Célérieres von Graf de Sivrac von 1791 - die in der Fachliteratur bisweilen als Ur-Modelle des Zweirades gehandelt werden, sind aus heutiger Sicht der Fahrradexperten echte Vorläufer des Fahrrades. Dahin ist somit der Traum einzelner Nationen, das Fahrrad erfunden zu haben. - Wie aber sah das erste Zweirad nun wirklich aus? Und: Wer hat es entwickelt? Diese und andere Fragen dürften sich schon viele Leute angesichts der sich zum Teil widersprechenden Abhandlungen zur Fahrradgeschichte gestellt haben. Diese Ausstellung bietet dem fahrradhistorisch interessierten Publikum Antworten.

Eine zusammenfassende übersichtliche Darstellung über die wichtigsten Entwicklungsstufen und Erscheinungsformen des Fahrrades präsentiert sich den Ausstellungsbesuchern in Form eines großformatigen Fahrrad-"Stammbaumes" von Walter Euhus. Und auch eine Hinweistafel gibt Aufschluß über die wirklichen "Väter" des Fahrrades. Demnach ist das Fahrrad eine europäische Gemeinschaftsentwicklung, an der im wesentlichen der Reihe nach Karl von Drais (1785 - 1851) aus Baden, der Franzose Pierre Michaux (1813 - 1833) und der Engländer James Starley (1830 - 1881) beteiligt waren. Frühester Vorläufer unseres heutigen Fahrrades ist demnach eindeutig die hölzerne Laufmaschine des Freiherrn Karl von Drais aus dem Jahre 1817, der er den Namen "Velociped" gab. Es ist ein einspuriges, lenkbares Fahrzeug mit zwei hintereinander

derlaufenden eisenbereiften Rädern. Abgeleitet vom Namen des Erfinders wurde diese Fahrmaschine schon bald "Draisine" genannt. Um die damaligen Zeitgenossen von seiner Laufmaschine zu überzeugen, die seiner Erfindung zumeist verständnislos bzw. ablehnend gegenüberstanden, ließ der Baron offenbar nichts unversucht. So lief er mit ihnen auch Rennen. Während Drais mit seiner Laufmaschine eine 50 km lange Strecke in 4 Stunden zurücklegte, benötigte die Postkutsche für die gleiche Strecke 12 Stunden. Die abwechslungsreiche Geschichte des Fahrrades hatte begonnen.

Schon der Titel der Ausstellung: Gegenwind - Zur Geschichte des Radfahrens, ist vielsagend und meint bei weitem nicht nur das allen Fahrradfahrern hinlänglich bekannte Phänomen, daß der Wind "immer" von vorn und man somit schlechter voran kommt. Die vom Kultursekretariat NRW in Gütersloh organisierte und vom Kultusministerium des Landes NRW u.a. geförderte Ausstellung hebt mit dem ge-

wählten Thema vielmehr auch auf die sich durch die Ausstellung wie ein "roter Faden" ziehende Frage ab, mit welchen unterschiedlichen gesellschaftlichen Widerständen das Fahrrad und seine Benutzer im Laufe der Geschichte konfrontiert wurden. Noch bis zum Juli 1997 kann man sich auf den Weg machen und diese Spuren einer längst vergangenen Fahrradkultur bis zur Renaissance des Fahrrades in die Moderne verfolgen. Als Wanderausstellung konzipiert, werden die Wege und Irrwege der Fahrrad(r)evolution in dreizehn Mitgliedsstädten des nordrhein-westfälischen Kultursekretariats im Rahmen des Schwerpunktprojektes "NachbarLand - Kunst und Kultur der Niederlande" zu sehen sein.

Viele der einstigen Einwände gegen diese neue Art der Fortbewegung waren bei weitem nicht nur rein technischer oder verkehrsplanerischer Natur. Die ablehnende Haltung damaliger Zeitgenossen waren vielmehr durch die jeweiligen gesellschaftlichen Zustände bedingt. Während männliche Radfahrer um 1890 noch mit

Schimpfworten wie "Strampelbruder" u.ä. belegt wurden, verstieß das Radfahren von Frauen zu dieser Zeit noch gänzlich gegen die Moralvorstellungen der breiten Gesellschaft und galt als etwas Anrüchiges. So hebt Dr. Josef Spiegel (2), der für das Ausstellungskonzept verantwortliche wissenschaftliche Mitarbeiter des Kultursekretariats, bei der Ausstellungseröffnung in der Werretalhalle in Löhne, besonders auf die dem Fahrrad von Anfang an entgegengebrachten Widerstände ab. Er eröffnet seinen aufschlußreichen Redebeitrag mit einem vielsagenden Zitat: "Die Maschine ist auf Lächerlichkeit angelegt. Es sieht beinahe so aus, wenn man (auf) ihr fährt, als wolle man auf der Straße Schlittschuh laufen. Seit der Erfindung dieser völlig unnötigen Kinderei hat Herr von Drais seinen Verstand verloren.' Mit diesen Worten urteilte ein Zeitgenosse des Freiherren über eine Erfindung, deren bahnbrechende Genialität am Anfang kaum jemand erkannte. ...". Immer wieder belegt Spiegel die damaligen Vorbehalte gegen das Radfahren - vor allem in be-

## 2-Rad Steck



*...uns ridet der Teufel!*

Tellerstr. 18  
89331 Burgau  
fon: 08222-6604  
fax: 08222-7585

**Probefahrt nach  
Absprache auch  
Sonntags.**

**Liegeräder** für Renn-Sport-Tour-Alltagszwecke

von: Staiger, Ostrad, HP Velotechnik, Anthrotech, Radius, Flux, **DALLi**  egeräder

**Tandem's von Santana.** 26" -28" Renn-Cross-Tour-MTB

**Modelle:** Rio, Cilantro, Picante, Vision

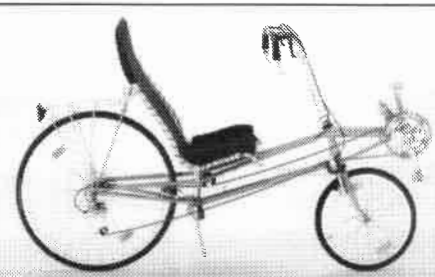
**Exclusives Zubehör von Kopf bis Fuß.**

zug auf radelnde Frauen, die mit vielen "Gegenwind-Etappen" bis zur Eroberung des Fahrradsattels zu kämpfen hatten, mit kurzweiligen Beispielen: " Da war von 'Weibern, die auf dem Rade zu Hyänen' werden, ebenso die Rede, wie von 'Schnürfurchen im Unterleib', die durch zu enge Kleidung hervorgerufen werden könnten. Dr. Mendelsohn machte um 1900 sogar von medizinischer Seite seine Bedenken öffentlich und mutmaßte, daß das Radfahren eine willkommene Gelegenheit für Frauen sei, auf dem Sattel unauffällig fleischlichen Gelüsten nachzugehen. ... Derweil - und das zeigt die männliche Doppelmoral - erfreuten sich die Herren der Schöpfung an auf Rädern posierender nackter Weiblichkeit. ...". Wie man sich als Besucher überzeugen kann, verschleißt sich die Ausstellung auch solchen Plakat- und Pin-up-Darstellungen aus vergangenen Tagen nicht und hat daneben noch manche Kuriositäten zu bieten. Vom Kalorienmesser an der Pedale, bis hin zum Fahrradführerschein oder Schneeketten für Fahrräder (- alles hat es schon gegeben!).

Insofern wird wieder einmal deutlich: Daß ein Fahrrad mehr als ein heute weit verbreitetes Verkehrsmittel mit Zukunftsperspektive, und Radfahren mehr als nur eine Fortbewegungsart ist, wie diese Ausstellung in insgesamt acht Abteilungen eindrucksvoll zeigt. Die einzelnen Stationen befassen sich dabei mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten: Die Pionierzeit - Die Kunst Fahrrad zu fahren - Frauen und Radfahren - Fahrrad und Krieg - Fahrrad im Sport - Fahrrad und Motorisierung - Trimmwelle und Abenteuerum - Das Fahrrad als Massenverkehrsmittel. Durch die hier gewählten thematischen Schwerpunkte der Ausstellung und Exponate wird der Stellenwert des Fahrrades und des Radfahrens in den einzelnen Epochen gut repräsentiert.

Schon vor mehr als hundert Jahren kannte man mehr als nur einem Gang. So bestand etwa beim Kreuzrahmen-Rover der Firma Seidel & Naumann von 1886 die Möglichkeit, durch Um-

## LIGHTNING P-38



### Der Rekordhalter

- ▶ Tieflandweltrekord 104,2 km/h
- ▶ Race across America 3000 mls in 5 Tagen
- ▶ Weltrekord über 5 mls, 600 m, 200 m

pid

Importeur  
PICHLERRAD  
7500 Karlsruhe · Steinstr. 23  
Telefon 07 21 / 37 61 66  
Fax 07 21 / 37 07 22

Die künftigen Stationen und Ausstellungstermine sind:

Stadtmuseum Ratingen	03.03. - 14.04.1996
Museum Goch	27.04. - 09.06.1996
Städt. Museum Kempen	27.04. - 09.06.1996
Mindener Museum	17.06. - 11.08.1996
Museum Lüdenscheid	28.08. - 29.09.1996
Bad Salzungen	28.08. - 29.09.1996
Stadtbücherei Schwerte	07.10. - 08.11.1996
Rathaus Telgte	17.11. - 19.12.1996
Heimatmuseum Ahlen	05.01. - 09.02.1997
Dachst. Bib. Dinslaken	19.02. - 07.03.1997
Histor. Museum Bielefeld	21.03. - 21.05.1997
N.N. Münster voraus.	Mai - Juni 1997
Stadtmuseum Erlangen	Sept. - Okt. 1997

drehen des Hinterrades eine zweite Übersetzung zu fahren. Interessant ist auch die Rahmenkonstruktion des sog. Familienrades, welches durch ein einfaches Umschwenken des Oberrohres zum "Damen-" oder "Herrenrad" umfunktioniert werden konnte. Neben den wesentlichen Rädern aus den einzelnen Phasen der Fahrradentwicklung - also von der Laufmaschine über das Hochrad bis zum modernen Niederrad und Liegerad der Gegenwart - bietet die Ausstellung zugleich zahlrei-

che Exponate rund ums Fahrrad wie z.B. eine Vielzahl früherer Fahrradplakatwerbungen, Emailleschilder und Kataloge im Original sowie allerlei an Fahrradzubehör aus vergangenen Zeiten.

Hierzu gehören etwa verschiedene Fahrradbeleuchtungen aus der Zeit zwischen 1890 bis 1935, die nicht nur elektrisch, sondern teilweise mit Kerzen, Öl oder Karbid betrieben wurden sowie verschiedene Fahrradscheinwerfer mit Tarnlichtblende zum Verdunkeln aus dem 2. Weltkrieg. Mit verschiedenen Signalvorrichtungen aus Deutschland und England wie mit Radlaufglocke, Drehklingel und der Safety-Bell konnte man sich als Fahrradfahrer schon sehr früh Gehör verschaffen. Eine aufwendig gearbeitete Glocke mit gegossenem Deckel aus echter Glockenbronze zeigt beispielsweise die Liebe einiger Hersteller zum Detail. Eine dekorative Hebie-Griffkollektion im Musterkoffer aus den 1930er Jahren von einer Bielefelder Firma ist wirklich sehr schön anzusehen. Gerne hätte ich die edlen Griffe auch berührt, was leider (aus verständlichen Gründen) untersagt ist. Metallene Firmenembleme, die einst die Steuerrohre der jeweiligen Stahlrösser schmückten, liegen nun in einer der Vitrinen. Daß Diebstahlschutz am Fahrrad kein neues Thema ist, verdeutlichen einzelne Exponate aus den Jahren zwischen 1910 und 1930, wie ein Villa-Rahmenschloß, ein Hosensklammern-Fahrradschloß, eine abschließbare Vorderradnabe und ein ebenso abschließbarer Laternenhalter. Und so manche der Sammlerstücke finden wir aus heutiger Sicht reichlich kurios. Zu nennen sind beispielsweise die Schreckschußpistolen aus den 20er Jahren, die zur Abwehr von Hunden gedacht waren.

Der kulturhistorische Ausstellungshauptteil wird durch zwei weitere Elemente ergänzt. Es handelt sich zum einen um die Auseinandersetzung der zeitgenössischen Kunst mit dem Fahrrad und zum anderen um die Bedeutung des Fahrrades für die aktuelle Radverkehrspolitik und -planung am

Beispiel eines nationalen Programms zur Radverkehrsförderung, dem Projekt: Masterplan Fiets. In den Niederlanden, die unter den radfahrenden Menschen als das Fahrrad-Mekka schlechthin gelten, wurde z.B. gegen das Seitenwindproblem beim Radfahren ein hoher Schutzzaun an einer stark befahrenen Hauptradfahrtroute zwischen Houten und Utrecht errichtet. Er reduziert die Windstärke um etwa 60 - 70%. Und auch sonst bläst dort für das Fiets ein starker Rückenwind, der in unserem Lande - hinsichtlich einer konsequenten Radverkehrsförderung - bis jetzt lediglich als Windhauch zu spüren ist, leider!

Ein Ausstellungs-Ausflug durch die Geschichte des Fahrrades ist zugleich auch ein kleines Geschichtserlebnis, was hier nicht zuletzt durch die Präsentation der zahlreichen authentischen Exponate vermittelt wird. Auch für diejenigen, die bisher keinen Zugang zur Fahrradkultur hatten, dürfte sich der Ausstellungsbesuch allein der ausgewählten Fahrradobjekte we-

gen lohnen. Und: Daß ein solches Ausstellungserlebnis vielleicht sogar zum Geschichtsbewußtsein mit beiträgt, wäre doch ein erfreuliches Resultat. Ich wünsche der "Gegenwind"-Ausstellung jedenfalls viele interessierte Besucher.

Übrigens: Auf den Inhalt einer in der Ausstellung hängenden Tafel erlaube ich mir hier noch hinzuweisen. Die enthusiastischen Fahrradsammler und Hauptleihgeber dieser Ausstellung möchten ihre Sammlungen nämlich weiter vervollständigen und suchen noch alte Fahrräder, Hochräder, Laufmaschinen, Rennsportzubehör, Reklamen, Schilder, Plakate, Literatur und Prospekte, etc. Ernstgemeinte Angebote nehmen Ivan Sojc vom Fahrradhaus Radwerk (Tel.: 09404 / 4248; FAX: 4820) und Heinz Fingerhut von Velo-Classic (Tel.: 0521 / 390232; FAX: 390419) dankbar entgegen.

Ganz zum Schluß noch einige Informationen im Telegrammstil: Bis Juli 1997 wandert die Ausstellung noch durch NRW. Der Eintritt ist kostenlos.

Ein umfangreich bebildeter Katalog mit informativen Textbeiträgen zur (Erfolgs-)Geschichte des Fahrrades ist erschienen und zum Preis von 20,- DM erhältlich. Den Fahrrad-"Stammbaum" kann man als kartoniertes Faltblatt für 12,50 DM erwerben. Auskünfte gibt es beim Kultursekretariat NRW in Gütersloh unter Tel.: 05241 / 16191.

**Gaby Wölfel, Porta Westfalica**

\*) Im folgenden habe ich darauf verzichtet, die weibliche Form von Personen zu nennen. Die Leserinnen und Leser mögen diese freundlicherweise immer mitdenken.

1) Bedanken möchte ich mich ganz besonders auch bei Jürgen Fingerhut, der mich bei meinem Ausstellungsbesuch in Löhne fast durch die gesamte Fahrradgeschichte begleitete und interessante Details und Hintergrundinformationen zu berichten wußte.

2) Für die Überlassung seines Redotypusskripts bedanke ich mich auf diesem Wege recht herzlich bei Dr. Josef Spiegel.



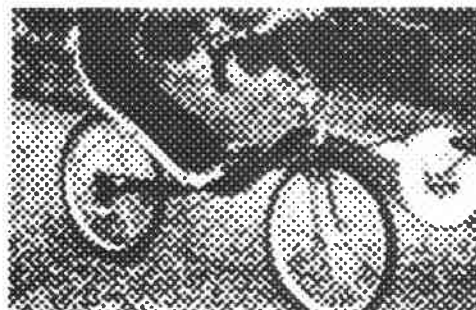
Schnell wie ein Hurricane  
Kompakt wie ein Hurricane

Challenge HURRICANE

**NEU**

Preiswert wie ein Hurricane

ab 2185,- DM



**FahrRADladen**

Inh. Y. Mikuszies  
Am Stein 5

65 391 LORCH / Wollmerschied

Tel.: + Fax: 06775 / 1763

Liegeräder, Anhänger, Reiseräder



### 3. Pedersentreffen in Nordbayern mit über 140 Teilnehmern

Schon bei den Vorbereitungen zur Pedersen-Pilgrimage, einer Fahrt anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Patents der Pedersenräder im September 1993 von Düsseldorf zum Entstehungsort der "Hängematte" nach Dursley, erhielt Manuel Jekel (ein früherer Mitarbeiter des Pedersenherstellers Michael Kemper aus Düsseldorf), immer wieder Anfragen, ob man nicht auch ein Treffen mit Pedersenrädern in Deutschland organisieren könnte.

Dieter Szettele vom Radl-R in München hatte bereits schon ein paar Jahre vorher Treffen in München veranstaltet. Zusammen mit Meinrad Binder (Radl-Bimbo Rott/Lech) organisierte er im Frühjahr 1993 in Steingaden am Ammersee ein Treffen an dem ich teilnehmen konnte. Von der Idee angetan, entschloß ich mich, selbst ein Treffen auf die Beine zu stellen. Ich sammelte Adressen, gab Anzeigen auf und schrieb verschiedene Radvereine und Fahrradläden im gesamten Bundesgebiet an. Viele waren von der Idee begeistert und so hatte ich schließlich über 60 Anmeldungen zusammen.

Unter Mithilfe meiner Freundin Syl-

via und des Teams vom Fahrradladen Freilauf aus Erlangen um Jörg Gruner fand vom 30. - 31. Oktober 1993 das 1. Nordbayerische Pedersentreffen statt. Anwesend waren neben Jesper Sölling (dem dänischen Pedersenrad-Nachbauer) auch Kurt Pichler (Pedersenrad-Nachbauer aus Karlsruhe) auch Dieter Mayer, der Mann, der das Pedersenrad in Deutschland bekannt gemacht hat und viele begeisterte Pedersen-Fans.

Viel Spaß gab es bei den Ausfahrten, dem gemütlichen Beisammensein und den vielen Gesprächen rund ums Pedersen. Viele freundschaftliche Kontakte wurden geknüpft.

Beim 2. Nordbayerischen Pedersentreffen im Oktober 1994 in Berg bei Neumarkt in der Oberpfalz wuchs die Zahl der Teilnehmer auf über 80.

Im August 1995 fand außerdem erstmals eine Alpenüberquerung mit 14 Teilnehmern und Teilnehmerinnen vom Bodensee zum Lago Maggiore statt. Weitere Touren z.B. in diesem Jahr nach Tschechien sind geplant.

Ein erheblich größere Steigerung der Teilnehmerzahlen bei den Treffen ergab sich aber im letzten Jahr. So nahmen am 3. Hängemattentreffen, dies-

mal im historischen Dinkelsbühl an der "Romantischen Straße" bereits 140 Pedersenfans teil. Einige Teilnehmer kamen sogar aus England, Italien, den Niederlanden und Österreich.

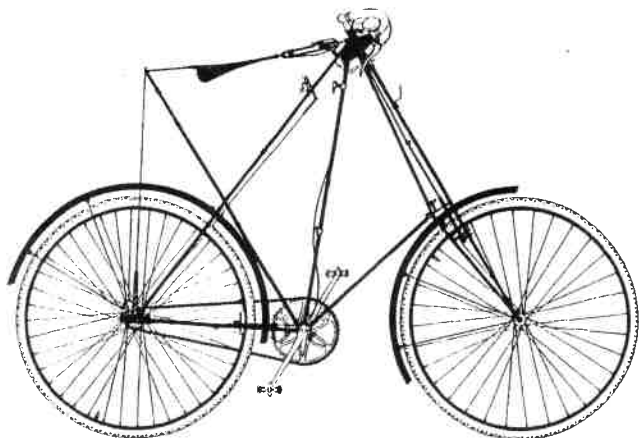
Eine Ausstellung mit historischen Pedersenrädern des Oldenburger Fahrradmuseums umrandete die Veranstaltung, ebenso fand der Besuch des Zumhauser Fahrradmuseums großen Anklang. Die Fans des außergewöhnlichen Rades genossen die "warmherzige Gesprächsatmosphäre unter den Gleichgesinnten". Ein Fan aus England brachte es auf den Punkt: "That's really great to meet so many Pedersen-friends!".

Wer mehrere alte originale Pedersenräder sehen will, muß aber immer noch nach England reisen. Ein größeres Treffen findet dort in Dursley im September dieses Jahres statt.

Das nächste Treffen findet Mitte Oktober 1996 im Landkreis Bamberg im Schloß Pommersfelden statt.

**Kontaktadresse:**  
**Thomas Leifle**  
**Wildbahnstr. 11**  
**90451 Nürnberg**  
**Tel & Fax: 0911-644515**

# Das Pedersenfahrrad - 1890



Das Pedersenfahrrad wurde um 1890 von Mikael Pedersen, einem Dänen in Dursley-Gloucestershire/England, entwickelt und am 30. September 1893 zum Patent angemeldet. Die Eintragung des Patentbesitzes des Dursley-Pedersen erfolgte am 04. August 1894.

Es konnte schon damals von Luftbereifung, Kettenantrieb, Kugellagern und ähnlichem profitieren. Das aber auch heute noch einzigartige ist der zierliche Rahmen, zusammengesetzt aus dünnwandigen Rohren in einer extrem leichten und stabilen Dreiecks-konstruktion, abgespannt mit Drahtseilen zur hinteren Achse. Diese Triangel-Stabrahmen-Konstruktion hält einen an Schnüren aufgehängten geflochtenen Sattel, weshalb das Pedersen auch "Hängematte" genannt wird. Das Gewicht des Fahrers wirkt stabilisierend. Die lange Gabel folgt ebenso dem Prinzip der aneinandergesetzten Dreiecke.

Schon früher zog das "Pedersen" durch sein Aussehen und den hervorragenden Fahrkomfort die Bewunderung der anderen Radfahrer auf sich.

Bereits vor der Jahrhundertwende konnten mit dem Pedersen viele Rekorde eingefahren werden. Ein spezielles leichtes Rennrad, gebaut um 1908 mit Drahtspeichen und Holzfelgen, welches problemlos einen 80kg schweren Mann tragen konnte, wog nur ca. 5,1 kg. Dies ist auch für heutige Verhältnisse sehr leicht.

Verschiedene Versionen kamen im Laufe der Jahre auf den Markt, so z.B. das Gentlemen's Roadster, das 1900 Lady, Tandems, Dreiräder und sogar ein faltbares Militärrad. Mikael hatte immer wieder versucht, sein Fahrrad an das englische - und später auch an das dänische - Militär zu verkaufen, was ihm aber zeitlebens nicht gelang.

Anfang dieses Jahrhunderts, im Jahr 1902, entwickelte Mikael Pedersen zudem eine Dreigang- und ein Jahr später auch eine Zweigangnabe. Um diese Zeit wurde auch ein Motorrad mit einem Pedersen-Rahmen entwickelt, von dem aber nur sehr wenige Modelle gebaut wurden. Ca. 10 Jahre später versuchte er sich auch an der Entwicklung einer Motorradgangschaltung.

Leider war Mikael Pedersen kein so guter Geschäftsmann, und so mußte die Produktion der Pedersenräder um 1920 eingestellt werden. Die Herstellung eines dickrohrigen Diamantrahmens war erheblich einfacher und kostengünstiger, und so blieb das Pedersenrad bis heute ein "bequemer Exote".

Seit Anfang der 70er Jahre wird das Pedersen von dem Dänen Jesper Söling in Dänemark (Marke "Pedersen of Denmark") wieder hergestellt. Weitere sehr schöne Einzelstücke in Handarbeit werden von Michael Kemper in Düsseldorf, Kurt Pichler in Karlsruhe und Roy Sutton in England gefertigt. Die Preise liegen bei ca. DM 3000.- aufwärts, für ein gutausgestattetes Tandem können aber auch DM 15000.- fällig werden.

Die Geschichte des Pedersen läßt sich auch in dem von dem Engländer David Evans im Jahre 1978 herausgebrachten Buch "The Ingenious Mr. Pedersen" nachlesen (mehrere Auflagen

sind bereits erschienen). Eine 2. deutsche Auflage dieses Buches erscheint dieser Tage im Verlag "Haasies Radverlag - Hardy Siebecke, Marktstr. 22, 76726 Germersheim".

Anlässlich des 100.-jährigen Jubiläums kam es in England und Deutschland zu mehreren Veranstaltungen. So radelte im September 1993 eine Gruppe von 20 deutschen begeisterten Pedersenfans (der älteste Teilnehmer aus Deutschland war immerhin 72 Jahre alt) auf ihrer "Pedersen - Pilgrimage" von Düsseldorf aus durch den Süden Englands, nach Dursley. Hier kam es zu einem großen Treffen mit Besitzern aus Dänemark, Holland und Österreich. Fernsehen und Presse zeigten rege Anteilnahme. Viele alte und neue Unikate, wie auch interessante Persönlichkeiten gab es hier zu bestaunen und kennenzulernen.

Leider sind "Original-Pedersens" in Deutschland sehr selten. Ein guterhaltenes altes Pedersen ist kaum unter DM 5000.- zu bekommen. Der deutsche Importeur der Pedersenräder aus Dänemark, Kalle Kalkhoff, konnte Ende letzten Jahres mehrere alte Modelle in England ersteigern, die zur ständigen Ausstellung des Oldenburger Fahrradmuseums gehören.

Thomas Leißle, Nürnberg

Vertrieb von Pedersen-Nachbauten in Deutschland:

**Kemper-Fahrradtechnik**  
Philipp-Reis-Str. 11  
40215 Düsseldorf  
Tel & Fax 0211/343371

**KGB**  
Donnerschweerstr. 45  
26123 Oldenburg  
Tel. 0441/8850389  
Fax 0441/8850388

**K. Pichler**  
Radtechnik  
Steinstr. 23  
76133 Karlsruhe  
Tel. 0721/376166  
Fax: 0721/370722



# Kulturrevolution Fahrrad

Wenn wir erlauben wollen, welche Sensation das Fahrrad für die Menschen um die Jahrhundertwende und danach dargestellt hat, dann müssen wir versuchen, uns in diese Zeit hineinzuversetzen. Wenn wir von der unglaublichen Begeisterung lesen, die damals bei Radsportveranstaltungen üblich war, mag uns das unvorstellbar erscheinen. Wieso diese Euphorie? Was macht diese ungeheure Faszination aus? Gibt es denn nicht aufregendere Sportarten? Aber versetzen wir uns einmal in jene Zeit zum Ende des letzten Jahrhunderts.....

Die Welt war riesig, und praktisch unerreichbar. Das Blickfeld der Menschen war eng und regional begrenzt auf ihren unmittelbaren Lebensraum. Niemand wußte, wie es anderswo auf der Welt aussah, denn es gab weder bebilderte Zeitschriften noch Fernsehen oder Kino. Das Wort und das Hören spielte eine wesentlich größere Rolle, das Bild und das Sehen eine viel geringere als für uns heute. Lichtreize gab es damals kaum, die Uhren gingen langsamer, "Reizüberflutung" und "Streß" waren Fremdworte (Interessanterweise werden aber Streß und Hektik immer subjektiv und vergleichend mit der unmittelbar erlebten Vergangenheit empfunden. So gibt es Schilderungen beispielsweise aus dem Jahr 1900, in denen schon die Hektik jener Zeit beklagt wird). Die Maßstäbe waren also niedriger. Die Intensität des Erlebens jedoch war sicherlich eher höher, als sie es für uns heute in einer Zeit ist, wo die Reize schon sehr grell und schrill sein müssen, um uns überhaupt noch zu erreichen. Vielleicht vergleichbar mit dem Empfinden von Kindern, die erstmalig das bekannte Terrain verlassen und aufgeregt Neues, Fremdes entdecken!

Heutzutage können wir in kürzester Zeit die Welt umrunden, Flugzeuge bringen uns in wenigen Stunden in fremde Länder. Wir bereisen vielleicht nicht alle Kontinente dieser Erde, aber wir haben jederzeit die Möglichkeit dazu, die wir nutzen oder auch

nicht - es ist unsere freie Entscheidung. Und wir leben im Bewußtsein dieser Möglichkeit. Auto, Omnibus oder Eisenbahn sind heute Massenverkehrsmittel, die jeder mehr oder weniger regelmäßig benutzt.

Wie anders war dies alles noch vor 80 bis 100 Jahren. Die Welt war unbekannt und geheimnisvoll, doch der Mensch war im Begriff, sie zu entdecken! Im 19. Jahrhundert hatte das Reitpferd den Horizont manches Reichen und Adligen erweitert - ein unerreichbarer Traum für die übrigen 99% der Bevölkerung. Auch die Eisenbahn, die in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts als Verkehrsmittel entwickelt wurde, war zunächst unbezahlbar für die Mehrheit. Das Reisen war in jener Zeit auch nicht notwendig, weil das Leben lokal strukturiert war (Ausnahmen bestätigen die Regel: Wanderarbeiter, Handwerker, Soldaten). Alles Wichtige war zu Fuß erreichbar. Trotzdem regte die Eisenbahn natürlich die Phantasie, Träume und Neugierde an...

Auch das Fahrrad war in seiner frühen Entwicklungsphase nur etwas für die Aristokratie und Reiche. Aber mit Beginn des 20. Jahrhunderts rückte der Erwerb eines Fahrrades, des schnellsten Verkehrsmittels, das der Arbeiter in seiner Geschichte bis dahin niemals besitzen konnte - rund 5 x so schnell als die Füße ihn tragen konnten - in den Bereich realistischer Möglichkeiten. Und es fraß keinen Hafer! Mit Fahrrad war er ein König: frei! Grenzenlos (aus der Perspektive des Fußgängers). Die Welt jenseits des Horizonts konnte entdeckt, die Ketten der Vergangenheit gesprengt werden. Diese erweiterten Möglichkeiten waren es, die die Faszination des Fahrrades gerade auch für den Arbeiter ausmachten.

Radsportveranstaltungen gab es seit dem Anfang der Fahrrad-Entwicklung. Immer sollte es auch die Leistungsfähigkeit des eingesetzten Materials unter Beweis stellen. Der Radsport war die Zugnummer für jede Fahrradwerbung. Die erste Radrenn-

bahn in Berlin gab es ab 1882. Hier wurden Hochradrennen veranstaltet. Doch erst Anfang dieses Jahrhunderts entwickelte sich der Radsport in seinen vielfältigen Formen (Stecher-Rennen, Rundfahrten, Sechstagerrennen, Kunstradfahren etc.) zum "Arbeitersport", was sich in der Gründung unzähliger Arbeiter-Radsportvereine niederschlug, die sich teilweise bis in die 50er Jahre hinein halten konnten. Auf dem Höhepunkt dieser Bewegung, 1925, hatte der Arbeiter-Radfahrerverband "Solidarität" 300.000 Mitglieder und war damit der größte Radverband der Welt! Er verfügte über eine eigene Fahrradfabrik und Verkaufsstellen für Fahrräder, Fahrradteile, Sportbekleidung etc. Die "Solidarität" hatte ein besonderes Sportverständnis. Im Mittelpunkt stand hier das Gemeinschaftserleben und weniger die Förderung des Spitzensports. "Solidarität" verstand sich auch als politischer Verband, der Name war Anspruch und Verpflichtung. Trotzdem gab es aber auch die Idole bei Radrennen, die Sieger, die berühmten Rennfahrer. Sie waren Sportler zum Anfassen, die zumeist aus der gleichen sozialen Schicht kamen. Jeder, der gut war, konnte siegen, konnte berühmt werden. Die Arbeiterklasse hatte ihren Sport gefunden.

## 1.1. Soziokulturelle Bedeutung des Fahrrades

Hinweis: Wenn ich im Folgenden mehrfach aus älterer Literatur zitiere, so muß ich auf die für uns fremde Bedeutung zweier Begriffe hinweisen: Wenn dort von Hygiene die Rede ist, so ist damit schlicht Gesundheit gemeint. Und das Wort Radsport wurde früher allgemein für das Radfahren benutzt.

Die soziokulturelle Bedeutung des Fahrrades entwickelte sich erst lange nach seiner "Erfindung". Der Zweck der Drais'schen Laufmaschine war zweifellos, ein Fahrzeug zu entwickeln, das die Fortbewegung des Menschen sowohl erleichtert als auch beschleunigt. Doch erst über den "Umweg" seiner Popularität als Spielzeug und Sportgerät für Reiche gelangte es zu seiner eigentlichen Entfaltung: Als erstes individuelles Fortbewegungs-

mittel des "Kleinen Mannes" und wenig später auch der Frauen revolutionierte es das Leben der Menschen in vielfältiger Weise. Je nach dem Grad der erreichten Industrialisierung entwickelte sich der Einfluß des Fahrrades auf das gesellschaftliche Leben in den einzelnen Ländern zu unterschiedlichen Zeiträumen: In England und Amerika schon vor der Jahrhundertwende, in Frankreich und Deutschland erst danach (Genaue Zeitpunkte bestimmen zu wollen, macht bei geschichtlichen Prozessen natürlich wenig Sinn, aber vergleichend lassen sich diese Dinge schon betrachten).

Der Höhepunkt der Fahrradkultur in Deutschland um 1900 und später auch seiner Massenverbreitung als Verkehrsmittel in den 20er Jahren fällt in eine Zeit, die stark von Klassengegensätzen geprägt ist. Im Bewußtsein der Menschen ist die große Kluft fest verankert, die zwischen den sozialen Schichten besteht. Das Fahrrad war immer das Spielzeug der gesellschaftli-

chen Elite gewesen. Die industriell-kapitalistische Produktionsweise brachte nun einen derartigen Preisverfall mit sich, daß eine massenhafte Verbreitung möglich wurde. In der englischen Zeitschrift Fortnight Revier stand schon im Jahre 1894 ein Aufsatz, der diese Entwicklung so beschreibt: 1870 sei das Radfahren eine Tändelei einiger wunderlicher Enthusiasten gewesen, 1880 ein wachsendes Vergnügen des Mittelstandes, 1890 ein nationaler Zeitvertreib; im Jahre 1900 aber werde höchstwahrscheinlich aus einem Luxus ein notwendiges Bedürfnis geworden sein, und in naher Zukunft werde alles, was gesunde Gliedmaßen besitze, Männer, Frauen, Kinder so gut über ein Rad verfügen wie über ein paar Stiefel....

Die "Klasse der Privilegierten" hatte sich inzwischen neuen "Spielzeugen" zugewandt, so dem neu aufkommendem Automobil. Und in dem 1900 erschienenen höchst aufschlußreichen, manchmal aber auch von Wunschdenken geprägten Buch Philosophie des

Fahrrads von Eduard Bertz heißt es "...beide Geschlechter radeln heutzutage und jedes Alter und jeder Stand, Arbeiter, Bauer und Soldat so gut wie Künstler und Gelehrte, wie Reichskanzler, Kaiser und Könige". Fast schwärmerisch schreibt Bertz weiter, es seien nicht wenige, die "in dieser gemeinsamen Sportausübung sich schon vom nummerierten Klassenvertreter zum Menschen durchgefunden und unmerklich allerlei mittelalterliche Vorurteile von sich abgestreift haben. Und wirklich hat die Gemeinsamkeit des Radfahrens etwas Verbindendes; denn sehr lebendige Interessen, Wünsche und Bestrebungen sind es, die sich in jedem Radfahrer entwickeln; er wird durch die Bedürfnisse seines Sports unbewußt zum Mitglied einer großen, weltumfassenden Reformpartei, und es kann gar nicht ausbleiben, daß dabei allerlei Kleinliches von ihm abfällt und allerlei Neues, Befreiendes ihm zuwächst. Durch diese Interessengemeinschaft aber, die ein Band der Sympathie um die ganze rad-

## Die Tage werden wieder länger !

Multi-Frame Design

Elastomer Volfederung

VK 3450.- DM

Sandwich-Sitzpolster

Aheadset-Vorbau

Ergolenker

**Harpoon - aufsitzen - abfahren - Spaß haben**

Pivot- Liegeräder Ahornstr.15 88069 Tett nang Tel. 07542/ 54656

Händleranfragen erwünscht

Fax.07542/5981



fahrende Welt schlingt, muß sich allerdings nach und nach eine innere Umwandlung vollziehen, so wenig sie auch zunächst noch manchem zum Bewußtsein kommen mag, und dadurch steht das Rad im Dienste des Fortschritts, der Entwicklung zur Humanität, des Friedens und der Freiheit. Und darum ist es auch keineswegs ausgeschlossen, daß zwischen dem Friedensmanifest des Zaren und seiner Zugehörigkeit zu dem großen kosmopolitischen Volk der radfahrenden Leute ein innerer Zusammenhang besteht" (Eduard Bertz: "Philosophie des Fahrrades", Verlag Carl Reißner, Dresden und Leipzig 1900).

Doch auch handfeste, rationale Gründe für den Erfolg des Fahrrades gab es, die auf einem gesellschaftlichen Massenphänomen basierten, dem zunehmenden Individualismus. Waren Wohn- und Arbeitsstätte über Jahrhunderte für die meisten Menschen identisch gewesen, so änderte sich dies mit der fortschreitenden Industrialisierung mehr und mehr. Hieraus ergab sich für viele das Bedürfnis nach einem individuellen Verkehrsmittel. Bertz schreibt in diesem Zusammenhang: "Über jedem Zweifel steht der Wert des Fahrrads als eines zeitsparenden Beförderungsmittels. Die Eisenbahn war ihm vorausgegangen und hatte ihm Bahn gebrochen; aber sie selbst genügte den wechselnden Ansprüchen des modernen Verkehrs nicht mehr, weil sie auf bestimmte Wege wie auf bestimmte Stunden und bestimmte Stationen beschränkt ist; sie gehört nur der Masse, die sich ihr unterordnen und anpassen und ihre Bewegungen nach der Schablone des offiziellen Fahrplans regeln muß. Das Rad aber untersteht keinem Fahrplan, es ist frei. Nicht folgt es dem allgemeinen Geleise, sondern auf tausend selbstgewählten Pfaden schweift es dahin. Zu jeder Stunde, nach allen Himmelsrichtungen führt es seinen Reiter. Es dient ganz und gar dem individuellen Bedürfnis, es trägt der unendlichen Vielfältigkeit des menschlichen Wollens und Strebens Rechnung. Die Persönlichkeit, die im großen Zuge verschwand, kommt auf dem Rade wieder zur Geltung. Darum war es die

notwendige Ergänzung zur Eisenbahn". Die Akzeptanz des Fahrrades wuchs in dieser Zeit sehr schnell, ein lawinenartiger "Übergang vom Hobbygerät zum Haushaltsinventar", wie Lessing (Hans-Eberhard Lessing (Hg.): "Fahrradkultur 1 - Der Höhepunkt um 1900", Reinbek 1982) schreibt. Ein Zitat aus dem Jahre 1897 mag das verdeutlichen: "Vor kurzem fragte man noch skeptisch: 'Was, Sie radeln!' - Heute heißt es: 'Ja was, ist's möglich, Sie radeln nicht?!' - und im stillen zieht der mitleidige Frager bereits seine Schlüsse über die offenbar gestörte Gesundheit oder das - Spießbürgertum des Gefragten!" (Paul von Salvisberg (Hg.): "Der Radsport in Bild und Wort", München 1897).

Doch zunächst will das Radfahren erlernt werden. Und das ist im Erwachsenenalter viel schwieriger als für uns heutzutage, die wir es in der Regel schon als kleine Kinder lernen. Fahrschulen, damals auch teilweise "Reitschulen" genannt, hatten etwa bis zur Jahrhundertwende eine wichtige Aufgabe bei der Verbreitung des Fahrrads. Sie wurden häufig von Fahrradhändlern betrieben, zunächst in Turnhallen o.a. Innenräumen, gegen Ende des Unterrichts dann auch im tosenden Straßenverkehr der Fuhrwerke und Kutschen. Das Erlernen des Radfahrens war eine schwierige, teilweise angstbesetzte Angelegenheit und es gibt zahlreiche, drastische Schilderungen aus jener Zeit. Mark Twain schrieb eine Geschichte (Titel: "Des Fahrrades Zählung") über seine Unterrichts-Erfahrungen auf dem Hochrad. Die Niederräder des beginnenden 20. Jahrhunderts waren natürlich etwas leichter zu fahren, aber selbst wenn die Technik des Radfahrens erlernt war, gab es noch die Schwierigkeit zu meistern, im Verkehr zurechtzukommen. Aus einer Beschreibung von 1896: "O weh, da kommt uns ein Wagen entgegen. Ein entsetzliches Angstgefühl packt uns, der Schweiß bricht aus, die schlimmste Anfängerkrankheit, das 'Wagenfieber', ist da. Wehe dem, der jetzt dem Angstgefühl nachgibt und von der Maschine springt. Hat er das einmal getan, so wiederholt er es unfehlbar, bei

jedem neuen Wagen wird die Angst größer, das Wagenfieber nimmt beängstigende Dimensionen an. Da hilft alles nichts, mutig drauflos auf das böse Hindernis. Der Lehrer ist neben dir, wenn die Schwankungen allzu stark werden, packt seine starke Hand zu und hält dich im Gleichgewicht. Und - da ist der schreckliche Wagen auch schon vorbei." (J.B. Bishop, Social and Economic Influence of the Bicycle, Forum, August 1896).

### 1.2. Das Pferd - ein Auslaufmodell

Knallharte wirtschaftliche Folgen hatte die Verbreitung des Fahrrades für die konkurrierende Verkehrswirtschaft. Pferdezüchter, Pferdehändler und -verleiher kamen in Existenznöte. Wegen der zurückgehenden Nachfrage verfielen die Preise derart, daß die Zucht sich für die Farmer in Amerika gegen Ende des letzten Jahrhunderts nicht mehr lohnte. Hubert vertrat seinerzeit im Scribner's Magazine (zitiert nach Bertz) die Ansicht: "Ein Fahrrad ist für 99 unter 100 Männern und Frauen besser als ein Pferd, weil es fast keine Unterhaltungskosten fordert und niemals müde wird. Es trägt einen dreimal so weit wie ein Pferd in der gleichen Zahl von Tagen oder Wochen". Und in der amerikanischen Zeitschrift Arena schreibt ein anderer Autor (Sylvester Baxter, Economic and Social Influences of the Bicycle, Arena, Oct. 1892) schwärmerisch: "Die Pferde werden von den Straßen verschwinden, wie sie von den meisten Tramways (= Straßenbahnen, d.A.) verschwunden sind. Vollkommen glattes, nach den wissenschaftlichsten Grundsätzen angelegtes Pflaster wird folgen, und da es nicht mehr von den Hufen der Pferde zerstampft wird, so werden die Kosten seiner Erhaltung auf ein Minimum verringern. Massen von leichten, durch Elektrizität getriebenen Fuhrwerken werden geräuschlos in jeder Richtung dahineilen. Aller Lärm und alles Gerassel der Straßen wird so gut wie aufhören, und mit ihnen viel von der Nervosität der Stadtbewohner. Das Straßenreinigen wird beinahe ein Ruheposten werden".

Von den Droschkenkutschern und Fuhrleuten wird besonders erbitterter

Widerstand gegen das Aufkommen und die Verbreitung des Fahrrades geleistet. Besonders in den großen Städten, so Bertz, "hat der Ärger dieser armen Teufel sich häufig in der rohesten Verfolgung der Radfahrer Luft gemacht." Die Kutscherseele sei "eifersüchtig auf den Radler wegen seiner größeren Schnelligkeit. Andererseits sind sie selbst sich ihrer größeren Kraft bewußt, und es beleidigt ihre Eitelkeit, daß sie dem Schwächeren Platz machen sollen. ... Sie hatten bisher die Alleinherrschaft über Chausseen und Straßendämme; jeder Fußgänger war gezwungen, bei ihrem Herannahen stehen zu bleiben oder ihnen aus dem Wege zu gehen. Daß sie nun mit einem Male die Straßen mit den Radfahrern teilen und diesen sogar ausweichen sollen, finden sie unvereinbar mit ihrer Würde. ...

Am häufigsten ist es, daß sie vorschriftswidrig links fahren und den Radler dadurch in die Enge treiben; oder sie halten die Mitte der Chaussee und nötigen ihn, in den von Pferdehufen aufgewühlten Reitweg abzuschwenken, wo ein Sturz in dem tiefen Sande schwer zu vermeiden ist. Wenn das Klingelsignal hinter ihnen ertönt, so stellen sie sich mit Vorliebe taub".

Bertz sieht Parallelen zu Maschinenstürmereien der letzten Jahrhunderte und schreibt: "Die gewalthätige Feindschaft der Kutscher gegen das Fahrrad ist eine neue Form des alten Kampfes zwischen Arbeiter und Maschine. In dem mechanischen Werkzeug, das sie überflüssig machte, erblickten die Arbeiter von jeher ihren Todfeind; daher die oft wiederholten Fabrikaufstände und Maschinen-Zerstörungen in der neueren Geschichte. Schon im 17. Jahrhundert erlebte ziemlich ganz Europa Arbeiterrevolten gegen die Bandmühle; besonders bekannt sind aber die englischen factory riots aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts. Karl Marx, der diesem Gegenstande ein besonderes Kapitel gewidmet hat, sagt: 'Wo die Maschine allmählich ein Produktionsfeld ergreift, produziert sie chronisches Elend in der mit ihr konkurrierenden Arbeiterschichte. Wo der Übergang rasch, wirkt sie massenhaft und akut.' Das ha-

ben die Droschkenkutscher bereits an sich zu fühlen begonnen; daher ihr Haß gegen das Fahrrad".

### 1.3. Von der Not der Hutmacher...

Doch auch andere Wirtschaftszweige wurden durch das Fahrrad in Mitleidenschaft gezogen. Die amerikanische Monatszeitschrift The Forum brachte 1896 eine Übersicht der verschiedenen Gewerbe, die unter dem Einfluß des Fahrrades zu leiden hatten. Bertz schreibt dazu: "Da ein Zweirad heutzutage das beliebteste Geburtstags- oder Weihnachtsgeschenk ist, während vermögende Leute ihrem Sohne sonst wohl eine goldene Uhr, ihrer Tochter eine Boudoir-Einrichtung oder ein Klavier zu kaufen pflegten, so beklagen sich in erster Linie die Uhrmacher, Möbelhändler und Pianoforte-Fabrikanten. Aber, so wenig man ihnen und allen übrigen Geschäftsleuten, die der Umschwung betrifft, sein Bedauern versagen wird - für die Welt ist es kein Unglück, wenn ein gesunder Sport entbehrliehen Luxus verdrängt, ja die Verminderung des schon längst zum Unfug ausgearteten Klavierspiels talentloser Mädchen wäre ein Segen für den ruhliebenden und geistig arbeitenden Teil der Bevölkerung. Empfindlicher noch werden durch den Radsport die Schneider und Schneiderinnen geschädigt, da beide Geschlechter sich beim Radeln mit den billigen Sportkostümen begnügen, die von dem männlichen Geschlecht größtenteils sogar fertig gekauft werden. Ebenso übel sind die Putzmacherinnen und die Hutmacher daran, so daß einer der letzteren seine Zunftgenossen zu einer Petition an den Kongreß bewegen wollte, damit alle Radfahrer gesetzlich gezwungen würden, jährlich wenigstens zwei Filzhüte zu kaufen. Ganz besonders schwer ist die Einbuße des Schuhmachergewerbes, da man sich zum Radfahren der niedrigen, um geringen Preis fertig käuflichen Strandschuhe bedient, die zudem auf den Pedalen äußerst langsam abgenutzt werden. In Deutschland freilich greift die hohe Polizei diesem notleidenden Stande unter die Arme, indem sie die Radfahrer in väterlicher Fürsorge alle paar Kilometer

zwingt, ihre Maschinen zu schieben und das leichte Schuhwerk auf dem schlechten Pflaster zu zerreißen. Der Zigarrenverbrauch hat sich mit dem Radsport in Amerika so verringert, daß jetzt durchschnittlich eine Million Zigarren täglich weniger geraucht wird, als ehemals. Auch die Gastwirte führen lebhaft Klage über den abnehmenden Wein- und Bierkonsum. Nicht minder werden die Theater und andere Vergnügungsstätten in Mitleidenschaft gezogen. Sogar die Barbieri äußern ihren Unmut, da kein Radler sich für seine Fahrt frisieren läßt". Das New York Journal of Commerce schätzte 1896, daß die Fahrradbegeisterung anderen Wirtschaftszweigen 112 Millionen Dollar Verlust im Jahr einbrachte (zitiert nach Lessing).

Auch der sonntägliche Kirchenbesuch litt unter der Faszination des Fahrrades, besonders die junge Generation vergnügte sich lieber auf dem Rad. In den USA begannen daraufhin einige Landgemeinden radfahrende Kirchenmitglieder auszuschließen, jedoch nur in der Anfangszeit. In Deutschland war man ohnehin gelassener. Bertz schreibt gar: "Wenn ein Radfahrer in der Feiertagstille mit leuchtenden Augen an einem schönen Aussichtspunkte Halt macht und aufatmet in freudiger Naturandacht, so ist er dem Höchsten vielleicht näher als die Gemeinde unter der Kanzel".

### 1.4. Das Fahrrad im Geschlechterkampf

Daß das Radfahren keine Frage des Geschlechts ist, erscheint uns heutzutage so selbstverständlich, daß es schwer fällt, sich vor Augen zu halten, daß es um dieses Thema ("Die Frauenfrage") die erbittertsten Auseinandersetzungen gab. Das herrschende Frauenbild des ausgehenden 19. Jahrhunderts ließ sich nicht mit den sportlichen Bewegungen des Radfahrens vereinbaren. Ein entblößter Knöchel? Udenkbar! Ein Schweißtropfen gar? Wie abstoßend! J.K.Jerome schrieb 1900 in einem Roman: "Vor 10 Jahren würde noch kein deutsches Weib, das auf ihren Ruf hielt und sich einen Gatten erhoffte, es gewagt haben, ein Bicycle zu besteigen: Heute surren sie

zu Tausenden durch die Lande. Die Alten schütteln darob ihren Kopf; aber die jungen Leute, bemerke ich, holen sie ein und fahren ihnen zur Seite." (Jerome K. Jerome, Drei Männer auf dem Bummel, Tauchnitz, Leipzig 1900).

Die Berlinerin Frau Rother berichtete nicht ohne Stolz von den Anfängen des "Damen-Radsports" in Deutschland: "In Berlin dürften meine Freundin Fräulein Clara Beyer und ich die ersten Damen gewesen sein, die sich dem entsetzten Volke auf dem Rade zeigten, und zwar auf dem Dreirad. Das war 1890. Wir ließen uns zunächst die Räder nach auswärts bringen und radelten auf stillen Waldchauseen, von den einzelnen Passanten teils mit tugendhaften Entsetzen, teils mit Hohngelächter und Bemerkungen unzweideutigster Art begrüßt. Dann wagten wir es, in frühester Morgendämmerung die Stadt zu durchfahren, und endlich wurde auch eines schönen Nachmittags vom Blücherplatz aus gestartet. Sofort sammelten sich Hunderte von Menschen, eine Herde von Straßenjungen schickte sich zum Mitrennen an, Bemerkungen liebenswürdigster Art fielen in Haufen, kurz, die Sache war das reinste Spießrutenlaufen, so daß man sich immer wieder fragte, ob das Radfahren denn wirklich alle die Scheußlichkeiten aufwäge, denen man ausgesetzt war. Eigentümlich war dabei, daß am rüdesten und gemeinsten sich nicht die unterste Volksklasse benahm, sondern der Pöbel in Glacéhandschuhen und - zur Schande meiner Landsmännchen muß ich leider sagen - Frauen, die ihrem Äußeren nach den besseren Ständen angehörten" (zitiert nach Salvisberg). Und weiter: "Auf den Gedanken, die Kleidung der Maschine entsprechend zu ändern, das heißt in Hosen zu fahren, wären damals selbst die Kühnsten unter uns nicht geraten. Auf das Dreirad setzte man sich, weil es zur Not das Fahren im Kleide gestattete. Daß der Rover (= Starley's Niederrad) erheblich leichter und bequemer fahrbar war, sahen wir ja, aber er war uns verschlossen, weil wir ihn nicht im Kleide fahren konnten. Da wurde endlich das Damenrad konstruiert, eine Maschine, die durch Weglassung der

oberen Querstange aus dem Rahmen das Fahren im Kleide gestattete. Ich bin gewiß heute keine Freundin des ebenso häßlichen wie unpraktischen Damenrades, aber das steht fest: Ohne diese Maschine hätte das Damenfahren nie den jetzigen Aufschwung genommen, die besseren Kreise hätten sich viel schwerer zum Fahren entschlossen".

Nach einem Damenrennen im Jahre 1893 begann nach dieser Schilderung der Aufschwung "bis endlich 1896 der volle Sieg errungen war. Jetzt dürften nur noch ganz vereinzelte alte Perückenstöcke es wagen, die Radfahrerin als 'unweibliches' Wesen zu bezeichnen". Fragen der Ober- und Unterbekleidung spielten im Streit um das Radfahren der Frauen eine wichtige Rolle: "Das erste, was unbedingt in die Rumpelkammer muß, ist das Korsett. Tiefes, lebhaftes Atmen, wie es das Radfahren verlangt, kann nur geschehen bei voller Ausdehnung des Brustkorbes. Wie soll der unglückliche Brustkorb sich weiten, wenn er in einem Stahlpanzer steckt!". Revolutionär waren auch die fahrradbedingten Wandlungen der Frauenkleider. Der bodenlange Rock wich gegen Ende des letzten Jahrhunderts den verschiedenen Formen von Radlerinnenkostümen. Mit Reithosen, Pumphosen und geteilte Röcke konnten auch Diamantrahmen gefahren werden, deren technische Überlegenheit anerkannt war. Letztlich setzte sich aber das Schwannenhals-Damenrad und der fußfreie Rock durch, der mit Falten versehen war.

Georg Hermann schrieb dazu 1901: "Ihm verdankt unsere Frauenwelt die freiere Stellung, die sie heute in der Öffentlichkeit einnimmt. Das Fahrrad holte die Haustöchter vom Strickstrumpf und hinter dem Kochtopf weg und führte sie mit Bruder oder Freund hinaus in die freie Natur, machte unsere Mädels frei von der ständigen Aufsicht der Mütter und Tanten und erzog sie zu selbständigem Handeln. Unsere Frauen sollten daher dem Fahrrad ein Denkmal setzen, denn es hat gerade für sie so viele alte, hemmende und hindernde Vorurteile, so vieles, was sich, Gott weiß aus

welchem Grunde, nicht schickte, vom alten, wurmstichigen Thron gestoßen, hat unseren jungen Mädchen die Möglichkeit gegeben, sich außerhalb des Hauses frei zu bewegen und hat damit auch den Boden für die freie Berufstätigkeit der Frau geebnet" (Georg Hermann, Die deutsche Karikatur im 19. Jahrhundert, Bielefeld/Leipzig 1901).

#### 1.5. Die Panik der Fußgänger

Ein weiteres Diskussionsthema vor 1900 war die Frage der Unfallgefahren durch das Fahrrad. Bertz schreibt dazu: "Es läßt sich nicht leugnen, daß das Rad als ein Friedensstörer in die Welt gekommen ist und eine neue Gefahr in den Straßenverkehr gebracht hat. Zwar waren die Passanten in den größeren Städten auch vorher schon an Straßenkreuzungen zu großer Aufmerksamkeit gezwungen; aber viele Leute bleiben ihr Leben lang Kleinstädter und können sich in die modernen Verhältnisse nicht finden, so daß schon damals mancher zermalmt wurde, weil er der fortgeschrittenen Entwicklung nicht mehr gewachsen war. Und das alles - wenn wir von unberechenbaren Zufällen absehen - obwohl jedes Fuhrwerk durch sein Gerassel und das Hufgestampf der Pferde laut zur Vorsicht mahnte. Das Fahrrad jedoch trat mit zwei Eigenschaften auf, durch welche es allen, deren Erziehung zu modernen Menschen dem großstädtischen Getriebe noch nicht gelungen war, zu einem Gegenstand des Schreckens wurde: Mit einer Schnelligkeit, die unheimlich, und mit einer verhältnismäßigen Geräuschlosigkeit, die gespenstisch erschien. Es stellte ganz neue, bis dahin unerhörte Ansprüche an die Umsicht und Wachsamkeit des Publikums und wurde von jedem, der hierfür zu alt oder zu schwerfällig war, mit Widerwillen und Ingrimm empfangen". Fahrradfeinde behaupteten eine "Gemeingefährlichkeit" des Radverkehrs. Andere sahen im unaufmerksamen Fußgänger die Hauptgefahr für den Radfahrer: "Es fehlt der großen Masse der Bevölkerung noch völlig an jener Disziplin, die im Zeitalter des Verkehrs zu den unerläßlichen Bedingungen der Erziehung gehören sollte. Ihre Gleichgültigkeit,

Unaufmerksamkeit und Gedankenlosigkeit ist grenzenlos, ganz zu schweigen von derjenigen Eigenschaft, gegen welche Götter selbst vergebens kämpfen. Wie oft laufen sie, als ob sie keine Augen hätten, plötzlich blindlings in die Räder hinein, wie oft sind sie gänzlich taub für das Klingelsignal oder, wenn sie es hören, vollkommen unfähig, zu begreifen, was es eigentlich bedeuten soll. Es ist fast ein Wunder, und jedenfalls ein Beweis für die Geschicklichkeit, Wachsamkeit und treffliche Zucht der Mehrzahl der Radfahrer, daß verhältnismäßig so selten ein Fußgänger angefahren wird. Diejenigen aber, denen das Rad am gefährlichsten ist, und die auch ihrerseits für Radfahrer die größte Gefahr bilden, sind die Unentschlossenen, Furchtsamen und Nervösen. Werden sie durch das Klingelsignal vor Schreck gelähmt, so ist es für beide Teile noch am besten; denn dann wird der Radfahrer sicher an ihnen vorüberkommen. Beginnen sie aber, wie es so häufig geschieht, vor dem Rade zu tanzen und sich verzweifelt vor- und rückwärts zu bewegen, so führen sie ihn über ihre Absicht irre, und er wird sie gerade dann anradeln, wenn er ihnen ausweichen will. Ganz unberechenbar ist auch die Verschiedenheit der Individualitäten: den einen paralysiert schon der leiseste Glockenton, während für das dicke Trommelfell eines anderen selbst eine Feuerwehrglocke noch nicht laut genug tönt. Wären sie aufmerksam, so würde das Klingelsignal beinahe überflüssig sein. Aber

wenn sie sich nur wenigstens die thörichte Angst vor dem guten, harmlosen Fahrrad abgewöhnen wollten! Ein Glockensignal ist immer das Zeichen, daß der Radfahrer den Fußgänger im Auge hat; dieser braucht also nur ruhig einen Augenblick stehen zu bleiben, so wird ihm nichts Übles geschehen" (Bertz).

### 1.6. Mediziner auf Abwegen

Aus heutiger Sicht kurios erscheint die Rolle einiger Mediziner in der Diskussion um's Fahrrad. Gilt doch heute das Radfahren als rundum gesund. Doch viele Ärzte der Jahrhundertwende ließen sich von emotionaler Ablehnung dem Fahrrad gegenüber zu medizinischen Theorien hinreißen, die aus heutiger Sicht absurd und abenteuerlich sind. Es gab zwar viele Ärzte, die das Radfahren befürworteten, doch ebensoviele lehnten es ab, und das hatte eine nicht unerhebliche Wirkung. Die ärztliche Diskussion wurde engagiert und teilweise erbittert geführt. Bertz zitiert aus der Broschüre "Das weibliche Radeln" von Leo, der "aus ethischer, moralischer, erzieherischer und somatischer Richtung" zu jenen gehörte, die "die möglichen Nachteile des weiblichen Radelsports ungleich höher taxieren, als den etwaigen entbehrlichen Nutzen". Leo beklagt beispielsweise und für beide Geschlechter die "neben der Ermüdung einhergehende, wenn auch nur vorübergehende Anschwellung und Steifigkeit der Arme und Beine, bedingt durch die Einseitigkeit der Hal-

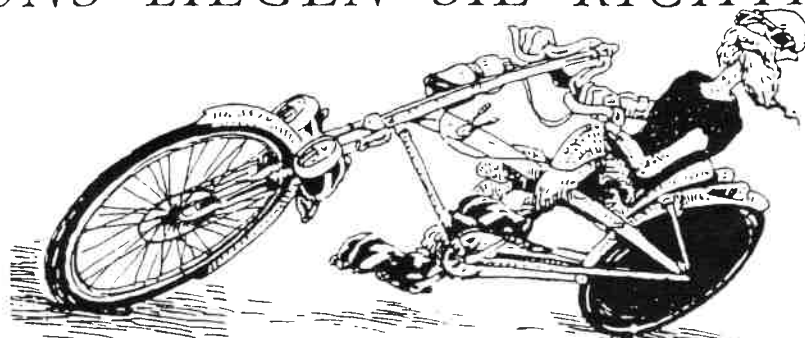
tung und Störung ihrer Innervation und Blutzirkulation" sowie die "ungleichmäßige Entwicklung der Muskulatur am Knochenskelett". Während die Muskulatur des Rumpfes, etwas weniger der Arme, in der Entwicklung zurückbleibe und in ihnen die fettige Entartung begünstigt werde, sollen sich die Muskeln der Beine oft ganz enorm, ja bis zur Unschönheit und Plumpheit und resultierendem unzielerlichen Gange entwickeln (nach Bertz), Haltung und Gang würden in der Wachstums- und Entwicklungsperiode durch das Radeln ungünstig beeinflusst. Der sich beim Radeln entwickelnd Staub wird ebenfalls negativ angeführt, weil er sowohl auf die Augen wie auf die Lunge schädlich wirke. Andere Mediziner beschwören die Überanstrengung der Rückenmarksnerven, das Auftreten von Herzerweiterungen, die Begünstigung von Lungenschwindsucht und die Gefahr der Urinvergiftung des Blutes.

Auch der Mediziner Martin Mendelsohn, der Ende des letzten Jahrhunderts einen Vortrag im Verein für innere Medizin zu Berlin hält, versteigt sich zu abenteuerlich-amüsanter: Er behauptet nämlich, daß beim Radfahren die durch die Bewegung erzeugte Wärme und der Blutafflux die sexuelle Libido steigern; es sei daher bei Männern nichts Seltenes, daß sie wiederholt ihren Weg unterbrechen müßten, da die geschlechtlichen Erregungserrscheinungen sie hindern, auf dem Fahrrad zu verbleiben.... Dem ist wohl nichts hinzuzufügen. Albert Herresthal

# SITZFLEISCH

*DENN BEI UNS LIEGEN SIE RICHTIG!*

AEROPROJEKT  
FLUX  
FLEVO  
VERKLEIDUNGEN  
SITZE & ZUBEHÖR



Tobias Backmann, Allensteiner Straße 10, 32549 Bad Oeynhausen, Tel. & Fax : 05731-28511

# Medizin und Technik - Paul Schiefferdecker

## Schiefferdecker leibfeindlich? Im Gegenteil!

Hans Erhard Lessing schreibt uns, daß ihm die Verbreitung einer Fehlinterpretation im PRO VELO-Heft "Frauen und Fahrrad" (Gaby Wölfel, Wenn Frauen und Männer radfahren, PRO VELO 41, hier S. 12) Sorgen macht. Nach allem, was er über Paul Schiefferdecker recherchiert hat, muß in dessen Übersichtsartikel "Indikationen und Contraindikationen des Radfahrens" von 1901 die Stelle "ist Theilhaber auch der Ansicht, daß sie nur bei solchen Frauen vorkommen dürften, welche schon so verdorben sind,..." dahingehend interpretiert werden, daß das auch hier "zudem" bedeutet und nicht "ebenso wie ich"!!! Schiefferdecker war ein progressiver Mann, nach Mitteilung seiner Enkelinnen sollte ihre Großmutter kein Korsett tragen. Sein Alterswerk "Kleidung und Nacktheit" (Stuttgart 1926) ist ein Aufruf gegen die Prüderie seiner Zeit. Ohnehin war die Radfrauenfeindlichkeit seiner Kollegen wohl eins der Hauptmotive für Schiefferdecker, das Radfahren durch ein kompetentes, positives Buch zum Radfahren aufzuwerten. Im folgenden drucken wir Schiefferdeckers Werdegang nach, wie ihn Lessing 1983 im Jahrbuch "Bonner Universitätsblätter", herausgegeben von der "Gesellschaft der Freunde und Förderer der Universität Bonn", der wir für die freundliche Abdruckerlaubnis danken, veröffentlicht hat.

"Interdisziplinär - mehrere Disziplinen umfassend", so definiert Meyer's Deutsches Wörterbuch jene vielberufene, gleichwohl selten geübte Handlungsweise des Akademikers. 1981 jährte sich zum fünfzigsten Male der Todestag eines Mitglieds der Bonner Medizinischen Fakultät, dem solche Eigenschaft in hohem Maße zu eigen war. Ja, wie noch zu zeigen sein wird, hat just diese Interdisziplinarität sein Andenken bewahrt, indem eine Monographie aus seiner Feder vor Jahresfrist nachgedruckt werden konnte, die er in Kürschners Deutschem Gelehrten-Kalender selbst nie aufgeführt hatte.

Paul Schiefferdecker war 1888 mit 39 Jahren als Prosektor ans Anatomische Institut zu dem damaligen Ordinarius, Freiherr von La Valette St. George, gekommen. Der aus dem preußi-

schen Königsberg Gebürtige (26. 2. 1849) hatte dort studiert, zum Dr. med. promoviert und 1873 seine Approbation als Arzt erhalten. Sein akademischer Werdegang führte ihn im Zickzack durch das damalige Deutsche Reich - erst als Assistent am Physiologischen Institut in Straßburg im Elsaß, dann 1875 der Wechsel zum dortigen Anatomischen Institut, dann als Prosektor zur Habilitation zurück nach Rostock, nur um 1883 dann wieder westlich nach Göttingen zu übersiedeln.

Daß seine Interessen weit gestreut waren, zeigt schon die erste Veröffentlichung aus seiner fast hundert Publikationen umfassenden Liste, "Bericht über eine Reise zur Durchforschung der kurischen Nehrung in archäologischer Hinsicht", mit 24 Jahren, die er noch bis ins hohe Alter im Kürschner mit auführte. Bis zu seiner Ankunft in

Bonn hatte er dann bereits 32 Arbeiten über sein anatomisches Fachgebiet veröffentlicht, darunter einen methodischen Diskurs "Der anatomische Unterricht - ein ungehaltener Vortrag" zur Antrittsvorlesung eines Kollegen.

Im selben Jahr, 1882, kommt er dann im Archiv für Anatomie und Physiologie mit einer neuen Einbettungsmethode für histologische Präparate heraus, die u. a. die enormen Fortschritte der Hirnforschung überhaupt erst möglich machte: "Über die Verwendung des Celloidins in der anatomischen Technik". Ein Kollodiumpräparat, das die Firma Schering in Berlin für Photographen hergestellt hatte, erwies sich als überlegenes Einbettungsmittel, besonders für große Schnitte, wofür Schiefferdecker denn auch die Methoden entwickelte. Wenn auch für kleine Präparate heute die Kunstharzeinbettung vorgezogen wird, so bleibt doch die seinerzeitige Bedeutung des Celloidins für die großen Objekte. Diese Entdeckung hätte es verdient, Schiefferdeckers Namen zu tragen, jedoch war bei den Fachkollegen die Suggestion des Markennamens Celloidin wohl stärker. In Fischers Biographischem ärztlexikon findet sich ein weiterer Hinweis: "Man spricht vom Schiefferdecker-Bezirk der traumatischen Degeneration"

In der nachfolgenden Göttinger Zeit taucht die Technik nun öfter in seinen Publikationen auf. Mikroskopiertechnik, Färbemethoden und Mikrotome beschäftigen ihn mehr und mehr, weil seine Forschungsobjekte, Epithelzellen, Retina und Darmschleimhaut die Beherrschung solcher Technik voraussetzen. 1888 berichtet er gar von den Ausstellungen wissenschaftlicher Apparate auf der Anatomikerversammlung und der Versammlung Deutscher Naturforscher und Ärzte in der Zeitschrift für wissenschaftliche Mikroskopie.

Kaum in Bonn gibt er mit den Kollegen Behrens und Kossel das zweibändige Werk "Die Gewebe des menschlichen Körpers und ihre mikroskopische Untersuchung" heraus, worin er die technischen und morphologischen

Kapitel zu Epithel, Muskeln, Nerven und Körperflüssigkeiten beisteuerte. 1889 wird er zum außerordentlichen Professor ernannt. In den folgenden Jahren schreibt er in den Verhandlungen der Niederrheinischen Gesellschaft für Natur- und Heilkunde schon auch mal populär: "Ob das Schneiden der Haare einen histologisch nachweislichen Einfluß auf das Wachstum derselben ausübt", aber auch: "Chinisol zur Konservierung der Leichen".

Dann, 1900, wieder eine technische Problemlösung, die bis heute seinen Namen trägt: der Färbetrog nach Schiefferdecker - ein handliches Glasgußstück mit vertikalen Rillen, in das zehn Objektträger hochkant eingefädelt werden können, um in die Farblösung einzutauchen. Angesichts eines erfüllten Gelehrtenlebens mutet es einerseits seltsam, dann aber auch wieder tröstlich an, daß eine bescheidene technische Innovation den Namen in der Erinnerung der nachwachsenden Generationen besser wachzuhalten vermag als hundert Publikationen in der Bibliothek.

Aber im selben Jahre, 1900, kommt jetzt der Ausbruch aus den Grenzen der eigenen Disziplin. Unter der Nr. 49 auf der Publikationsliste findet sich ein unvermuteter Titel: "Das Radfahren und seine Hygiene", erschienen im Verlag Eugen Ulmer zu Stuttgart - nebst einem Anhang: Das Recht des Radfahrers, von Amtsgerichtsrat Dr. jur. Johannes Schumacher, zugleich Honorarprofessor an der Königlich Landwirtschaftlichen Akademie in Bonn-Poppelsdorf.

Ein erstes Durchblättern des über 500 Seiten starken Ratgebers zeigt, daß dies vor allem in den detaillierten Abbildungen ein Buch der Technik ist. Das Gesundheitswesen, damals Hygiene genannt, ist mit nur hundert Seiten eher bescheiden, wenn auch unübersehbar vertreten. Ist Schiefferdecker vollends zum homo faber geworden, war er wie die Amerikaner sagen - bitten by the bug? Hören wir ihn selbst im Vorwort:

"Das Radfahren hat in den letzten Jahren eine so außerordentliche Ver-



Paul Schiefferdecker  
mit Frau Marie, geb. Friedrichsen und  
Töchterchen Grethe um 1890

breitung gewonnen, daß es nicht mehr als ein Sport, sondern direkt als eine Volksgewohnheit angesehen werden muß." Diesen Satz kann man unterschreiben, denn der aus England importierte Bicycle-Sport hatte im ausgehenden 19. Jahrhundert wirklich schlagartig den Kontinent verändert. "Vor kurzem fragte man noch skeptisch: Was? Sie - radeln?" - Heute heißt es: Ja was, ist's möglich, Sie radeln nicht?! - und im Stillen zieht der mitleidige Frager bereits seine Schlüsse über die offenbar gestörte Gesundheit oder das Spießbürgertum des oder der Gefragten!" schildert 1897 der Münchner Kunsthistoriker Paul von Salvisberg den neuen Kulturfaktor.

Doch weiter im Vorwort: "Da das Fahrrad eine Maschine ist, welche durch die Körperkraft des Menschen in Bewegung gesetzt wird, so war es von vornherein wahrscheinlich, daß die Benutzung desselben, namentlich in dem Umfange, wie es geschieht, für den Körper des Fahrenen nicht gleichgültig sein würde. Die in der letzten Zeit angestellten, daraufhin gerichteten Untersuchungen haben die-

se Anschauung auch durchaus bestätigt. Sie haben gezeigt, daß der Gebrauch des Fahrrades von sehr eingreifender Bedeutung für die Gesundheit des Fahrenen sein kann. Es wird infolgedessen die Gesundheit eines nicht unbedeutenden Teiles des Volkes je nach der Art der Anwendung des Rades in günstiger oder ungünstiger Weise beeinflusst werden können. Wie man sieht, handelt es sich um eine sehr wichtige Sache . . ." Hierzu muß man wissen, daß in der Ärzteschaft scharfe Kontroversen über pro und contra des Radfahrers vorausgegangen waren, oft deutlich von der Sorge getragen, die Emanzipation der jungen Frauen durch das individuelle Verkehrsmittel könne zu weit gehen. "Solange aber das Urteil (der Ärzte) in suspenso bleibt, sollten die Eltern ihren Töchtern aus ethischen Rücksichten das Fahren nicht gestatten", beschied ein anonymes Pamphlet "von einem Arzt" seine Leser. Kein Geringerer als Robert Koch hatte schon 1887 in dem Familienblatt "Über Land und Meer" hygienische Bedenken gegen das Zwei- und Dreiradfahren und den Übermäßigen Rudersport erhoben. Die Radfahrerinnen setzten sich damals zur Wehr: "Fragt in Radfahrangelegenheiten um ärztlichen Rat nur einen Arzt, der selbst Radfahrer ist. Selbst der allergeheimste Herr Medizinalrat, und wenn er von medizinischer Weisheit trieft -, das Radfahren und dessen Wirkungen kann er nur beurteilen, wenn er selbst Radfahrer ist."

Genau hier war Schiefferdecker initiativ geworden: "Es lag daher nahe, in einem Buche vom medizinischen Standpunkt aus, aber doch möglichst allgemein verständlich, unsere Kenntnisse über die Einwirkung des Fahrrades auf den Menschen zusammenzufassen und sie so weiteren Kreisen zugänglich zu machen ... Indessen ergab es sich bei näherer Überlegung sehr bald, daß es ganz unmöglich war, diesen Gegenstand zu behandeln, ohne gleichzeitig auch sehr eingehend alles den Bau und die Mechanik des Fahrrades wie die Nebenapparate be-



treffende in ziemlich ausführlicher Weise zu besprechen. So kam es, daß in diesem Buche auch eine umfassende Übersicht über die Arten der Fahrräder, die Verschiedenheiten ihres Baues, die Nebenapparate etc. gegeben werden mußte." Wie die Rezeptionsgeschichte der Monographie zeigt, war für die Standesgenossen diese Wendung zur Technik nicht zwingend. Obleich das Werk im August 1900 zur Besprechung bei der Deutschen Medizinischen Wochenschrift einging, blieb es drei Jahre lang unbesprochen liegen.

Schiefferdecker hatte auch noch nicht alles gesagt. 1901 erschienen von ihm in Schmidt's Jahrbüchern der gesamten Medizin und als Sonderabdruck im Leipziger S. Hirzel-Verlag die "Indikationen und Contraindikationen des Radfahrens", 80 Seiten ohne Kapiteleinteilung, aber mit komplettem Zitatenapparat. Ob diese Auseinandersetzung mit den Publikationen der Fachkollegen ein Kapitel des

Ratgebers werden sollte, aber vom Verleger abgelehnt wurde, oder eben der Versuch war, die fachliche Diskussion zum Ratgeber nachzuliefern, ist nicht zu klären. Jedenfalls fand sich hier gleich ein kompetenter Rezensent, der Grazer Physiologe Oskar Zoth, der selbst über die Physiologie des Fahrradfahrens gearbeitet hatte und von Schiefferdecker zitiert worden war:

"In der vorliegenden Abhandlung, die sozusagen ein Pendant zu des Verfassers im Vorjahr erschienenen umfangreichen Werke das Radfahren und seine Hygiene' bildet, wird zunächst von einer allgemeinen Charakteristik des Radfahrens in Bezug auf die Art der Bewegung, die Inanspruchnahme der verschiedenen Organsysteme des Körpers und den Kraftverbrauch, sowie von den physiologischen Wirkungen des Radfahrens namentlich auf die Blutgefäße, das Herz, den Blutdruck, die Athmung, den Appetit, das Muskel- und Nervensystem, die Nie-

ren und die Haut ausgegangen." Und er referiert dann sehr ausführlich die Details.

Erst nach drei Jahren erinnerten sich die Herausgeber der Wochenschrift des Schiefferdecker/Schumacher und ließen ihn von Zoth unter der Rubrik "Öffentliches Sanitätswesen" nun endlich besprechen: "In einem stattlichen Bande von 34 Bogen liegt uns das von Ulmer's Verlag vortrefflich ausgestattete Werk des Bonner Anatomen zur Beurteilung vor. Es ist uns bis heute kein ähnliches Buch über den Gegenstand von gleicher Gründlichkeit und Ausführlichkeit bekannt." Aber auch hier: "Über den ersten Abschnitt Das Fahrrad' soll an dieser Stelle nicht referiert werden. Der originellere Theil des Werkes, über den hier berichtet werden soll, ist der zweite (physiologisch-anatomische) Abschnitt."

Heute sehen wir das anders. Es ist gerade der von den damaligen Medizinern verschmähte Teil, der das Buch

## INFORMATIONSDIENST VERKEHR

ein bundesweites Informationssystem des  
ARBEITSKREISES VERKEHR  
und Umwelt e.V.  
(Umkehr)

**IDV**



Der INFORMATIONSDIENST VERKEHR (IDV) erscheint drei- bis viermal im Jahr und dient dem Informationsaustausch und der Koordination der im Verkehrsbereich tätigen Bürgerinitiativen, Gruppen und Einzelpersonen. Der IDV ist gleichzeitig auch zu einer Fachzeitschrift geworden und enthält auf über 80 Seiten Informationen zu den Themenbereichen Verkehr, Stadt- und Regionalplanung sowie Umweltschutz.

**Einzelheft** bei der Redaktion: UMKEHR e.V., Exerzierstraße 20, 13357 Berlin-Wedding, für 5,- DM plus Porto und Verpackung. Dort sind auch weitere Materialien erhältlich. Bitte Liste anfordern.

**Abonnement** durch Überweisung von mindestens 40,- DM (reicht für etwa 5 bis 6 Ausgaben) auf das Konto:

Jochen Richard Sonderkonto, Aachen, Kto.-Nr. 01 58 71 85 03, Postbank Köln, BLZ 370 100 50.

heute auch technik- und kulturgeschichtlich so interessant erscheinen läßt, daß ein gekürzter Nachdruck gewagt werden konnte. Die Mediziner und Physiologen haben sich um die Jahrhundertwende viel intensiver mit dem Fahrrad befaßt als etwa die deutschen Ingenieure. Lange nachdem sein Erfinder, der Freiherr von Drais, durch einen journalistischen Rufmord erledigt, als Alkoholiker gestorben war, bewertete beispielsweise 1877 der hannoversche Professor Moritz Rühlmann in seiner Maschinenbaukunde das Veloziped noch immer als Schwindel- und Kunstreiterfuhrwerk, worauf bis 1920 kein deutscher Ingenieur über das Fahrrad schrieb, Ganz anders in England, wo der Ingenieurdozent Archibald Sharp ein heute nachgedrucktes Standardwerk verfaßte, oder etwa Frankreich, wo die Académie des Sciences den Traktat des Mathematik-Professors Carlo Bourlet zum Thema preiskrönte.

So ist Schiefferdecker bis heute im deutschen Sprachraum der einzige geblieben, der eine systematische Erfassung von Mechanik, Ergonomie und Physiologie unternommen hat - und er hat daraus sogar einen lesbaren Ratgeber gemacht. Körpergrößen-Anpassung, ergonomische Sattelwahl und -verstellung, Dimensionierung der Kettenräder je nach Anforderungen hat er geschildert und dabei das deutsche Standardwerk zum Fahrrad geschaffen. Viele dieser Ratschläge gingen in den seitherigen Jahrzehnten wieder verloren, da die Autoren von Fahrradbüchern nicht zu den zitierfreudigen gehörten. So liest sich der Schiefferdecker/Schumacher noch heute fast so aktuell wie zu seiner Zeit.

Den weiteren Lebensweg entnehmen wir dem Nachruf des Bonner Anatomie-Ordinarius Sobotta, wovon es zwei Versionen gibt: einen entschärften in der Chronik der Universität Bonn und einen denkwürdigen im Anatomischen Anzeiger. Wenn wir aus dem letzteren zitieren, so auch in der Absicht, daß der studentische Nachwuchs einmal mehr erkennen möge, daß für ein auskömmliches Univer-

sitätsleben die wissenschaftliche Arbeit zwar eine notwendige, aber keine hinreichende Bedingung ist. Der Nachruf war nach dem Ableben auch der Witwe verfaßt worden, und die Tochter, einziges Kind, im fernen Leipzig verheiratet. Die drei Enkelinnen (eben heute in Freiburg, England und Argentinien).

"Wer sich der Bonner Anatomientagung von 1901 noch erinnert, der wird, wie es wohl allen Teilnehmern gegangen ist, im Gedächtnis haben, daß man damals eigentlich gar nicht bei La Valette zu Gast war (den die meisten Kollegen damals gar nicht oder kaum zu sehen bekommen haben), sondern bei M. Nussbaum und besonders bei Schiefferdecker, auf deren Schultern die ganze Last der Geschäfte lag. Für die große, ja überwiegende Mehrzahl der Mitglieder der Anatomischen Gesellschaft war das die erste und blieb die einzige Gelegenheit, den stillen und mit zunehmendem Alter immer zurückgezogener lebenden Gelehrten kennenzulernen. Nicht wenige Fachgenossen haben damals wohl den Eindruck gewonnen, daß es ein Unglück für Schiefferdecker bedeutet hat, daß er zu La Valette gegangen ist, von dem ihm weder eine Anregung für seine wissenschaftlichen Bestrebungen ausgehen konnte, noch eine Förderung in seiner Laufbahn möglich war. Auch sein Kollege M. Nussbaum war ihm trotz persönlich völlig ungetrübten Verhältnisses beider zueinander in seiner wissenschaftlichen Betätigung ganz wesensfremd. Und so saß Schiefferdecker zwei Jahrzehnte bei La Valette fest und verpaßte hier die Möglichkeit, durch eine Berufung einen seiner wissenschaftlichen Bedeutung entsprechenden Platz zu erringen. Dazu kam eine ihm eigene Bescheidenheit, eine gewisse Scheu davor, seine eigene Persönlichkeit und seine Leistungen von sich selbst aus in den Vordergrund zu stellen."

1908 wurde Bonnet als Nachfolger von La Valette Ordinarius. "Es ist verständig, daß es dem um zwei Jahre älteren Schiefferdecker, der sozusagen mit dem alternden und wissenschaft-

lich vollkommen untätigen La Valette trotz aller seiner erfolgreichen eigenen wissenschaftlichen Bemühungen selbst etwas eingerostet war, schwer wurde, sich unter den neuen Institutsdirektor unterzuordnen. Dazu kam, daß beide, Bonnet und Schiefferdecker, grundverschiedene Naturen waren. Unwillkürlich schob Bonnet auch seinem Abteilungsvorsteher, den er von seinem Vorgänger übernommen hatte, einen Teil der Schuld an dem keineswegs erfreulichen Zustande zu, in dem er das anatomische Institut in Bonn übernehmen mußte. Und wenn Schiefferdecker sein dauerndes Fernbleiben von dem Gebäude der Bonner Anatomie nach seiner Pensionierung mir wie anderen gegenüber mit den Worten motivierte: 'Bonnet hat mich ja herausgeschmissen', so war diese Auffassung mit einer gewissen Härte des Schicksals sicherlich zu entschuldigen; ganz gerecht war sie eigentlich nicht, hatte doch Schiefferdecker, wie aus den vorhandenen Akten (nicht mehr aufzufinden, d. V.) ersichtlich ist, durch ärztliches Zeugnis nachweisen lassen, daß ihm, der doch nach wie vor der erste Prosektor des Anatomischen Instituts war, die fernere Betätigung auf dem Präpariersaal nicht mehr möglich sei. Unter diesen Umständen konnte der Institutsdirektor nicht anders handeln, als die Angelegenheit dem Ministerium zur Entscheidung zuzuleiten, das dann von sich aus die obengenannte Regelung traf." Das Ministerium habe ihn 1911 als Abteilungsvorsteher pensioniert, wobei ihm in seiner Eigenschaft als unbesoldeter außerordentlicher Professor ein Lehrauftrag für Anthropologie erteilt und ein festes, aus Pension und Remuneration für den Lehrauftrag zusammengesetztes ansehnliches Einkommen garantiert worden sei.

"Die Lösung, die nun erfolgte und die für Schiefferdecker zweifellos eine ehrenvolle und pekuniär auffällig günstige war, ist natürlich nur die Folge der unglücklichen Konstellation gewesen, durch die zwei Männer, noch dazu den einen, Und zwar den älteren, in abhängiger Stellung vom anderen, zu-

sammengeworfen wurden, die miteinander nicht nur nicht harmonierten, nein, die überhaupt nichts miteinander zu tun hatten. Das mußte früher oder später zu einer Katastrophe führen." Immerhin hat Schiefferdecker in einer anthropologischen Arbeit einmal Bonnet zitiert.

"Schiefferdecker richtete sich nun ... im Universitätsgebäude teils mit eigenen Mitteln, teils mit Unterstützung von anderer Seite (des Elisabeth-Thompson-Science-Fund; d. V.) ein eigenes Laboratorium ein, in dem er in aller Muße seine Untersuchungen fortsetzen konnte. Da er einen Lehrauftrag für Anthropologie erhalten hatte, nannte er diese seine neue Wirkungsstätte auch Anthropologisches Laboratorium der Universität'. Eine offizielle Wirkungsstätte, die als solche unter diesem Namen auch im Personalverzeichnis der Universität geführt worden wäre, war das nie." Sobotta berichtet dann, wie er auf Verwendung von Fakultätsmitgliedern bei seinen Berufungsverhandlungen die Ernennung Schiefferdeckers zum ordentlichen Honorarprofessor erreicht habe, wodurch jener glücklich durch die Inflation gekommen sei. 1923 sei Schiefferdecker altershalber emeritiert worden.

Sobotta befaßt sich sodann mit den wissenschaftlichen Leistungen, wobei er die Erfindung und Entwicklung der Celloidin-Einbettung hervorhebt, und

fährt dann fort: "Später wandte sich Schiefferdecker einigen anderen histologischen Problemen zu, und in erster Linie sind es zwei Gebiete gewesen, auf deren erfolgreiche Bearbeitung er immer wieder zurückkam: Gebiete, auf deren erfolgreiche Bearbeitung sich im wesentlichen auch sein Ruf als Histologe gründet; das eine ist die Frage des Verhaltens der Muskulatur zu ihren Kernen, das zweite behandelt die Hautdrüsen des Menschen. Besonders das erste Thema hat er immer erneut in Angriff genommen und durch immer weitere Beispiele erläutert. Weniger geschätzt sind die kleinen Mitteilungen und Veröffentlichungen Schiefferdeckers aus dem Gebiete der Anthropologie." Dem Anatomen mußte natürlich bedenklich erscheinen, daß Schiefferdecker wieder einmal das engere Fachgebiet verließ: "über die Haarlosigkeit des Menschen", "über den Kulturzustand der Urmenschen", "Die Bedeutung des Duftes für das Geschlechts- und Liebesleben des Menschen und der Tiere" waren keine Themen nach dem Geschmack Sobottas. Und vollends das Alterswerk des 77jährigen "Kleidung und Nacktheit" war ja wieder mal viel zu populär - mit dem Nebeneffekt, daß es heute noch lesbar ist. Schiefferdecker entwarf hier eine klarsichtige Vorschau auf den heutigen Kleider-Komment. Beim Besuch der Tochter in Leipzig beobachtete er zum Beispiel,

daß die dortigen Straßenarbeiter mit nacktem Oberkörper arbeiteten. Im rheinischen Bonn muß das demnach 1926 noch undenkbar gewesen sein.

Verfasser eines größeren Werkes (Lehrbuch usw.) sei Schiefferdecker nicht gewesen, dagegen habe er dieses Werk mit Kossel und Behrens herausgegeben, das heute natürlich völlig veraltet sei. Sobotta hat gut spotten, hatte er doch erfolgreiche Atlanten der Anatomie herausgegeben. Außerdem trifft seine Aussage so nicht zu: In der dem Nachruf folgenden Literaturliste finden sich die Monographien "Neurone und Neuronenbahnen" (Leipzig 1906) und "Die Hautdrüsen des Menschen und der Säugetiere" (Stuttgart 1922), eine weitere, "Muskeln und Muskelkerne" (Leipzig 1909), hat er weggelassen.

Durch einen Oberschenkelbruch zwei Jahre ans Bett gefesselt starb Paul Schiefferdecker am 12. 4. 1931 in einem Bonner Krankenhaus; die Universität flaggte halbmast. Neben einem Gelehrtenleben im Dienste der Medizin hat er dem Fahrrad, jener zeitlosen Maschine, und dessen deutschsprachigen Benutzern sein Standardwerk gewidmet. Vielleicht war dazu an den deutschen Universitäten nur ein Stiller in der Lage.

H.E. Lessing, Mannheim

Bei uns sind präsent:

30 Liegeräder

10 Dreiräder

40 Anhänger

und viele andere

Sonderkonstruktionen.

Im Angebot:

440er Alu Hohlkammer Aero Felge ohne Speichenlöcher  
20"-Aluminiumfelgen (440)

106,- DM  
15,- DM

**RÄDERWERK**  
Der Spezialist für Spezialräder

Calenberger Str. 50 · 30169 Hannover  
Telefon 0511/ 71 71 74  
Telefax 0511/ 71 51 51



# Der Kurvenleger "Swingle"

Ein Nachtrag zur Kurvenlegerdiskussion in PRO VELO 41

Als Diskussionsbeitrag zum Thema "Kurvenleger" stelle ich ein Fahrzeug vor, bei dem es nicht auf Geschwindigkeit und Beschleunigung ankommt. Ich wünsche mir für jedes Wetter und für die Kurzstrecke eine echte Alternative zum Auto. Deshalb kommt für mich nur ein Dreirad in Frage (der Standsicherheit und des Gepäcktransportes wegen), allerdings sollten Nachteile des Dreirades (z.B. Schrägstellung bei abfallender Straßendecke) vermieden werden. Diese Forderungen sehe ich im Kurvenlegerprinzip verwirklicht.

Die Neigung eines Fahrzeugs soll es ermöglichen, im Idealfall die Resultierende aus Flieh- und Gewichtskraft durch den Aufstandspunkt des Rades zu richten. Sie muß also abhängig von der Geschwindigkeit und vom Fahrstil frei einstellbar sein.

Zwei Räder vorne und eines hinten hielt ich für die sicherste und des Antriebes wegen am leichtesten zu reali-

sierende Konzeption. Im Sinne der Übersicht von Ingo Kollibay (PRO VELO 42, S. 5) ist mein Fahrzeug ein voller Kurvenleger (alle Teile neigen sich), betätigt und balanciert, manuell und verriegelbar.

Im Prinzip besteht die Vorderachse aus zwei übereinander positionierten Streben, die durch Senkrechte verbunden sind (Parallelogrammachse). Die Eckpunkte des Parallelogrammes sind als Gelenke ausgebildet. Die horizontalen Streben lassen sich gegeneinander verschieben, wodurch die senkrechten (Flucht der Laufräder) schräg gestellt werden. Ich bin jedoch der Auffassung, daß in der Kurve das kurveninnere Rad weniger geneigt werden muß als das kurvenäußere (Grund: Das kurvenäußere Rad hat einen längeren Weg in derselben Zeit wie das kurveninnere zurückzulegen. Das kurvenäußere Rad erfährt also eine größere Fliehkraft als das kurveninnere. Z.B. ist der in einer Kurve außen

fahrende Radrennfahrer stärker geneigt als der kurveninnere, wenn beide in derselben Zeit um die Kurve kommen wollen). Die Lenk- und die Neigebewegung sind also gegenläufig zueinander, eine Zwangskopplung der beiden ist deshalb nachteilig. Deshalb ist der obere Holm der Achse durch mehrere Gelenke unterbrochen, um die verschiedenen Neigungswinkel je nach Kurve einzustellen (siehe Abb. 1).

Eine Unart hat der Kurvenleger mit dem Zweirad gemein: Von alleine bleibt er nicht stehen (labiles Gleichgewicht). Diese Unart habe ich dem "Swingle" durch zwei Federn abgewöhnt, die das Fahrzeug im Stand stabilisieren (siehe Abb. 2). Die Kurvenneigung während der Fahrt wird zum einen durch die Gewichtsverlagerung des Fahrers, zum anderen durch die Lenkbewegung am Lenker erzielt. Der Lenker hat neben der horizontalen Freiheit, wie sie für das normale Lenken notwendig ist, eine senkrechte Freiheit (siehe Abb. 2). Durch Herabdrücken des Lenkers auf der kurveninneren Seite wird das Fahrzeug über Bowdenzüge in die gewünschte Neigung gezwungen. Selbst bei Gerade-

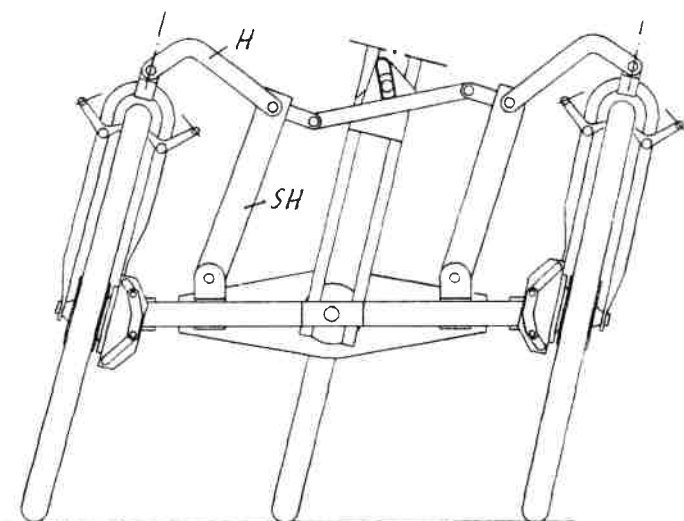


Abb. 1

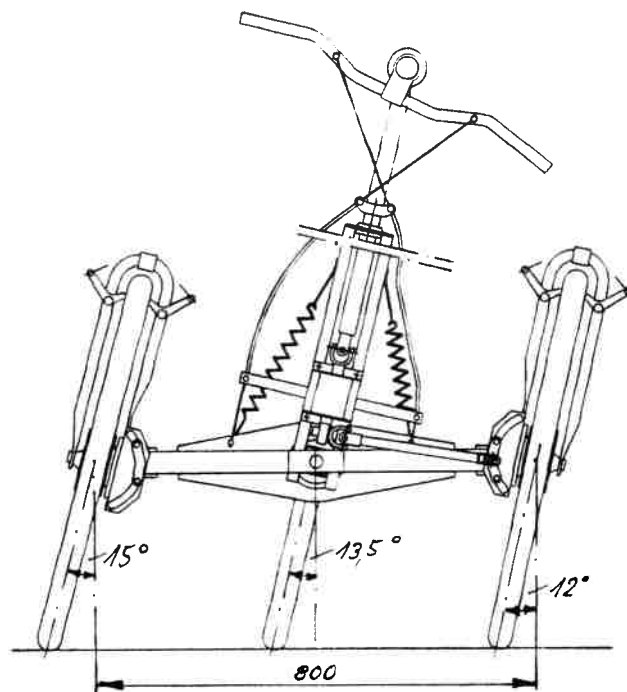
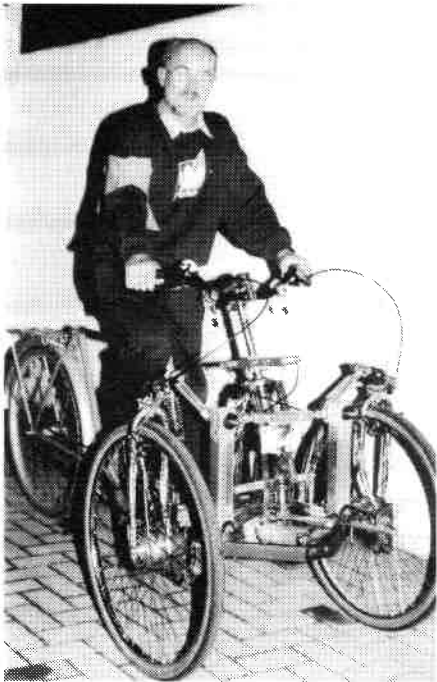


Abb. 2



gelgelenk gelagert ist. Auf diese Weise sind beide Vorderräder um alle drei Raumachsen drehbar. Man kann die Vorderräder also lenken und in die Kurve legen, und zwar unabhängig voneinander (siehe Abb. 3).

Die Nachteile meines Fahrzeuges will ich nicht verschweigen:

► Beim ersten Fahrzeug handelt es sich um ein Versuchsfahrzeug, bei dem es zunächst um die Prüfung des Prinzips und der Funktionstüchtigkeit ging. Viele Anordnungen sollten verstellbar sein, um unterschiedliche Geometrien ausprobieren zu können. Es handelte sich somit um einen rollenden Versuchsstand und nicht um ein optimiertes Fahrzeug. Daher rührt auch das Gewicht von 60 kg, das sich für eine alltagstaugliche Version sicherlich bis auf 30 kg abspecken läßt.

► Es gibt konstruktionsbedingt keinen Nachlauf bei den Vorderrädern, die Lenkung stabilisiert sich also nicht selbst.

► Die Spurbreite von 800 mm und die Gesamtbreite von 1000 mm sind für

ausfahrten bewährt sich diese Steuerungsmöglichkeit. Auf schräger oder unebener Straße drückt man den Lenker auf der Seite herunter, auf der das Rad hochzukommen droht. Das Fahrgefühl ist dabei dem Reiten nicht unähnlich.

Die bei dieser Dreiradgeometrie normalerweise zur Anwendung kommende Achsschenkellenkung habe ich durch eine von mir entwickelte Konzeption ersetzt. Jedes der beiden Vorderräder ist mit zwei Dünningkugellagern auf einer Hohlachse gelagert, die im Radzentrum in einem Ku-

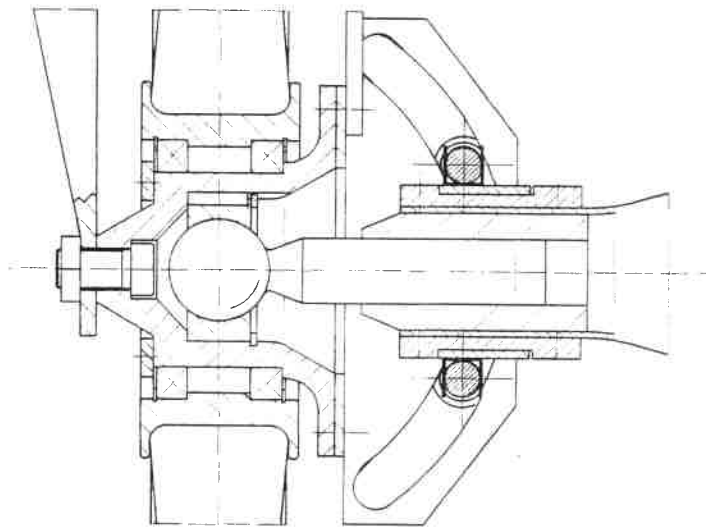
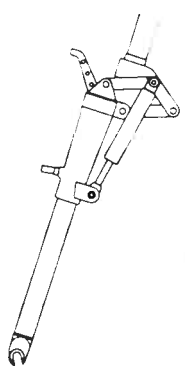


Abb. 3

den Alltagsgebrauch zu groß, die von Ingo Kollibay geforderte maximale Gesamtbreite von 70 cm ließe sich bei meiner Konstruktion problemlos realisieren.

Ich habe das "Swingle" aus reinem Interesse an der Materie entwickelt. Ich könnte mir vorstellen, daß es in der Industrie kommerzielle Interesse an diesen Ideen gibt. In diesem Falle bitte ich, mit mir Kontakt aufzunehmen:

Dipl.-Ing. Wolfgang Christ  
Gustav-Mahler-Ring 17  
37154 Northeim  
Tel. 05551/5707



## ICE - Liegeradfedergabeln

- von 20" bis zu 28" lieferbar - Sonderanfertigungen möglich
- optimale Geometrie für Liegeräder (z.Bsp. Randsteinüberfahrt)
- sehr ausgewogene Fahreigenschaften durch steife Ausführung
- für Magura Bremse optimiert, SACHS -Scheibenbremsvariante
- leicht wechselbare Stoßdämpferpatronen, Sonderpatronen
- wartungsfreie Konstruktion komplett " made in Germany "

ICE GmbH Schubertstr.3/1 75242 Neuhausen 3 Tel.: 07234-9516-0 Fax: 9516-95

## Unterrichtsprojekt:

# Faszination Liegerad

Anfangen hat alles mit einer kleinen Gruppe fahrradfasziniertes Schüler. Man diskutiert begeistert über Möglichkeiten, sein von der Stange gekauftes Bike noch leichter, einzigartiger und ausgefallener zu "tunen" - auch der Schüler braucht sein Statussymbol.

Damals kamen die meisten von uns auch zum ersten Mal mit dem Thema Liegerad in Berührung. Was doch so alles auf zwei mit Muskelkraft angetriebenen Rädern machbar ist - faszinierend!! Dementsprechend wurden von uns Werbebroschüren, Zeitschriftenartikel und Bücher zum Thema Liegerad aufgesogen, fanden aber bei den Preisen für die begehrten Objekte seine natürlichen Grenzen. Die anfängliche Euphorie begann zu schwinden, und es schien, als ob der Traum vom Liegerad für immer und ewig unerfüllt bliebe.

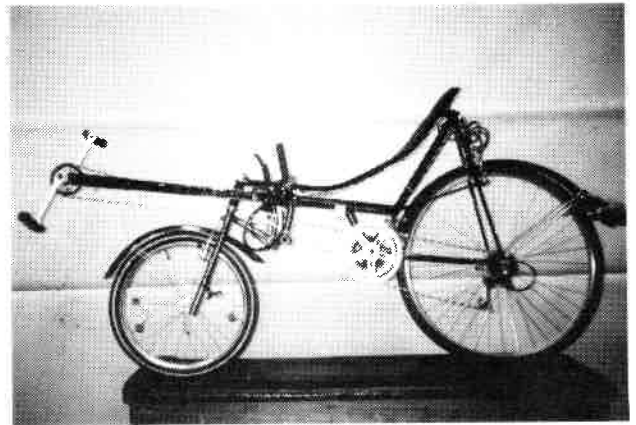
Am Schuljahresende gibt es an unserer Schule (Gymnasium und Realschule) sogenannte Projektstage. In zwei Tagen werden bis zu 40 von Schülern, Eltern und Lehrern angeregte Themengebiete als Projekte angeboten, die dann von Schülerinnen und Schülern frei nach eigenem Interesse gewählt werden können. Zum Zeitpunkt der Projektvorschläge kam un-

ser Sportlehrer auf die Idee, einen Workshop anzubieten, der sich mit dem Thema "Erkundung und Selbstbau von Fahrrädern" beschäftigen sollte.

Unsere Schule verfügt über eine gut ausgestattete Metallwerkstatt mit Drehbank, Fräse und Autogenschweißgerät. Für unser Projekt gewannen wir unseren Metallwerklehrer, unter dessen Anleitung wir seine "Heiligtümer" auch benutzen durften.

Unser zweitägiges Projekt begann mit einer "Planungskonferenz", zu der wir uns mit Selbstbaubroschüren und Sperrmüllrädern präpariert hatten. Vorab hatten wir zu dieser Besprechung auch einen der Konstrukteure des Anthrotech-Liegedreirades eingeladen, der uns vor Ort sein Produkt demonstrierte, uns auf Probleme beim Rahmenbau hinwies und uns mit praktischen Tips für unsere Pläne behilflich war.

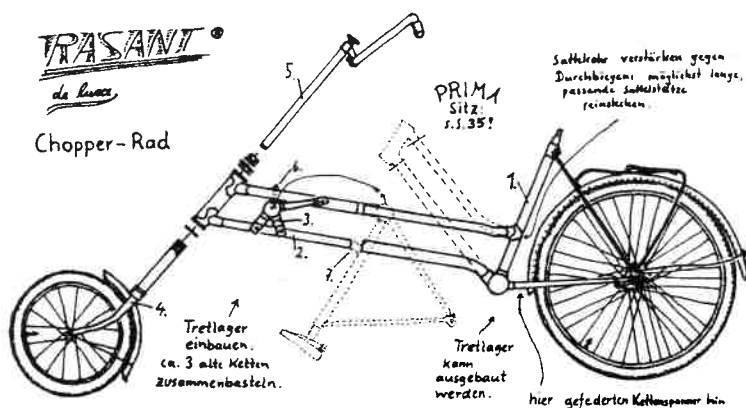
Unsere "Planungskonferenz" entschied sich dann für die Eigenrealisierung eines Chopper-Tandems, frei nach den Vorgaben aus der Schriftenreihe "Einfälle statt Abfälle" von Christian Kutzt (siehe Abb). An den beiden



Projekttagen schafften wir es immerhin, den Rahmen fertigzustellen. Aber was bedeutet das schon, wenn man ein Fahrrad anpeilt! Um die Früchte unseres Schaffens ernten zu können, erklärten sich zwei Teilnehmer bereit, in den Sommerferien das Gefährt fertigzustellen. Das Ergebnis war tatsächlich dieses Sesselrad-Choppertandem, bei dem die vordere Person auf einem "Gurt-sessel" mehr liegend als sitzend nach vorne tritt und der Hintermann seinen Sattel über der Stelle vorfindet, an der sich bei einem Normalrad der Gepäckträger befindet.

Unser Werk fuhr weder besonders schnell noch auffallend langsam, aber überall, wo dieses Ding auftauchte, beschäftigte es die Leute. Wir ernteten mal abweisende, mal belustigte und manchmal sogar bewundernde Blicke. Immerhin ein toller Anfangserfolg für uns Schüler. Wir hatten es geschafft, unser eigenes Fahrrad zu bauen, und es fuhr ohne Mängel. Doch segnete es dann am Tag der Schulvorführung das Zeitliche, als knapp 200 kg zweier kräftig gebauter Lehrer den Hätetest machen sollten. Zu unserer Ehrenrettung sei angeführt, daß nicht unser Rahmen versagte, sondern daß die verwendete Alu-Recyclinghinterradfelge der körperlichen Grazie unserer Testlehrer nicht standhielt.

Ein Jahr war schon fast wieder vergangen, als unser Sportlehrer erneut mit einem Projektvorschlag dieser Art auffuhr. Diesmal aber unter dem konkreten Thema "Wir bauen uns ein Liegerad". Nach anfänglicher Skepsis unsererseits legte er uns dann aber Pläne eines einfach zu bauenden Liegers vor. Den Plan - für unsere Zwecke opti-



mal, weil einfach zu zeichnen und zu realisieren - hatte er von der Liegeradschmiede Staubach und Klar aus Erlangen gekauft. Dieses "Zap-Liegerad" ist wirklich ein mit einfachsten Mitteln herstellbares und alltagstaugliches Liegerad, das ohne großes handwerkliches Können nachgebaut werden kann. Die dafür benötigten Spezialteile (Tretlagerbuchsen, Steuersätze usw.) können natürlich ebenso über diesen Laden besorgt werden.

Zu diesem Vehikel wird nur ein gut erhaltener Fahrradrahmen benötigt. Eine 20" Vorderradgabel, ein Vierkant-Stahlrohr 35x35 mm, 120 cm lang, ein Tretlagergehäuse mit BSA-Gewinde, die üblichen Fahrradkomponenten und ein wenig Geduld und handwerkliches Geschick bilden den Rest.

Wie ein Jahr zuvor fanden wir uns an den Projekttagen in unserer Schulkwerkstatt ein, um jeweils in Zweier-teams in den 2 Tagen brauchbare Liegeradrahmen zu fertigen. Die Ausbau- und Veredelungsphase konnte jeder dann nach Lust, Zeit und Geldbeutel zu Hause in Eigenarbeit vornehmen. Bei diesem zweiten Versuch gingen die Arbeiten schon wesentlich routinierter und koordinierter voran. Bereits am Ende des ersten, fast 10-stündigen Tages war ein deutlicher Erfolg bei der Entwicklung festzustellen. Unser Sportlehrer konnte es kaum fassen, daß er uns um 18 Uhr 30 geradezu aus der Schule "jagen" mußte.

Am nächsten Tag ging es schon früh wieder eifrig ans Werk. Die Konstruktion war wirklich so genial einfach, daß selbst bei unerfahrenen Konstrukteuren überzeugende Ergebnisse zustande kamen. Wir konnten unseren Augen kaum trauen. Aber am Ende des zweiten Projekttagess standen tatsächlich sechs fertige Rahmen zwecks Weiterverarbeitung zur Verfügung. In den Sommerferien schafften es dann immerhin 3 Leute, ihre Räder mit den nötigen Komponenten zu bestücken. Sie waren mit den Ergebnissen sehr zufrieden.

Als reine Materialkosten wurden etwa 200 DM verbraucht - unter Verwendung preiswerter Fahrradkomponen-

ten. Nach oben gibt es sicherlich keine preislichen Grenzen. Allerdings muß es nicht immer das Feinste vom Feinsten sein, was man sich antut. Es gibt eine ganze Reihe von Wegen, auch preiswerter an hochwertige Komponenten zu gelangen. Es können Gebrauchtteile sein oder aber auch Auslaufmodelle usw..

Für eine erste Teststrecke über 40

km, die wir mit dem Mountainbike in 90 Minuten bewältigten, benötigten wir mit unseren Liegern knapp 75 Minuten. Dies war eine zweite Bestätigung unserer Arbeit: Wir bauten nicht nur unser eigenes Fahrrad, sondern wir hatten auch noch ein schnelles auf die Reifen gestellt!!

Elmar Bernhardt

Peter-Vischer-Gymnasium Nürnberg



Große Marktübersicht - Beratung  
Verleih - Gebrauchsträder  
Spezialteile & Systemzubehör

Fon 02204-61075 Fax 02204-61076

Dolmanstraße 20 D-51427 Bergisch Gladbach

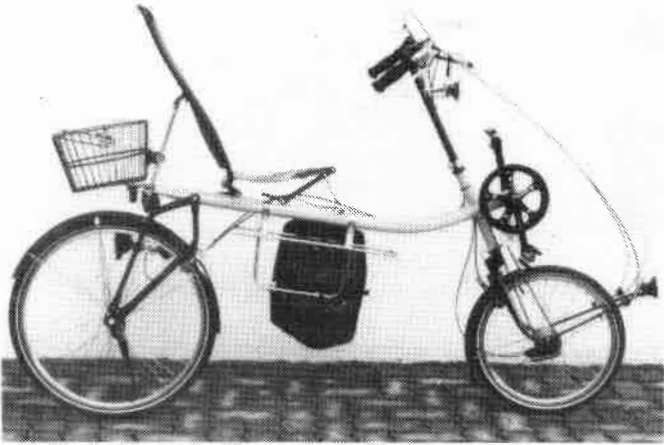
Mo - Fr 12 - 18.30 Do - 20.30 Sa 10 - 14

Mittwoch geschlossen & nach Vereinbarung

Versandunterlagen gegen 3 Mark Rückporto

# Das BEVO-Bike

## Liegerad mit Vorderradantrieb



Es gibt zwei Arten von Liegerädern, die langen und die kurzen. Sie unterscheiden sich durch die Lage des Tretlagers, bei den ersteren liegt es hinter, bei dem letzteren vor dem Vorderrad, das lange ist ein gutes Reiserad ("Länge läuft"), das andere ein wendiges und schnelles Sportgerät. Dies scheint die herrschende Lehre im Liegeradbau zu sein. Die einzelnen Modelle unterscheiden sich nur noch in technischen Raffinessen und diversen **Ausstattungsmerkmalen**.

Bei dieser dualen Sicht der Dinge ist ganz verschütt gegangen, daß am Anfang der deutschen HPV-Szene der Kölner Professor Paul Schöndorf stand, der mit dem Tretlager über dem Vorderrad einen dritten Weg verfolgte (siehe Winkler/Rauch, *Fahrradtechnik*, Bielefeld 1993, S. 422; dort ist Schöndorf mit seinem Fahrzeug anonym abgebildet). An diese Entwicklungslinie, die nicht weiter verfolgt wurde, knüpft das Bevo-Bike an. Diese Liegerad-Variante zielt auf die innerstädtische Verwendung, für die der lange Lieger zu sperrig ist, der kurze aber zu nervös. Die notgedrungen höhere Bauart ist für den beabsichtigten Einsatzzweck vorteilhaft. Sie ermöglicht eine gute Rundumsicht und bei den häufig erforderlichen Ampelstops ein rasches Anfahren. Wie

beim Aufstehen aus einem Stuhl kann diese Bewegung zum ersten Vortrieb genutzt werden. Bei niedrig gebauten Liegern ist gerade das rasche Anfahren ein Problem, denn beim Lösen der Bremsen haben die angewinkelten Beine das Bestreben, das Fahrzeug in die entgegengesetzte Richtung zu drücken. Für den geübten Liegeradler ist dies

alles kein Problem, aber für das Bevo sind nicht die Liegeradfreaks die Zielgruppe, sondern die an der Technik wenig interessierten Alltagsradler, die eine bessere Alternative zum hergebrachten Fahrrad suchen.

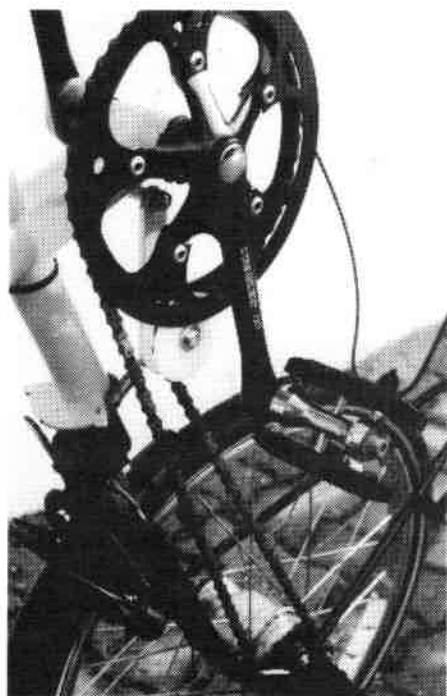
Das Bevo-Bike hat mit den anderen Liegerädern im Vergleich zu den hergebrachten Rädern den besseren Fahrkomfort gemein. Worin sich das Bevo-Bike von den anderen Rädern unterscheidet, ist, daß eine Zuladung das Fahrzeug nicht instabiler, sondern stabiler macht. Dieser Effekt wird dadurch erzielt, daß die Last unterhalb des Rahmens zwischen die Räder in dafür speziell konstruierte Vorrichtungen gehängt wird (zwei Alternativen werden angeboten: Ein Korb, in den die Last hineingelegt werden kann oder ein Gestell, an das z.B. normale Fahrrataschen angehängt werden können). Ja, bei den anderen Typen ist dieser Raum durch die Kettenführung blockiert. Der Konstrukteur hat dies Problem durch einen Vorderradantrieb gelöst. Dadurch ist erstens der Platz für das Gepäck gewonnen, ferner die für Liegeräder übliche überlange Kette eingespart, drittens eine hundertprozentige Entkopplung zwischen Antrieb und Hinterradfederung erreicht worden, viertens gibt es keine Schwierigkeiten bei der Längenangepas-

sung des Fahrzeuges (die Kettenlänge muß nicht nachgestellt werden, es werden keine verschiedenen Rahmengrößen benötigt) und letztendlich kann die Hinterradschwinge samt Hinterrad nach vorne geklappt werden, was den Transport ggf. erleichtert.

Erkauft worden sind diese Vorteile durch eine aufwendige Lenk-Antriebseinheit des Vorderrades. Folgendes Problem galt es zu lösen: Wie kann ich auch während des Lenkeinschlages, also in der Kurve, weitertreten? Einfach wäre es, wenn das Tretlager so befestigt wäre, daß es die Lenkeinschläge der Gabel mitmachen würde. Das hätte aber die fatale Konsequenz, daß man praktisch "um die Ecke" treten müßte. Beim Bevo ist das Problem so gelöst, daß das Tretlager wie gewohnt Teil des Rahmens ist, dagegen verwindet sich die Kette beim Lenkeinschlag. Normalerweise ist das jedoch nicht problemlos, denn beim Seiteneinschlag schwenkt die Nabe aus der Flucht der Kettenlinie, und die Kette würde vom Kettenblatt ablaufen. Damit dies nicht passiert, sind einige Vorkehrungen notwendig. Zum einen ist die Gabel gekröpft, so daß die Nabenmitte trotz Gabelkrümmung mit der Verlängerung einer gedachten Linie durch das Steuerkopfrohr fluchtet. Dadurch wird Platz für die Kette geschaffen. Ferner wird der unbelastete Strang der Kette mittels einer Kunststoffrolle geführt, so daß sie nicht vom Kettenblatt ablaufen kann.

Im Fahrversuch hat sich diese Konzeption überzeugend bestätigt. Im innerstädtischen Verkehr stellt sich rasch die gleiche Sicherheit ein wie bei einem konservativen Rad, allerdings mit deutlich gesteigertem Komfort. Sitzfläche und Lehne lassen sich unabhängig voneinander in unendlich viele Positionen bringen. Kritiker dieser Konzeption bemängeln die eingeschränkte Berggängigkeit des Fahrzeuges. 7-prozentige Steigungen habe ich mühelos genommen. Anders sieht es aus, wenn der Untergrund locker oder matschig ist, dann dreht sich das Vorderrad durch. Ärgerlich fand ich da die eingebaute Sachs-Super 7-





Vorderradantrieb von oben. Zu sehen ist die Kunststoffrolle mit Federzug sowie die Seitenanschlagsbegrenzung

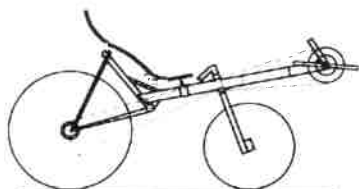
Nabenschaltung (eine Kettenschaltung ist, durch den Vorderradantrieb bedingt, nicht möglich). Es ist schwierig, die einzelnen Gänge paßgenau zu justieren. In der Regel übersprang ich immer ungewollt einige Gänge. Aber diese Probleme sind bekannt und liegen nicht an diesem Fahrzeug. Eine Steigerung des Schaltungskomforts ist mit Einführung der von Sachs angekündigten 12-Gang-Nabenschaltung zu erwarten.

Ärgerlich fand ich einige Details. So befriedigte die Schellenbefestigung des Wetterschutzes am Testrad nicht, sie löste sich trotz ständigen Nachziehens immer wieder. Auch ist die Positionierung des Frontscheinwerfers hinter der Verkleidung (das Licht muß durch die Scheibe "durchgucken") nicht so glücklich. Zwar konnte ich bei Lichtfahrt keine nennenswerte Lichteinbuße registrieren, doch meine Scheibe war auch noch neu und unverkratzt. Damit der Vorderradantrieb reibungslos funktioniert, ist eine Lenkein-

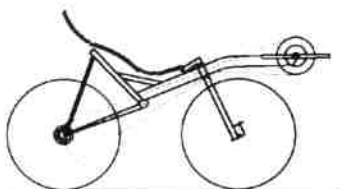
schlagbegrenzung vorgesehen. Der Führungsstift ist jedoch aus so weichem Material, daß er sich ständig verbogen hat und damit seine Funktion verlor.

Trotzdem: Mit dem Bevo-Bike ist eine interessante neue Konzeption für ein Alltagsrad vorgestellt worden. Zwar liegt der Preis mit ca. 2.700,- DM (Ausstattung mit 7-Gang-Nabe) deutlich über dem Preis durchschnittlicher Alltagsräder, jedoch in der Klasse der Liegeräder bewegt er sich an der unteren Grenze. Es wäre zu wünschen, daß das Bevo-Bike eine Herausforderung auch für andere Konstrukteure wäre, neue Wege bei der Entwicklung konsequenter Alltagsräder zu gehen. (bf)

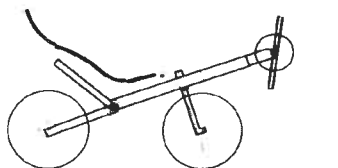
Bezugsadresse:  
Voss Spezial-Rad GmbH  
Tulpenweg 2  
25524 Itzehoe  
Tel. 04821/78023  
Fax: 04821/79693



**Liegeflitz**  
Der Allrounder für Alltag und Reise



**Rennflitz**  
Das schnelle, unverkleidete Liegerad

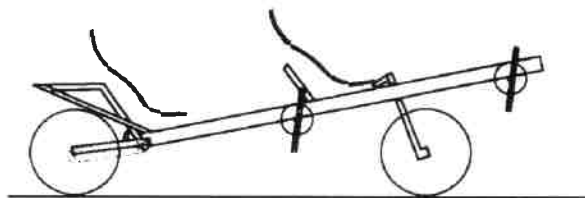


**Klappflitz**  
gerade in der Testphase, ab Herbst 1996 erhältlich

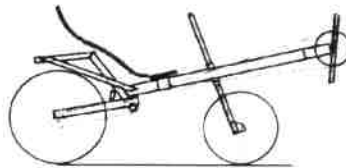
## Liegeflitzer

Deisterstraße 21  
30167 Hannover

Rahmen ab DM 900,-  
Komplettäder auf Anfrage  
Liegeflitz Bausatz DM 200,-



**Liegeflitz Tandem**  
Voll entkoppelter Antrieb, voll gefedert und sehr verwindungssteifer Rahmen



**Liegeflitz City**  
auch für kleine Menschen, voll gefedert

# Das "B 140" der VSF-Fahrradmanufaktur GmbH



Die VSF-Fahrradmanufaktur GmbH Bremen geht ins 10. Jahr ihres Bestehens. Für die traditionsreiche Fahrradindustrie ist dies ein kurzer Zeitraum. Dennoch verkörpert die Fahrradmanufaktur und der Verbund der selbstverwalteten Fahrradbetriebe e.V. (VSF e.V.), aus dem die Fahrradmanufaktur

hervorgegangen ist, ein Stück bundesdeutscher Fahrradkultur.

Der VSF e.V. hat seine Wurzeln in den frühen 80er Jahren. Beginnende hohe Jugendarbeitslosigkeit, Ideen von selbstbestimmtem Leben, Kritik an der Großtechnologie ließen Träume vom alternativen Leben und Arbeiten entstehen und mit viel Elan wurde versucht, diese Träume in

konkreten Projekten zu realisieren.

So entstanden auch eine ganze Reihe von alternativen Fahrradläden, die sich zu den etablierten durch 1.) selbstbestimmte Lebens- und Arbeitsformen, durch 2.) bessere Kundenbetreuung und durch 3.) bessere (langlebigere und benutzerfreundlichere)

Produkte abheben wollten. 1985 schlossen sich diese Fahrradläden zum VSF e.V., zunächst mit dem Sitz in Bremen, später in Berlin, zusammen.

Lagen die ersten beiden Programmpunkte in der eigenen Hand, so war man bei dem 3. Punkt auf das Angebot der Hersteller angewiesen. Aus der Idee heraus, Produkte anzubieten, die den eigenen Ansprüchen genügen würden, ist die Idee geboren, die Produktion eigenverantwortlich zu gestalten. Aus diesem Anliegen heraus ist die VSF Fahrradmanufaktur GmbH entstanden, die heute rechtlich vom VSF e.V. unabhängig ist, jedoch enge geschäftliche und informative Kontakte unterhält. So gibt es zwischen den Fahrradläden und der Manufaktur einen Entwicklungsbeirat, der bei der Modellpflege und -entwicklung Erfahrungen aus der Praxis vor Ort in die Produktion einfließen lassen soll.

Begonnen wurde mit wenigen Modellen, die aber in qualitativ hochwertiger Ausstattung und Verarbeitung. 1988 bot die Fahrradmanufaktur z.B. drei Grundmodelle an, ein

## Vam Bike

**Rad & Rat**

**KINGCYCLE  
AEROPROJECT  
PIVOT  
STREET MACHINE  
FLUX  
HASE  
FLEVOBIKE  
OSTRAD  
RAPIDE u. a.**



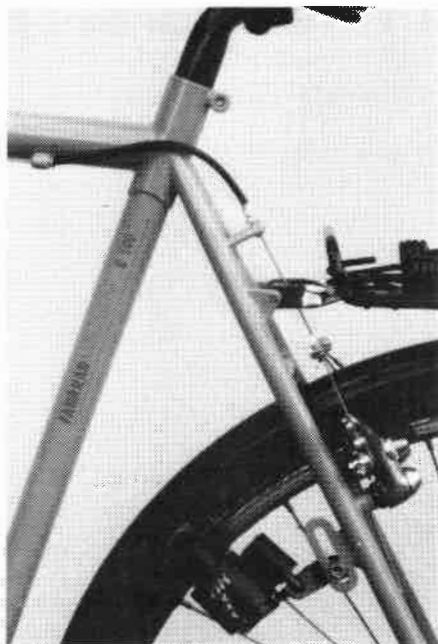
Alte Poststraße 21 · 53840 Troisdorf · 02241/78645 · Katalog geg. 3,- DM

"Leichtsportrad" (damals eine geläufige Kategorisierung) mit dem etwas euphemistisch klingenden Namen DAS RAD, ein ATB und ein Reiserad. Wie die Qualität überzeugte, drückte J. Toeller in einem PRO VELO-Praxistest mit der Überschrift "Das fast 'endgültige' Fahrrad" aus (siehe PRO VELO 17).

Während der Boom-Jahre der 80er Jahre schien der Erfolg zwangsläufig. Unökonomische Produktionsbedingungen auf dem Gelände der in Konkurs gegangenen Bremer Werft "AG Weser" taten dem keinen Abbruch. Doch die Krise der 90er brachte auch die Manufaktur ins Schlingern. Die Kräfte des Marktes forderten ihren Tribut. So manche Idee mußte relativiert werden, die Produktion wurde in neuen Fertigungshallen wirtschaftlicher gestaltet, dem gewandelten Kundengeschmack wurde durch eine verbreiterte Produktpalette entgegengekommen. Heute hat die Fahrradmanufaktur 14 Grundmodelle im Programm, die individuell variiert werden können und die sich zu einer Vielfalt von weit über 100 Modellvarianten addieren lassen.

Ein Modell, das B 140, wollen wir genauer unter die Lupe nehmen. Dies Modell unter der kalten Nummernbezeichnung wird als ATB geführt. Da wir bereits 1990 das Bremer ATB testeten (siehe PRO VELO 23), interessierten wir uns für die Bremer Modellpolitik, besonders was die Modellpflege betrifft. Um es vorweg zu nehmen: Das B 140 hat mit dem damaligen ATB nichts mehr gemein, es ist eine vollständige Neuentwicklung. Lobten wir damals die traditionelle Eleganz des ATBs, so orientiert sich das B 140 am Trend der Zeit: geschweißter Rahmen mit oversized Rohren, das obere zum Sattelrohr leicht abfallend, wahlweise mit Büffel Lenker oder Trainingsbügel ausgestattet.

Unser Testmodell war mit dem Trainingsbügel ausgestattet. Ein wirklicher Fortschritt gegenüber dem Stangenlenker des '90er Modells (aber bereits damals war der wider besseren Wissens als Huldigung vor dem Zeitgeschmack anmontiert worden). Dieser Lenker ermöglicht für den Alltags-



Überzeugende Detailarbeit

gebrauch eine ergonomischere Haltung und erlaubt dennoch zügiges Fahren bei befriedigendem Rundumblick. Die voluminöseren Rohre haben der Rahmensteifigkeit nur gut getan: Kein Rucken und Zucken, der Rahmen steht wie eine Eins. Die Rahmengenometrie erlaubt spurgetreuen Geradeauslauf ohne nervöse Schlenker.

Schaut man sich den Rahmen genauer an, so offenbart erst das Detail die Sorgfalt, mit der die Konstruk-

teure zu Werk gegangen sind. Ästhetisch überzeugende Übergänge zwischen den Rohren, Anlötteile an den richtigen Stellen, sauber plazierte Befestigungsösen. Diese Liebe zum Detail macht das besondere des Rades aus. Und hier brauchen sich die Bremer nicht zu verstecken.

Mit der Auswahl der Komponenten läßt sich der Charakter des einzelnen Rades bestimmen. Gerade bei den Komponenten hat sich in den letzten Jahren eine riesige Entwicklung vollzogen, so daß sich auch hieraus eine veränderte Charakteristik zwischen dem früheren und dem heutigen ATB ergibt. Bei der Beleuchtung wurde zum Beispiel der Lichttechnik von Busch & Müller (vorne Lumotec, hinten LED-Rücklicht mit Standlicht) der Vorzug gegeben. Es erscheint wie ein Wunderwerk der Technik, daß nach wenigen hundert Metern Fahrt mit Beleuchtung beim nächsten Ampelstop das Rücklicht durchaus einige Minuten weiterbrennt.

Im Gegensatz zu früher haben sich in der Schalttechnik Drehgriffe fest etabliert. Die Sachs New Success-Gruppe (das Testrad war noch ein 95er Modell, in der 96er Reihe wird neben Shimano STX und LX auch Sachs Quarz verbaut) schaltete sauber und zuverlässig, allein der Drehgriff Power Grip konnte wegen kratzender Geräusche und hakliger Drehbewegung nicht überzeugen.

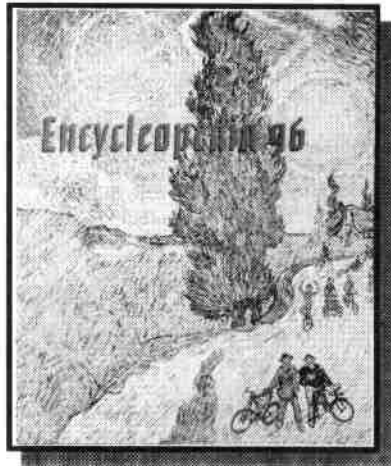
Mit einem Preis um 2.000,- DM (je nach Ausstattung) gehört das B 140 zu einer gehobenen Anspruchsklasse und wird dieser Klasse einerseits durch die Qualität der Ausführung und der Ausstattung, andererseits durch den Komfort und die aufkommende Fahrfreude im befestigten und festgefahrenen Terrain mehr als gerecht. Abseits dieser Wegstrecken ist es alleine der schmalen Bereifung wegen nicht einsetzbar - aber da sollte man ja sowieso nicht lang! (bf)

**Hersteller:**  
**VSF-Fahrradmanufaktur GmbH**  
**Zum Panrepe 24**  
**28307 Bremen**

# Encycloepedia 96

Das Buch über andersartige Fahrräder mit einem kostenlosen 35minütigem Video

**M**ittlerweile gibt es die dritte Ausgabe der Encycloepedia. Sie ist in voller Farbe von der ersten bis zur letzten Seite, und zeigt die erstaunliche Vielfalt verschiedener Fahrradkategorien weltweit – 148 Seiten gefüllt mit neuen Ideen, die auch Ihr Leben verändern könnten: Liegeräder, Dreiräder, Falträder, Transporträder, Tandems, Kinderanhänger und viele andere, neue Komponenten



rund um's Thema Fahrrad. Darüber hinaus sind alle diese Räder und Teile erhältlich, und wir sagen Ihnen wie Sie an sie rankommen. Es gibt die Encycloepedia auch in Englisch. Dieses ist die erste deutsche Ausgabe und sie kommt mit einem kostenlosen 35 minütigem Video, das die meisten der in der Encycloepedia vorgestellten Produkte zeigt.

## österreich

**BADEN**  
B.I.E.R. FAHRRAD-STUDIO  
Tel/Fax 02252-47690

**SALZBURG**  
VELOactive  
Tel/Fax 0662-435595

**WIEN**  
CYCLOPIA  
Tel/Fax 0222-5867633

## deutschland

**BAD BEVENSEN**  
FAHRRADHAUS  
Tel 05823-1386 Fax 05823-6231

**BAMBERG**  
MÜCK'S RADLADEN  
Tel 0951-57853 Fax 0951-57809

**BERGISCH-GLADBACH**  
VELOLADEN  
Tel 02202-41221 Fax 02202-41822

**BERLIN**  
OSTRAD  
Tel 030-4411164 Fax 030-4411163

**BERLIN**  
ZENTRALRAD  
Tel 030-6152388 Fax 030-6151558

**BIELEFELD**  
FREILAUF  
Tel 0521-63811 Fax 0521-172853

**BRAUNSCHWEIG**  
RADHAUS  
Tel 0531-339650 Fax 0531-337146

**DARMSTADT**  
LUFTPUMPE  
Tel 06151-291884 Fax 06151-292739

**DORTMUND**  
DAS RAD  
Tel 0231-529324 Fax 0231-551320

**DUISBURG**  
DAS RADWERK  
Tel 0203-24032 Fax 0203-288116

**ERLANGEN**  
FREILAUF  
Tel 09131-202220 Fax 09131-201710

**FRANKFURT**  
RADSCHLAG  
Tel 069-451064 Fax 069-453284

**FRECHEN**  
LOWRIDER  
Tel/Fax 02234-63892

**FREIBURG**  
RADHAUS  
Tel 0761-280832 Fax 0761-280838

**GERMERSHEIM**  
HAASIES RADSCHLAG  
Tel 07274-4863 Fax 07274-779360

**GRÖLKING**  
RADSCHLAG MUSKEL-  
BETRIEBENE FAHRZEUGE  
Tel 08053-2374 Fax 08053 2397

**HALLE**  
FAHRRADIES  
Fax 0345-36865

**HAMBURG**  
PRO VELO  
Tel 040-7213109 Fax 040-7212988

**HAMBURG**  
THE NEW CYCLIST  
Tel 040-4220658 Fax 040-4220659

**HAMBURG**  
RADHAUS IM WERKHOF  
Tel 040-393992 Fax 040-3902302

**HANNOVER**  
RÄDERWERK  
Tel 0511-717174 Fax 0511-715151

**HÜLLHORST**  
RADHAUS  
Tel 0574-5454 Fax 05744-5469

**KERPEN**  
RÜCKENWIND  
Tel/Fax 02237-52603

**KÖLN**  
ZWEI PLUS ZWEI  
Tel 0221 9514700 Fax 0021 9514720

**LÜBECK**  
SATTELFEST  
Tel: 0451-704687 Fax 7063742

**LAUDA**  
FORUM Fahrrad Zukunft  
Tel 09343-5554 Fax 09343-1599

**MAINZ**  
FAHRRADLADEN  
Tel 06131-225013 Fax 06131-23017

**OLDENBURG**  
DIE SPEICHE  
Tel 0441-84123 Fax 0441-83471

**REUTLINGEN**  
TRANSVELO  
Tel/Fax 07121-470727

**STUTTGART**  
DOPPELAXEL  
Tel 0711-2261515 Fax 0711-2261984

**TROISDORF**  
VAMBIKE Rat & Tat  
Tel 02241-78645 Fax 02241-83357

**VILLINGEN**  
TOUR  
Tel 07721-54416 Fax 07721-57664

**WUPPERTAL**  
RADFINESSE  
Spezial RÄDER  
Tel/Fax 0202-81512

## schweiz

**LANGENTHAL**  
VELORAMA  
Tel 063-229690

**SOLOTHURN**  
VELO WERKSTATT  
Tel/Fax 065-234676

**WABERN (BERN)**  
BRICOMECE  
Tel 031-9611796 Fax 031-9614123

**ZÜRICH**  
VELOLABORATORIUM  
Tel 01-2514707 Fax 01-2514762

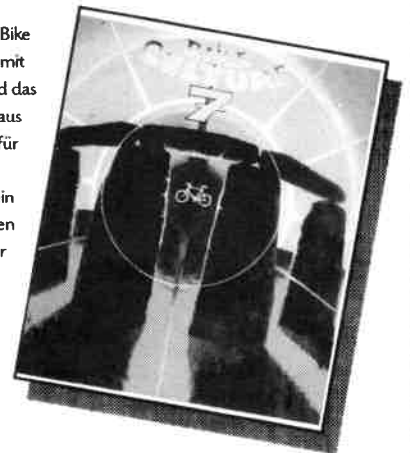


Die Herausgeber der Encycloepedia bringen auch die Fahrradzeitschrift 'Bike Culture' heraus. Es ist ein sehr unkonventionelles, farbiges Magazin, voll mit neuen Ideen, Technik, Fahrrad-Kunst, Literatur und Reiseratschlägen – und das alles ohne störende Werbung. Bike Culture bringt Fahrradenthusiasten aus der ganzen Welt zusammen; es ist ein Forum für Radfahrer, die offen für neue Ideen sind. Es ist ein Magazin für Erfinder, Visionäre und Traditionalisten. Auch die Bike Culture gibt es in deutscher Sprache. Kein in die Zukunft denkender Radfahrer sollte sich dieses Magazin entgehen lassen! Bike Culture hat 68 Seiten (ohne Reklame!!) und bietet ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis pro Seite.

**Bike Culture gibt's in den meisten der oben aufgeführten Encycloepedia Läden, oder als Ein-Jahres-Abo für DM 50.- bei folgender Adresse:**

**KGB DONNERSCHWERSTR. 45,  
26123 OLDENBURG.**

**TEL. 0441 - 88 503 89; FAX 0441 - 88 503 88**



# Literatur zur Fahrradgeschichte

Hans-Erhard Lessing (Hrsg.)  
Ich fahr' so gerne Rad ...  
dtv, München 1995, 296 S., DM 10,-

Um es gleich vorwegzunehmen: Dieses fast 300 Seiten umfassende Buch ist eine höchst kurzweilige literarische Reise durch die indes über 178-jährige Fahrradgeschichte, die nicht nur eingeschworenen Fahrradfans - diesen jedoch bisweilen sicher ganz besonderen - Lesegenuß bereiten dürfte.

Da HANS-ERHARD LESSING, der Herausgeber dieses Bandes, selbst begeisterter Fahrradfahrer und engagierter Spezialist in Sachen Zweirad ist, transportiert der gewählte Titel des Buches "Ich fahr' so gerne Rad" wohl auch, intendiert oder nicht, seine eigene leidenschaftliche Einstellung zum Fahrrad obendrein gleich mit, was Kenner der Fahrradszene und Fahrradenthusiasten nicht weiter verwundern mag.

Daß hier einer am Werk war, der sich auf die Suche gemacht hat, interessante "Geschichten von der Lust, auf dem eisernen Rosse dahinzujagen", aufzuspüren, so nämlich lautet der Buchuntertitel, zeigen die in diesem Band versammelten Beiträge allemal. Diese Anthologie folgt dabei den verschiedenen Spuren des Fahrrades von den Anfängen bis in die jüngere Gegenwart auf eine geradezu beliebige Weise, was hier jedoch nicht weiter stört, denn es handelt sich ja nicht um eine systematische Darstellung zur Geschichte des Fahrrades.

Trotzdem läßt es LESSING sich in einem Schlußessay nicht nehmen, auf die anfängliche Geschichte des Fahrrades komprimiert zurückzublicken, indem er überblickartig einzelne Eckdaten aufzeigt und die eher schubweise Entwicklung des Radfahrens grob skizziert, die um 1817 mit der bedeutenden Erfindung der Laufmaschinen

des Freiherrn von Drais in der Tat ihren Lauf nahm und seither - allen Widerständen zum Trotz - keinen Stillstand mehr und am Ende des 19. Jahrhunderts mit dem "Rover", dem von John Kemp Starley (1884/85) entwickelten niederen Sicherheitsfahrrad aus England für Damen und Herren, den großen gesellschaftlichen Durchbruch fand. Damit war übrigens der Prototyp der heutigen Fahrräder geschaffen, wobei die ständige Optimierung und technische Weiterentwicklung des Fahrrades das erklärte Ziel der Zweirad-Tüftler wurde.

Zu dem auf offener Straße immer sichtbarer werdenden Wandel in puncto Fahrrad und zum Radfahren an sich äußerten sich viele damalige Zeitgenossen mit Geist und Witz und etliche zum Glück auch "schwarz auf weiß", was sich insbesondere aus heutiger Sicht unterhaltsam liest, wie Sie probeweise sogleich selbst feststellen können.

PAUL VON SALVISBERG, ein Münchener Verleger, trifft mit seiner Bemerkung im Jahre 1897 wohl den damaligen Zeitgeist: "Was, Sie - radeln?" - Heute heißt es: 'Ja was, ist's möglich, Sie radeln nicht?'" (S. 290 f). Aber Radfahren wollte immer schon gekonnt sein. Ein Kirchenmann aus Baltimore, der so seine Erfahrungen mit dem Rade gemacht hatte, schimpfte anno 1896 in einer Sonntagspredigt gar fürchterlich auf die "diabolischen Werkzeuge des Dämons der Finsternis", womit er ohne jeden Zweifel Fahrräder meinte. Er verteufelte sie geradezu: "Wer da glaubt, er hat eins in der Gewalt und die wilde Satansnatur besiegt, siehe da, den werfet es auf die Straße und reißet ein großes Loch in seine Hosen. ..." (S. 58). Die offenbar ernstesten Nachteile der Maschine wurden immer wieder beklagt, "... die Gefahren des Umschlagens, die manchen Arm, manches Bein, manche Rippe und in

Folge dieser Verletzungen auch ein paar Leben kosteten ...", wie im Polytechnischen Journal von 1821 nachzulesen ist (S. 72).

Wen wundert es angesichts dieser schmerzhaften Erfahrungen da noch, daß die Kunst, Rad zu fahren, unterrichtsmäßig von Experten gelehrt wurde. MARK TWAIN beschreibt diesen nicht weniger schmerzlichen Lernprozeß in seiner bekannt witzigen Art, in der Short story "Wie man das Hochrad zähmt" (1884), die wie folgt beginnt: "Ich überlegte mir die Sache und kam zu dem Schluß, daß ich es schaffen könnte. Also ging ich runter, kaufte mir eine große Dose Pond's Extrasalbe und ein Hochrad. Der Experte kam mit mir zum Unterricht nach Hause. Dort wählten wir, der Intimität halber, den Hinterhof und gingen ans Werk." (S. 7).

Auch LUDWIG GANGHOFER, bekannt als Schriftsteller idyllischer und sentimentaler Unterhaltungsromane und Erzählungen aus der bayerischen Bergwelt, geht die Thematik des Radfahrens in "Die Fahrschule" (so der Phantasietitel des Herausgebers) recht erfrischend an. "Der eine scheint wie für das Rad geboren und avanciert schon nach wenigen Stunden zum 'Freifahrer links herum', ... der andere quält sich im Schweiß seines Angesichtes Wochen und Monate lang, ohne daß es gelingen will, dieser kapriziösen Teufelsmaschine Herr zu werden." (S. 177).

Von Stürzen, blauen Flecken und schlimmer abgehenden Karambolagen wissen noch einige weitere Autorinnen und Autoren in diesem Band zu berichten.

Ganz im Gegensatz zu den beklagten Verlusten, entdeckten die Frauen, die sich ihnen durch das Fahrrad erst eröffnenden neuen Freiheiten, anfangs heimlich, dann öffentlich ganz zum Entsetzen und gegen den erheblichen Widerstand der nicht radelnden Gesellschaft sowie noch lange Zeit vor allem zum Verdruß der damaligen Männerwelt. Manche der hier treffend ausgewählten Texte, die das Damenradfahren zum Thema machen, sind dem breiten Publikum bisher wohl nicht be-

gegnet. JEROME K. JEROME schreibt 1899, sie selbst sei dabei, "fortschrittlich zu werden, wie wir sagen. Noch vor zehn Jahren hätte keine Frau, die ihren guten Ruf hütet und noch auf einen Ehemann hofft, ein Fahrrad bestiegen: Heute sausen sie zu Tausenden durch die Lande" (S. 107). GEORG HERMANN (1901) hebt in seiner kurzen Ausführung deutlich auf die freiere Stellung der Frau in der Öffentlichkeit ab, die sie dem Fahrrad zu verdanken habe (S. 185). Wie auch die Frauenrechtlerin ROSA MAYREDER aus Österreich zu Anfang dieses Jahrhunderts zu der Auffassung kam: "Das Bicycle hat zur Emancipation der Frau ... mehr beigetragen als alle Bestrebungen der Frauenbewegung zusammen" (S. 36).

Lesenswert ist in diesem Zusammenhang auch der Beitrag von AMALIE ROTHER, Berliner Journalistin und Fahrradaktivistin der allerersten Stunde, die u.a. beschreibt, wie sie und ihre Freundin Clara Beyer sich 1890 als erste Damen auf einem Dreirad radelnd dem entsetzten Volke zeigten und zu dieser Zeit um den eben zitierten sog. "guten Ruf" fürchten mußten: "Bemerkungen liebenswürdigster Art fielen in Haufen, kurz, die Sache war das reinste Spießbrutenlaufen, so daß man sich immer fragte, ob das Radfahren denn alle die Scheußlichkeiten aufwäge, denen man ausgesetzt war. ... Auch ... hatte die Radfahrerin gesellschaftlich mit einem geradezu fanatischen Hasse zu kämpfen. ... Radfahren war und blieb 'unweiblich'. Einen vernünftigen Grund, warum, konnte natürlich niemand angeben. ... Aber dann, wenn man endlich draußen angekommen war und unter dem grünen Laubdach auf schöner Chaussee dahinflog, wenn die Brust sich weitete und das Herz höher schlug, dann schwor man sich wieder: Und wenn es noch neunmal toller käme, ewige Treue dem Radfahrersport!" (S. 90).

Diese Sehnsucht gepaart mit Fernweh war mithin wohl Antriebsfeder für die Weltumrundung in den 1880ern von Thomas Stevens auf einem Hochrad, der in dieser Buchausgabe

mit seinem Columbia "Expert" zu sehen ist (S. 127). Ebenfalls von der Reiselust gepackt war MARGARET LE LONG. Sie machte sich im Jahre 1898 ganz allein per Rad auf den abenteuerlichen Weg durch die Staaten von Chicago nach San Francisco, ungeachtet der allerschlimmsten Prophezeiungen einiger ihrer Mitmenschen - wie "gebrochene Glieder, Tod durch Verhungern oder Verdursten, Verführung durch Cowboys oder Skalpiertwerden durch Indianer" (S. 17). Solche Reisen waren zu damaliger Zeit gar sensationell und für eine Frau erst recht. LE LONG veröffentlichte sodann ihren aufschlußreichen und gar nicht langweiligen Reisebericht (wie sie uns heute bisweilen zugemutet werden) in der damaligen, Lifestyle-Zeitschrift "Outing" (S. 290). Unter der von LES SING kreierten Überschrift "Allein quer durch Amerika" hat er zu recht Eingang in diese Sammlung gefunden (S. 17 - 36). Schon ein kurzer Textauszug dieser Abenteuerreiseberichterstattung dürfte ein wenig die Faszination der Autorin widerspiegeln, die trotz aller Widrigkeiten wohl immer von solchen Unternehmungen ausgeht: "Zahllose Schrammen, Beulen und Schürfungen bei mir und an meinem Rad bezeichnen die Augenblicke, an denen ich mich in Bewunderung der wilden Großartigkeit der Landschaft verlor und vergaß, daß ich einen bockenden Bronco von Fahrrad ritt" (S. 25).

Auch die sich für den Schelmenroman interessierende Leserschaft wird voll auf ihre Kosten kommen, wenn GIOVANNI GUARESCHI'S Don Camillo Tränen in die Augen getrieben werden, weil sich jemand sein Damenfahrrad mit dem grünen Schutznetz, natürlich unrechtmäßig, angeeignet hat. "Diese Tatsache, daß man einem armen Priester mit fünfundzwanzig Lire in der Tasche sein Fahrrad gestohlen hat, war eine moralische Angelegenheit, die man nicht mit den gewöhnlichen Dingen des Lebens vermengen darf" (S. 83). Der Beitrag: Die Entführung aus der Klosterschule von ARTHUR CONAN DOYLE führt uns mit Sherlock Holmes und Dr. Watson gera-

dezu in das Genre des klassischen Detektivromans, und Holmes kriminalistischer Spürsinn macht auch vor Reifenspuren nicht halt. Er behauptet sogar: "Ich kenne zweiundvierzig verschiedene Radsuren" (S. 152). Mehr darf an dieser Stelle jedoch nicht verraten werden.

Ich sollte - speziell für die Gruppe der notorischen Fahrradfahrerinnen und -fahrer - noch auf eine wirklich köstliche Geschichte verweisen. Sie heißt "Albina und das Fahrrad" und ist von JAQUES FAIZANT. Durch ein Mißverständnis begleitet Albina (Amerikanerin) den durchaus fahrradinfizierten Mann ihrer Freundin zum "Salon du Cycle", einer großen Fahrradmesse in Frankreich und fragt nichtsahnend: "Was sollen all diese baicycls hier?" ... Ich erklärte ihr, daß es sich um einen halbjährlichen Ritus handle und daß wir zusammen mit anderen Gläubigen, ... hierherkämen, um dem Heiligen Rahmen zu huldigen, außerdem der Hl. Kette, dem Hl. Ritzel, den Zwillingen der Hl. Bremse, nicht zu vergessen dem Hl. Christophe, der sich vor allem um die Klingelschalen kümmert" (S. 262). FAIZANT'S Beitrag ist ein echter Geheimtip für Kennerinnen und Kenner der Fahrradscene! FLANN O' BRIEN'S Satire lesen Sie bitte nur, wenn Sie ganz sicher gehen können, daß Sie nicht zum gefährdeten Personenkreis gehören. Sonst erwischt Sie vielleicht auch noch ein "heftiger Fall von Sturme-Archer" (S. 52). Und wie so etwas ausgeht weiß man ja, oder?

Selbstverständlich versäumt es der Herausgeber nicht, KARL VON DRAIS selbst ausführlich zu Wort kommen zu lassen, der seine Idee, eine möglichst einfache Zweiradfahrmachine zu konstruieren, 1817 selbst erläutert: "In theoretischer Hinsicht liegt der bekannte Mechanismus des Rades, auf die einfachste Art für das Laufen angewandt, zugrunde. Die Erfindung ist daher in der Absicht auf Ersparung der Kraft fast ganz mit der sehr alten der gewöhnlichen Wagen zu vergleichen. So gut ein Pferd auf den Landstraßen, im Durchschnitt, die auf einen verhältnismäßig wohl gearbeiteten Wagen

geladene Last viel leichter samt Wagen zieht, als ohne ihn die Ladung auf dem Rücken trägt, so gut schiebt ein Mensch sein eigenes Gewicht viel leichter auf einer Maschine fort, als er es selbst trägt" (S. 284).

Dank der bunten Auswahl - in der neben deutschsprachigen Texten ebenso Übersetzungen aus anderen Sprach- und Kulturräumen, verschiedene Epochen und Literaturgattungen, bekannte wie unbekannt Autorinnen und Autoren berücksichtigt sind - entpuppt sich dieses Fahrradlesebuch mit seinen über 30 Geschichten mit zum Teil vom Herausgeber selbst erfundenen Überschriften und zudem zahlreichen pointierten Exzerpten unterschiedener Befürworter wie auch ebensolcher Gegner des Rades, als sprudelnde Quelle phantastischer wie auch ganz authentischer Darstellungen. Diese, sowie die 11 Abdrucke von Zeichnungen (alle in schwarz-weiß gehalten) sind bestens geeignet, einer breiten Leserschaft neben dem Lesespaß zudem Einblicke in die Zeit unserer Vorfahren und ihre bei weitem nicht nur lustvollen, sondern oftmals auch sehr schmerzlichen Erfahrungen, zu gewähren, wollte man sich ehemals mit eigener Muskelkraft auf einer Maschine und schneller als zu Fuß fortbewegen.

Wer sich auf diese Tour de Literatur einläßt, der wird vielleicht erstaunt sein, wie viele Literaten sich überhaupt mit dem Thema Fahrrad bzw. Radfahren beschäftigt haben, und noch mehr erstaunen mag vermutlich ihre zum Teil recht innige und skurril anmutende Beziehung zu diesem Vehikel, die nicht nur poetischer Natur, sondern gelegentlich auch recht real gewesen sein dürfte. Der interessierten Leserschaft ist es jedoch leider nicht vergönnt, wesentliche lebensgeschichtliche Daten über die Schreiberinnen und Schreiber zu erfahren, was insofern insbesondere wünschenswert gewesen wäre, als in dieser Lektüre eben auch Texte völlig unbekannter Personen versammelt sind. Ein solcher Überblick wäre etwa im Anhang sicherlich gut aufgehoben gewesen,

Beim Auffinden der einzelnen Literatur bietet die hier gewählte Anordnung im Quellenverzeichnis in der Reihenfolge der Beiträge im übrigen keine Vorteile. Das Absehen von der alphabetischen Reihenfolge fällt jedoch andererseits durch den überschaubaren Umfang dieses Verzeichnisses nicht so sehr ins Gewicht.

Es ist hier natürlich nicht möglich, allen Texten dieses Sammelbandes in gleichem Maße gerecht zu werden, ohne gleichzeitig auch auf jeden einzelnen isoliert einzugehen, was dem Prinzip der Gleichheit folgend angemessen, nicht jedoch in Einklang mit einer tolerablen Länge für eine Rezension zu bringen wäre. Kurzum: Die hier zusammengesetzten Geschichten stellen alles in allem eine gelungene Auswahl dar, und ich kann das Buch zu lesen nur empfehlen. Daß sich der Preis dieses Taschenbuches (Format 10,5 X 18 cm) auf zehn Deutsche Mark beläuft, ist ein zusätzliches Plus und kommt somit auch Leuten mit kleinem Geldbeutel bei ihrer Kaufentscheidung entgegen. Und noch etwas: Beim Ein- oder spätestens Abtauchen in diese kleine Sammlung literarischer Kulturgeschichte des Fahrrades wird möglicherweise selbst der bisher (noch) nicht vom Fahrrad infizierten Leserschaft diese ganz besondere Mensch-Maschine-Beziehung mehr oder weniger verständlich.

Pascal Schweitzer (Hrsg.)  
Fahradgeschichten  
Ein Lesebuch für Liebhaber  
Byblos Verlag  
Berlin 1993, 206 S., DM 24,80

Ein Buch mit dem Titel "Fahradgeschichten" vermag sicherlich vielfältige Assoziationen hinsichtlich aller möglichen Geschichten über diese Maschine und ihre Fahrerinnen\*) bzw. Fahrer auszulösen und vielleicht denkt man dabei sogar an ein eigenes ungeheuerliches Fahrraderlebnis, das Stoff genug böte, um ebenso aufgeschrieben zu werden.

Wie auch immer: Die einst verlachte Zweiraderfindung, die Laufmaschi-

ne des Baron Karl von Drais und die in der Folgezeit immer wieder heftig umstrittenen diversen Modelle muskelbetriebener Hoch- und Niederräder haben jedoch nicht nur die Menschen auf die Räder gesetzt. Mit Ausweitung der industriellen Herstellung gewann das Fahrrad erfreulicherweise großen Einfluß auf viele Lebensbereiche der Menschen. Es bewirkte völlig neue, sensationelle Möglichkeiten der Fortbewegung im Alltag wie auch z.B. im Freizeit- und Sportbereich. So vertraut Peter Vogt dem Leser die Tagebuchaufzeichnungen eines Rennfahrers an, dessen Lebensrhythmus ausschließlich vom Rennen bestimmt wird. Lesend übersteht man die geschilderte und kräftezehrende Radsaison auch ohne Trainingsaufwand (S. 88 - 101). Dem radsportinteressierten Leser ist der Name Fausto Coppi sicher vertraut, die Lebensgeschichte dieses außergewöhnlichen Rennradfahrers wahrscheinlich weniger. Martin Ros hat diese ergreifende "Tragödie des Ruhms" aufgeschrieben (S. 161 - 199).

Die mit der Verbreitung des Fahrrades einhergehenden gesellschaftlichen Prozesse der Veränderungen erweckten stets das - mitunter auch heute noch sehr aufgeregte - Interesse der Öffentlichkeit. Daß es in Sachen Radfahren und Damenradfahren dabei immer schon zu heftiger Interessenkollision und erbitterten Kontroversen zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen und den Geschlechtern gekommen sein muß, ist so ziemlich das einzig Unstrittige. Dies belegen unzählige literarische Dokumente wie auch der Beitrag über einen heftigsten geführten Streit, ob das Fahrrad nun gut oder schlecht sei, ob das hohe oder niedere Rad besser sei, ob Frauen überhaupt Mitglied, dann aber nicht Vollmitglied im Verein zur Förderung des Radfahrens werden können. Dieser Disput spaltete einst eine ganze Stadt in unvereinbare Fronten, der quer durch alle Parteien, Vereine und Familien verlief. Es gab auf allen Seiten Gewinner und Verlierer. Doch wer den eigentlichen Sieg errungen hat, mag man erahnen und nachlesen in

der turbulenten Geschichte "Ein historischer Sieg" von Uwe Timm (S. 24 - 37).

Wen mag es bei all dem historischen Stoff also verwundern, daß diese bewegte und wirklich stürmische Geschichte des Fahrrades - das die Welt nachhaltig revolutionierte und sich vom extravaganten Spielzeug des reichen Mannes bis hin zum alltagstauglichen Verkehrsmittel für die breite Bevölkerung entwickelte - zugleich in viele weitere faszinierende Geschichten einmündete, die ebenso aufschlußreich wie spannend zu lesen sind. Ein Streifzug durch die hier versammelte Literaturgeschichte des Fahrrades beweist es aufs neue.

Nun mag man neugierig geworden sein und möchte Näheres von den "Fahrradgeschichten" erfahren. Dies ist hier nur exemplarisch möglich. Also springen wir einmal in das Stegreifspiel Radlerpech, vorgelegt von keinem geringeren als Karl Valentin, dem großen Münchener Volkskomiker. Wir befinden uns nun mitten im Verkehrsgetümmel einer Großstadt und werden Zeuge eines Zusammenstoßes mit der Polizei. Aufhänger ist zunächst einmal eine Karambolage, die Liesl Karlstadt zu Protokoll gibt: "Ich bin grad auf der Straß gegangen, auf einmal kommt der Depp mit seim Radl dahergesaust und fährt mir mit 40 km Geschwindigkeit direkt zwischen d' Füß nei, schau'n S' mich doch an, wie ich ausseh, mein ganzer Rock ist dafetzt" (S. 40). Natürlich behauptet Karl Valentin genau das Gegenteil und die Komik dieser Szene gipfelt in der Beschränktheit des Schutzmannes, der völlig überfordert und nicht einmal in der Lage ist, die Namen der beiden Beteiligten herauszufinden (S. 38 - 41). Die Organe der Obrigkeit kommen im Plädoyer zugunsten der Radfahrer vom Amtsgerichtsrat Prof. Dr. jur. Schumacher aus dem Jahre 1900 übrigens nicht besser weg. Die Radfahr- Polizeiverordnungen, die für den Radfahrer nur Verpflichtungen erhalten, aber ihre Rechte kaum oder gar nicht erwähnen, geben deutliche Hinweise auf dieses mißliche Verhältnis (S. 136 -141).

Eine weitere Geschichte aus der Gegenwart, wie die von Roger Paloma über den "New Yorker City Biker", der als Fahrradkurier in der "crazy city" um sein Über-Leben kämpft und für den dabei eigene Regeln gelten, führt uns den ganz alltäglichen Wahnsinn im Leben eines "Großstadtritters" vor Augen (S. 154 - 155). Weniger hektisch ging es vor hundert Jahren da schon beim australischen Fahrrad-Postillion zu. Gegen die Gefahren des Alltags rüstete er sich entsprechend: Ein scharf geschliffenes Messer und ein geladener Revolver gehörten zu seiner Ausrüstung (S. 200 - 202).

Die hier aus verschiedenen Fundquellen, Zeitabschnitten und Ländern zusammengetragenen verschiedenartigen Fahrrad-Geschichten - neunzehn an der Zahl und etliche Zitate - sind aus dem besagten außergewöhnlichen Stoff und folgen realen oder fiktiven Ereignissen. Die Geschichten sind jedoch keineswegs chronologisch oder thematisch gegliedert, sondern springen mit dem Rad des Fortschritts jenseits erkennbarer Ordnungsprinzipien auf den über 200 Seiten einfach kreuz und quer durch die Zeitgeschichte des Radfahrens (die Anfang des letzten Jahrhunderts mit der "Draisine" seine Urform annahm und von da ab nicht mehr zu bremsen war).

Die Auswahl der Beiträge scheint (ebenso) beliebig zu sein. Die Fahrradspuren verlieren sich im Dschungel der Geschichten immer wieder und will man ihnen bis zu ihren Anfängen folgen, wird man spätestens auf der letzten Seite ausgebremst. Über die eigentliche Erfindung der Fahrmaschine, durch die die Räder ja überhaupt erst ins Rollen kamen, erfährt der Leser leider überhaupt nichts. Nur einmal wird Karl von Drais in einem kurzen Auszug eines ärztlichen Gutachtens erwähnt, das ihn zum Halbnarren stempelt, und seine Idee, eines Tages eine große Erfindung für die Menschheit machen zu wollen, als fix, läppisch und unsinnig einstuft (S. 141). Zum Glück hat sich dieser Mann nicht von seinen Plänen abhalten lassen!

Wie die Geschichte zeigt, können auch "Halbgötter" irren.

Das Buch bietet ansonsten jedenfalls - und das ist bemerkenswert - eine recht bunte, breit gestreute und insgesamt interessante Text-Mischung, die desgleichen in beliebiger Reihenfolge gelesen werden kann. Die Fahrrad-Stories sind kurzweilig, dennoch instruktiv und stammen aus der Feder unbekannter radelnder Menschen wie auch aus der ganz bekannter Autoren, die das Fahrrad (wohl nicht nur) literarisch entdeckt haben. Es sind jedoch nicht nur Geschichten mit bloßem Unterhaltungswert, sondern sie transportieren zugleich kleine Ausschnitte der sozialgeschichtlichen Zusammenhänge des Radfahrens aus zwei Jahrhunderten indirekt mit.

Nie zuvor wurden mehr (Fahrrad-)Bücher auf den Buchmarkt geworfen! Aber werden alle die Fahrradbücher auch gelesen? Und: Wer soll sie lesen? - Diesem Buch werden wohl vorwiegend fahrradhistorisch informierte und literarisch interessierte Leser ein gleichermaßen großes Lesevergnügen abgewinnen können. Pascal Schweitzer, der Herausgeber, hat diese Erzählungen mit unterschiedlich starkem Fahrradbezug in Form eines "Lesebuch(es) für Liebhaber" zusammengestellt, wie er die vermeintliche Zielgruppe auf dem Buchdeckel kurz betitelt, und sie schon vor einiger Zeit auf den Buchmarkt gebracht. Er liegt damit voll im Trend, hebt sich jedoch nicht von anderen interessanten Lesebüchern ab. Mir fehlt in diesem Band auf jeden Fall (wie in vielen anderen Büchern übrigens auch) nicht nur eine sehr gute, sondern überhaupt eine Einführung in den Gegenstandsbereich, und das ist wirklich eine Lücke. Daneben läßt die Buchausgabe wesentliche biographische Angaben über die Autoren vermissen. Schweitzer hat somit eine gute Chance vertan, dem Leser dieser Sammlung (einleitend oder abschließend) einige ergänzende Hintergrundinformationen anzubieten, die in ihrer Widerspiegelung zudem ein interessantes Stück Fahrrad- und Literaturgeschichte hätten offenbaren kön-



nen. Und dennoch: Die zwischen den (kartonierten) Buchdeckeln versammelten Beiträge, und das ist wichtig, sind faszinierend und haben sich meine Leseempfehlung uneingeschränkt verdient.

Gaby Wölfel, Porta Westfalica

\*) Die weibliche Form von Personen und Funktionsbezeichnungen habe ich im weiteren Text nicht genannt, aber mitgedacht. Die Leserinnen und Leser mögen diese entsprechend mitdenken.



## Zwei Periodika zur Fahrradgeschichte: VeloRat und Knochenschüttler

### Bezugsquellen

#### ► Der Knochenschüttler

Abonnement (15,-/ganzes Kalenderjahr) durch Überweisung mit Adressenangabe auf das Konto T. Wagenknecht, KtoNr. 21867-903, BLZ 860 100 90, Postbank Leipzig

#### ► VeloRat

Christoph Guder, Ekbertstr. 5, 38122 Braunschweig. Gegen 3,- DM Rückporto

1994 wurde in Bielefeld im Rahmen der ersten deutschen Fahrradge-

schichtstagung das Fehlen eines regelmäßigen Forums für Fahrradgeschichte bemängelt. Mittlerweile haben sich einige teils schon lange vorher existierende Veröffentlichungen zu ernstzunehmenden Periodika der Fahrradgeschichte gemauert. Bezugnehmend auf die Auseinandersetzung mit fahradhistorisch relevanter Literatur von Hans-Erhard Lessing in PRO VELO 40, 1995 sollen der dort schon genannte "VeloRat" und der noch nicht erwähnte "Knochenschüttler" vorgestellt werden. Direkt als Reaktion auf das in Bielefeld festgestellte Manko, wurde der "VeloRat" ins Leben gerufen. Der "VeloRat" versteht sich nicht als Zeitschrift, da er weitgehend auf eigenständige Artikel verzichtet. Vielmehr will er über die teils weite räumliche Distanz der an Fahrradgeschichte Interessierten deren Vermittler sein. Der Inhalt besteht im wesentlichen aus der Leser-helfen-Lesern-Rubrik, Literaturtips und Terminangaben.

Als gratis erscheinendes Heft finanziert sich der "VeloRat" über Spenden. Die Idee hierbei ist, daß jeder, der den Service des "VeloRates" nutzt, diesen in finanzieller oder ideeller Weise unterstützt. Vom "VeloRat" angesprochen fühlen soll sich jeder, der Interesse an der Geschichte des Fahrrades und des Radfahrens hat. Wer wissen möchte, warum Fahrradreifen früher auch rot waren, wer Têve Schur war, ob einer weiß, wann der erste Radfahrverein gegründet wurde, wer ein Tandem aus den zwanziger Jahren verkauft oder ob einer so eins kaufen will und und und, der kann dies über den "VeloRat" zu erkunden versuchen. Der "VeloRat" ist also eine Art Dorflinde der Fahrradveteranisten mit dem Anliegen, Verbindungen herzustellen und aufrechtzuerhalten.

Die zur selben Zeit stark an überregionaler Bedeutung gewinnende Zeitschrift "Der Knochenschüttler" erschienen vorher als Internum der sehr engagierten Gruppe der Dresdner Fahrradveteranen-Freunde unter dem Namen "Der Dresdner Knochenschüttler". Dieses Blatt entwickelt sich zunehmend zur obligatorischen Lektüre

für vorwiegend deutsche Fahrradgeschichte. In Ergänzung zum Inhalt des "VeloRates" finden sich hier eigenständige Abhandlungen. Artikel zu technikgeschichtlichen Aspekten wie Tretlagergetriebe oder Firmendarstellungen, z.B. der Wanderer-Werke, zeugen von einer fundierten und maßgeblichen Auseinandersetzung mit Fahrradgeschichte. Hier findet sich der lang gesuchte Platz, an dem Chronisten und Historiker ihre Ergebnisse zur Fahrradgeschichte dem Fachpublikum vorstellen können.

Es stellt sich natürlich angesichts der Fülle an bereits existierenden Veröffentlichungen die Frage, ob dieser Platz nicht auch dort zur Verfügung stünde. Allerdings scheinen sowohl Fahrradzeitschriften als auch Automobil- und Motorradveteranenzeitschriften kaum in der Lage oder überhaupt nur bereit zu sein, den Wünschen der fahradgeschichtlichen Arbeit gerecht zu werden. Lediglich in dem ADFC-Organ "aktiv radfahren" als Vertreter der unmotorisierten Sparte und dem Veteranen - Fahrzeug - Verbandsinfo finden sich regelmäßig, aber auch nur spärlich Artikel zur Fahrradgeschichte. Dieser Umstand und nicht zuletzt die hohe Akzeptanz seitens der Fahrradgeschichtsforschung ermutigten zu dem Schritt, der allerdings durch Erscheinen zweier Blätter eher einem Pas de deux gleicht. Deshalb wird wohl in Zukunft eine Kooperation oder gar die Verschmelzung von "Knochenschüttler" und "VeloRat" zu einer kompakten, verlässlichen fahradhistorischen Zeitschrift erfolgen.

Darüber hinaus soll der gemeinsamen Leserschaft zusätzlich auch ein rascher Informationsaustausch über öffentliche Zugänge im Internet ermöglicht werden, da die derzeit vierteljährliche Erscheinungsweise für einige Bereiche, wie z.B. aktuelle Termine, einfach zu träge erscheint. Sicherlich wird auch diese Maßnahme dazu beitragen, noch mehr Leute für die Bedeutung von Fahrradgeschichte zu begeistern, was ein erklärtes Ziel der beiden Blätter ist.

Christoph Guder, Braunschweig

# HPV



## - Nachrichten



**Hallo, ihr HPV'ler!**

In Como liegen diese plumpen, verbauten Tretboote im Frühjahr ungenutzt am Steg. Bei Wasser-HPVs sind die Unterschiede zwischen alten Serienmodellen und neueren Entwicklungen noch deutlicher als bei den Landfahrzeugen.

Wolfgang Gronen, der die Gründung des HPV Deutschland e.V. initiiert hat, ist am 29.12.1995 gestorben. Auf der letzten Vorstandsversammlung am 19.1.96 haben wir beschlossen, mit einer Spende von 250,- DM den Erhalt seines sehr umfangreichen Archives zu den verschiedensten Radsportthemen zu unterstützen.

Ihr habt Euch sicher gewundert, daß der im letzten Heft angekündigte dunkle Rand, der die HPV-Nachrichten schon am Schnitt des Heftes erkennbar machen sollte, fehlte. Er wurde aus drucktechnischen und ästhetischen Gründen weggelassen.

Letztes Jahr wurde auf der Mitgliederversammlung gefragt, ob es auch denkbar sei die HPV-Nachrichten in einer anderen Zeitung als „Pro Velo“ abzudrucken. Als mögliche Alternativen

kommen „Bike Culture Quarterly“ und das schweizer „Info Bull“ in Frage. Im dritten und vierten „Pro Velo“-Heft dieses Jahres werden die HPV-Nachrichten nur noch einen Umfang von vier Seiten haben. Im Mitgliederrundbrief werden die HPV-Mitglieder zu einer schriftlichen Abstimmung über den Fortgang der HPV-Nachrichten aufgefordert.

Auf der Grundlage dieser Abstimmung wird die Mitgliederversammlung dann am 13.4.96 über die Vorgehensweise entscheiden. Ab Januar 1997 wird dann die neue Regelung gelten.

Wir haben beschlossen, einen monatlichen Rundbrief unter den Vorstandsmitgliedern zu verschicken, um den Informationsfluß innerhalb des Vorstandes zu verbessern. Das macht zwar Mehrarbeit, wird aber hoffentlich auch Früchte tragen.

Mittlerweile habe ich erreicht, daß der HPV e.V. bei den meisten Gerichten in einer Liste eingetragen ist (oder wird), in der Vereine verzeichnet sind, die Bußgeldzuweisungen erhalten dürfen. Vielleicht läßt sich dadurch die Kasse etwas aufbessern.

**Euer  
Arndt Last**

### Human Powered Vehicles HPV Deutschland e.V.

**1. Vorsitzender:** Arndt Last  
Morgenstraße 45, 76137 Karlsruhe  
**2. Vorsitzender:** Guido Mertens  
Im Nerheimer Felde 19, 51067 Köln  
**Schatzmeister:** Lutz Brauckhoff  
Mengeder Straße 710, 44359 Dortmund  
**Schriftführer:** Udo Joseph  
Hasertstraße 3, 50679 Köln  
**Liegeraddatei:** Andreas Pooch  
Römerstraße 44, 53840 Troisdorf

### HPV CD-ROM ist fertig!

Nachdem die Beschaffung etlicher interessanter Fotos leider länger gedauert hat als erwartet, ist die im Dezember angekündigte CD-ROM jetzt erhältlich.

Für Benutzer eines Computers (PC oder Mac) mit CD-ROM-Laufwerk bietet diese erste HPV CD-ROM 580 MB Daten, 2000 Fotos von der WM '95 in Lelystad und anderen HPV-Treffen der letzten Jahre. Weiter enthält die CD Texte des Fahrradforschungsdienstes, FAQs (frequently asked questions), etliche Minuten Videodateien (\*.mov)...

Die nicht-multimedial angelegte CD ist ein Versuch, die Vielfalt der Liegerad-Szene zu zeigen. Zusendung erfolgt zum (Selbstkosten-) Preis von 40 DM (Vorkasse bar oder Verrechnungsscheck) an:

Oliver Zechlin,  
Weimarer Straße 6, 90491 Nürnberg  
email oz@oz.msn.sub.org

## Nachruf auf Wolfgang Gronen

Im März 1985 lud Wolfgang Gronen Menschen zu sich nach Binningen ein, denen an der Weiterentwicklung des Fahrrades gelegen war. Knapp 50 Interessierte folgten seiner Einladung und beschlossen nach langer Diskussion die Gründung eines Vereins. Insofern verdankt der HPV-Deutschland e.V. seine Existenz Wolfgang Gronen.

Am 29.12.95 ist er im Alter von 79 Jahren gestorben.

Die Faszination am Fahrrad entdeckte der am 20.7.1916 in Erkelenz geborene im Alter von fünf Jahren, als er ein Radrennen verfolgte. Die bunten Trikots der Rennfahrer, wie sie von Staub umhüllt mit um den Hals gewickelten Schlauchreifen an den jubelnden Massen vorbeisausten, blieben ihm in Erinnerung. Kurz danach saß er selbst das erste Mal im sportlichen Sattel und begann alles über Radsport zu sammeln, was ihm in die Hände kam. Er wollte Radprofi werden. Das Gymnasium verließ er quasi aus mangelndem Interesse (außer am Sport). Eine Feinmechanikerlehre und viele Trainingskilometer traten an die Stelle der Schulbank. Von 1931-1937 fuhr er eine Vielzahl an Rennen.

Nach dem Krieg fand er mit über 30 Jahren nicht mehr den Anschluß an seine Rennaktivitäten. 1948 legte er einen Schrittmacherlehrgang bei Toni Merkens ein. Zum Vertrauensmann der Betreuer wurde er 1949 in den Profivorstand gewählt. Seit 1950 leitete er Radsportteams. In dieser Zeit ergaben sich erste Kontakte zu dem französischen Dichter José Meiffret, der hinter einem Schrittmacher die Bestmarke für den fliegenden Kilometer verbessern wollte. Gronen, der seine Liebe für Schrittmacherrekorde entdeckt hatte, vereinbarte mit Meiffret, sich um die Organisation der Rekorde zu kümmern. Die Rekordfahrt des Deutschen Karl Heinz Kramer hat „Mister Zwölfgang“, einer der vielen Spitznamen von „W.G.“, auch betreut: 154,4 km/h im Schnitt über 1000 m. 1962 fegte José im Windschatten eines Mercedes

300 SL mit 204,8 km/h über die Autobahn – eines der größten Ereignisse seines Lebens, wie Wolfgang Gronen selber sagte.

Bis 1970 leitete der sprachgewandte Deutsche internationale Rennteams. Das berühmteste war der „Ruberg-Rennstall“. Die liebevoll „Gronens Küken“ oder „Ruberg Adler“ genannten Amateurfahrer konnten unter Gronens Obhut gedeihen.

Gronens Freund und Vorbild Fredy Budzinski, ein berühmter Radsportjournalist der 30er Jahre, hinterließ ihm sein Archiv. Zukäufe, Schenkungen und akribisches Sammeln schafften eines der größten Radsportarchive der Welt. Um einen Eindruck der Sammlung zu vermitteln, sei erwähnt, daß Wolfgang Gronen 1984 der Deutschen Sporthochschule in Köln 20 Tonnen Archivmaterial schenkte. Dieser „Verlust“ sei schnell wieder ausgeglichen gewesen, hat er diesen Transfer kommentiert. In seiner Wahlgemeinde Binningen in der Eifel hatte er sein Archiv deponiert und arbeitete auch im hohen Alter an Fachberichten für nationale und internationale Fahrradzeitschriften, half Doktoranden bei der Dissertation und stand als „wandelndes Lexikon“ Journalisten Rede und Antwort.

Gronen war lange Zeit wissenschaftlicher Mitarbeiter der Kölner Sporthochschule. Als einzige Person ohne akademischen Grad erhielt er die Medaille dieser Hochschule.

Im HPV-Bereich war Wolfgang Gronen bei der Rekordfahrt der „White Lightning“ mit von der Partie. Als erstes HPV überschritt dieses Tandem das amerikanische Tempolimit von 55 Meilen pro Stunde und gewann so den „Alan Abott Prize“. Bei den Human Powered Flügen von Bryan Allen 1977 und bei der Armeikanalüberquerung 1979 war er dabei.

Der Name „Vector“ ist in Deutschland untrennbar mit Wolfgang Gronen verbunden. Seinerzeit holte er den ersten Vector aus den USA und machte HPVs in europäischen Radsportkreisen

salonfähig. Zusammen mit dem damaligen Vizeweltmeister in der 1000 Meter Verfolgung Gerhard Scheller fanden Rekordfahrten auf dem Kölnbonner Flughafen, an der Mosel und in Bolivien statt. Einige der Weltrekorde sind noch heute in den IHPVA Auflistungen zu finden: die 100 Kilometerfahrt im Moseltal mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 65 km/h ist bis dato unübertroffen.

Sein Buch „Geschichte des Radsportes und des Fahrrades“, das in Zusammenarbeit mit W. Lemke entstand, avancierte schon kurz nach dem Erscheinen zum Standardwerk. Sein Wirken als „Radsportpapst“ ist über die Grenzen der pedalierenden Welt bekannt. Gewürdigt wurde er in vielerlei Weise: 1985 erhielt er das Bundesverdienstkreuz am Bande, im gleichen Jahr fand eine Eintragung in den Sportbrockhaus statt und man überreichte ihm alle Verdienstnadeln des Bundes Deutscher Radfahrer (inkl. Gold mit Brillanten). Seit 1980 ist er Mitglied der Ehrengilde des BDR. Die Mitgliedschaft der ISPA (Internationale Vereinigung der Sporthistoriker) wurde ihm lebenslänglich zuerkannt. 1991 würdigte der HPV-Deutschland e.V. „seinen Vater“ mit der Ehrenpräsidentschaft.

Wolfgang Gronen wird uns durch seinen Einsatz für den Radsport und für den HPV-Gedanken in guter Erinnerung bleiben.

*Gunnar Fehlau, Leipzig*

*1. A HPV-Deutschland e.V.*

## Transport-Wettbewerb

Der Gepäcktransport mit dem Fahrrad gehört nach wie vor zu den weitgehend ungelösten Problemen des täglichen Fahrradgebrauchs. Der am Fahrrad übliche klassische „Gepäckträger“, eine Drahtkonstruktion mit Spannfeder, befriedigt nur äußerst unzulänglich die Anforderung nach sicherem und einfachem Transport von Lebensmitteln, Büchern, Werkzeug, Möbeln usw.

Daher wird ein Wettbewerb ausgeschrieben, der den Ideenreichtum bündeln und möglichst befriedigende und allseits akzeptable Lösungen zum Transportproblemen mit dem Fahrrad liefern soll.

Bewertet werden Einrichtungen zur Anbringung am Fahrrad, die die Transportleistung des Fahrrades im Alltagsgebrauch verbessern. Diese Einrichtungen werden im folgenden „Systeme“ genannt. Die Bezeichnungen „Gepäck“ und „Transportgut“ werden gleichwertig verwendet.

Vom Wettbewerb sind ausgeschlossen:

- Anhänger
- Seitenwagen
- Transportfahrräder

Kommerziell vertriebene Produkte werden außer Konkurrenz bewertet.

Die für diesen Sommer angekündigte Prämierung wird erst anlässlich eines von Burkhard Fleischer initiierten Fahrradseminars im Frühjahr 1997 in Celle stattfinden. Der erste Preis wird ein „Bevo-Bike“ sein.

### Beurteilungskriterien

Bei den Bewertungskriterien wird zwischen zwei verschiedenen Systemen unterschieden:

System A: Fest am Fahrrad angebrachte Systeme, die immer am Rad verbleiben sollen (wie der klassische Gepäckträger).

System B: Am Fahrrad ist eine Art Kupplung fest installiert, an die verschiedene Behältermodule zur Gepäckaufnahme angebracht werden können.

Die Punkteskala zur Bewertung reicht von Null bis Fünf in ganzzahligen Schritten. Die Prozentangaben geben die Gewichtung eines Kriteriums an.

- Ladevolumen 10%  
„Ausmessen“ anhand eines Warenkorbs:

Sprudelkiste:	2 Punkte
2 große, gefüllte Aktenordner:	1 Punkt
2 Milchflaschen, 10 rohe Eier, 1 kg Brot:	1 Punkt
„Bilderrahmen“ (19 mm Spanplatte 50x60 cm):	1 Punkt

- Tragfähigkeit laut Herstellerangabe 10%

- unter 10 kg: 0 Punkte
- 10-15 kg: 1 Punkt
- 15-20 kg: 2 Punkte
- 20-25 kg: 3 Punkte
- 25-30 kg: 4 Punkte
- über 30 kg: 5 Punkte

- Wie verträgt sich das jeweilige Transportgut mit dem System? 10%  
- Wetterschutz (Regen, Nässe, Staub, Schmutz):

- Befestigung des Gepäcks am System
- Veränderung der Fahreigenschaften 10%

- Anbringung am Fahrrad 8%

System A: Be- und Entladen des Transportguts am Beispiel des Warenkorbs

System B: Wie vollzieht sich der Austausch der Behältermodule?

- Leergewicht 5%

- unter 1 kg: 5 Punkte
- 1-2 kg: 4 Punkte
- 2-3 kg: 3 Punkte
- 3-4 kg: 2 Punkte
- 4-5 kg: 1 Punkt
- über 5 kg: 0 Punkte

- Diebstahlsicherheit 5%

- des Systems selbst
- des Transportgutes

- Standfestigkeit (beladen und unbeladen) des Fahrrades beim Abstellen 5%

- Vergrößerung des Stellplatzverbrauchs 2%

- Ausführung 6% (Verletzungsgefahr, handwerkliche Ausführung)

- Herstellungsaufwand 5%

- Design, Ästhetik 4%

- Verkehrssicherheit 4% (Farbe, Reflektoren, aktive Beleuchtung)

- Vielseitigkeit 12%

(Option auf Kindertransport, Transport sperriger Güter, Reiseverwendbarkeit, für verschiedene Fahrradtypen verwendbar, spezielle Fächer für z.B. Flaschen, Werkzeug?)

- Zusätzlicher Wetterschutz für Fahrer 2%

- Aerodynamik 2%

### Teilnahmebedingungen:

Am Tag der Beurteilung ist ein Gebrauchsmuster vorzulegen. Ein Foto, ein Modell oder eine Zeichnung genügen nicht. Vier Wochen vor der Preisverleihung muß eine Anmeldung bei Arndt Last, Morgenstraße 45, 76137 Karlsruhe, erfolgen. Diese umfaßt Namen und Anschrift des Teilnehmers, eine kurze Beschreibung des Systems mit Foto oder Zeichnung. Die ausführlichen Unterlagen gibt es bei Ralf Wellmann, Gunterstraße 45, 76297 Stutensee gegen frankierten und adressierten Rückumschlag.

### Ablauf der Beurteilung:

Die Systeme werden durch die Teilnehmer vor Jury und Publikum vorgeführt. Die Reihenfolge wird zuvor ausgelost. Anschließend zieht sich die Jury mit den Gepäcktransporteinrichtungen und Fahrrädern zur Bewertung zurück. Danach erfolgt die Siegerehrung und Preisverleihung. Die Teilnehmer können nicht Mitglied der Jury sein.

Ralf Wellmann, Stutensee

i.A. HPV Deutschland e.V.



### Korrektur zum Artikel „Scheibenbremse“ in Pro Velo 42, S. 38

Die im Artikel angegebene Platte aus 2,5 mm Blech hat bei einer brutalen Notbremsung etwas nachgegeben. Ich habe sie deshalb in der Mitte durch ein dreieckiges Knotenblech abgestützt. Weniger Aufwand ist die Verwendung von 4 mm starkem Stahlblech für die Platte. Eine weitere Erfahrung: Wird Streusalz eingesetzt, quietschen die Bremsen nach langen Fahrten erbärmlich. Das verliert sich jedoch bald wieder.

Werner Stiffel, Karlsruhe

## Wintererfahrungen

Endlich lag Schnee. Ungeduld setzte ich mich auf mein Dreirad Typ 3R4 (zwei gelenkte Räder vorn) und fuhr hinunter ins Dorf, ein gelegentliches Wegrutschen auf der meist festgefahrenen Schneedecke korrigierte ich mit Genuß und ohne Sturzgefahr. Nach dem Einkauf nahm ich gespannt die mit etwa 5% beginnende und mit 13% endende Steigung zu unserem Haus in Angriff aber da kam die große Enttäuschung. Nach einem knappem Drittel begann das Hinterrad auch bei konzentriert rundem Tritt durchzudrehen, - aus der Traum.

Ziemlich ungehalten schob ich mein Gefährt nach Hause, bei einem Dreirad ein recht kraftraubendes Unterfangen. Jetzt wollte ich es aber wissen: Zu Hause angekommen schwang ich mich auf mein Dreirad Typ 3R7 mit zwei Räder hinten und 82% Last auf der Hinterachse. Die Abfahrt war wieder sehr genußvoll, aber bergauf kam ich nur ein Stück weiter. Daß nur das linke Hinterrad angetrieben wird, hatte mich beim normalen Fahrbetrieb zwei Jahre lang nicht gestört. Aber jetzt reichten eben 42% auf dem Antriebsrad nicht aus. Selbst eine Steigerung auf vielleicht 50% durch starkes Neigen des Körpers nach links half nur wenig weiter. Schließlich war auch hier Schieben angesagt. Nun konnte ich es aber doch nicht lassen, die ganze Prozedur nochmals auf meinen Langlieger Solveig F4 mit 75% Last auf dem 500 mm großen Hinterrad zu wiederholen. Das war bei der Abfahrt ein gewaltiger Eiertanz, der nur mit viel Gefühl und niedriger Geschwindigkeit ohne Sturz abging. Aber siehe da, mit etwas Gefühl kam ich den ganzen Berg ohne Schieben hoch.

Fazit: in der Ebene oder leichthügeligem Gelände ist ein Dreirad im Winter eine wunderbare Sache. Nach einiger Übung genießt man das Wegdriften des Hinterrads oder der beiden Hinterräder geradezu. Vor allem bei Neuschnee ist das ein Riesenspaß, da man dann eine richtige glitzernde Wolke hinter sich herzieht,

An Steigungen ist der Spaß sehr schnell zu Ende. Da bei zwei Rädern vorn die Kippsicherheit um so besser ist, je weiter der Schwerpunkt nach vorn wandert, neigen manche Konstrukteure dazu, hier etwas zu übertreiben. Der Erfolg ist, daß die Traktion bei rutschigem Untergrund rapide nachläßt. Zwei Räder hinten sind günstiger. Bei einseitigen Antrieb kann man sich immer noch nach der Seite neigen oder gar zusätzlich auf die linke Sitzkante setzen. Irgendwann ist aber auch hier Schluß. Von der reinen Traktion her gesehen ist ein Dreirad mit zwei angetriebenen Rädern hinten optimal. Ein Langlieger steigt noch etwas besser, hat aber sonst auf Schnee die bekannten Balanceprobleme.

Eine spürbare Verbesserung auf Eis auch an Steigungen wären Spikes-Reifen, die es aber für 500er Räder nicht gibt.

Der Winter hat aber noch mehr Überraschungen auf Lager. Mir sind im Winter schon mehrmals Seilzüge eingefroren. Zieht man dann im Schreck kräftig und bekommt das Seil doch los, bleibt die Bremse gezogen und man kann nicht einmal mehr schieben... Vorbeugen kann man durch gefettete, nicht nach unten hängende Züge, aus denen eingedrungenes Wasser wieder ablaufen kann. Gut sind auch kleine Faltenbälge auf den Seileinläufen.

Mein bevorzugtes Winterfahrzeug ist derzeit ein Tieflieger mit anhebbaren und leicht demontierbaren Stützrädern. Die Räder mit der Größe 200\*50 mm (Außendurchmesser und Breite), stammen von einem Rollstuhl und laufen mit einer Spurweite von 660 mm, das ist nur wenig mehr als die Lenkerbreite eines Mountainbikes. Ein normaler Kurz- oder Langlieger wird mit Stützrädern nach meinem Geschmack zu kippelig. Eine zunächst vorgesehene Federung der Stützräder hat sich als entbehrlich erwiesen.

Die Räder sitzen in Gabeln, die auf ein Querrohr 30\*1 mm aufgeklemmt sind. Dieses ist drehbar in einem weiten Rohr gelagert, das mit zwei geschlitzten Augen von unten auf den verlängerten Schwingenlagerbolzen

aufgeklemmt wird. Die rechte Gabel ist in Achsnähe durch eine Strebe 12\*1 nach oben abgestützt d.h. wird mit einem Schnellspanner an der rechten Lehnenaufhängung gehalten. Vom minimalen Rollwiderstand und Reifenverschleiß her gesehen müßten die Stützräder in Verlängerung der Hinterradachse laufen. Von der Kippsicherheit her gesehen müßten die Räder ungefähr neben dem Schwerpunkt angeordnet sein. Ich habe einen Kompromiß gewählt und sie direkt unter dem Schwingenlager angebracht, weil dort, wie oben gesagt, auch die Befestigung einfach ist. Stärker als bei einem Dreirad fällt einem am Anfang die häufige Querneigung der Fahrbahn auf. Ich stelle die Stützräder so ein, daß sie bei ca. 3° Schräglage aufsetzen. Wenn nun eine Straße 4° Querneigung aufweist, kann man die senkrechte Lage nicht einhalten und fährt plötzlich mit 7° Schräglage. Aber auch daran gewöhnt man sich schnell. Mit dem beschriebenen Tieflieger bin ich unten in der Rheinebene schon mit großem Spaß auf Glatteis gefahren, auf dem man nicht einmal stehen konnte. Anfahren allerdings ist nur mit viel Geduld und Gefühl möglich. In kritischen Situationen Achtung, bei blockierten Rädern rutscht das Fahrzeug genau in die Richtung weiter in die es bei Bremsbeginn fuhr, gleichgültig in welche Richtung die Fahrzeuglängsachse oder die Räder zeigen. Mit diesem Fahrzeug habe ich für meine Ansprüche einige Vorteile von Zwei- und Dreirädern vereint. Bei Glätte habe ich die Sicherheit des Dreirads und bei schönem Wetter ist mit zwei Handgriffen die Beweglichkeit des Zweirads wieder hergestellt.

Früher habe ich Glatteis und Schnee als sportliche Herausforderung angesehen, damit auch auf zwei Rädern zu rechtzukommen. Inzwischen habe ich gelernt, das drastisch verringerte Risiko mit einem Mehrspurfahrzeug zu genießen und die Herausforderung auf anderen Gebieten zu suchen.

Werner Stiffel,  
Karlsruhe





## „Aeolos“-Verkleidung

Bei der Fahrt zur Arbeit verspätet und naß anzukommen – das alles sollte mit einer Fahrradverkleidung der Vergangenheit angehören. Also habe ich mir in halbjähriger Arbeit eine Vollverkleidung gebaut.

Die wichtigsten Aspekte bei der Planung waren eine geringe Seitenwindempfindlichkeit und ein unkomplizierter Ein- und Ausstieg. Aber auch einen vollständigen Wetterschutz und einen niedrigen Luftwiderstandsbeiwert sollte die „Aeolos“ (Windhauch) getaufte Vollverkleidung aufweisen. Die Basis bildet ein zweirädriger Tiefieger mit 85 cm Sitzhöhe und steiler Lehne in konventioneller Stahlbauweise.

Die bisher existierenden Vollverkleidungen sagten mir nicht zu, da sie überwiegend für Rennzwecke konzipiert – für den Alltagsgebrauch eher hinderlich als nützlich schienen. Von vornherein stand fest, daß für meine Zwecke nur ein Zweirad in Frage kam, da ich auf den geringen Platzbedarf und die Mitnahmemöglichkeit in der Bahn nicht verzichten wollte.

Besonders der Einstieg in die Verkleidung interessiert den Alltagsbenutzer. Die Aeolos-Verkleidung besteht aus einem vorderen und einem hinteren

Teil. Zum Einsteigen wird die Verkleidung geöffnet, indem das hintere Teil zurückgeschoben wird. Hierzu ist der hintere Teil auf Kugelauszugsschienen gelagert.

Die Verkleidung kann zur Anpassung an das Wetter beim Fahren geöffnet werden. Dazu muß kein Teil der Verkleidung abgenommen werden. Während der Fahrt kann – z.B. bei einsetzendem Regen – die Verkleidung jederzeit wieder geschlossen werden. Die Fahreigenschaften sind im offenen und geschlossenen Zustand der Verkleidung ähnlich, da das hintere Verkleidungsteil quasi im Windschatten des vorderen fährt. Bei offener Tür hat man das Fahrgefühl wie beim Fahren mit einer Teilverkleidung. Bei geöffneter Verkleidung ist die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern – wie z.B. das Geben von Handzeichen – ungehindert möglich. Ebenso kann man die Wartetaste an einer Ampel drücken, ohne auszusteigen. Man hat freie Sicht zur Seite und kann Gespräche von Rad zu Rad führen.

Der Schiebemechanismus ermöglicht es, beim Einsteigen nicht über eine Verkleidungskante steigen zu müssen, sondern wie beim unverkleideten Rad

nur über den Sitz. Die Fahrradkomponenten sind zugänglich, wenn das hintere Verkleidungsteil zurückgeschoben ist. Die Montage und Demontage der Verkleidung ist unkompliziert und schnell durchgeführt. Das Rad steht bei offener und bei geschlossener Tür gut.

Besonders nach Seitenwindreaktionen der Vollverkleidung werde ich immer wieder gefragt. Dazu möchte ich zunächst die Erfahrungen anderer Liegeradfahrer mit Vollverkleidung erwähnen. Matt Weaver beobachtete an seinem Tiefieger „Cutting edge“, daß sich ein Fahrzeug bei Seitenwindverhältnissen nur dann sicher fahren läßt, wenn der Wind das Lenkverhalten des Fahrzeugs aktiv beeinflusst (Matt Weaver: „The Cutting Edge Streamlined Bicycle“; Cycling Science, Sept. and Dec. 1991). Eine Windbö von der Seite – z.B. von rechts – führt zunächst zum Kippen des Fahrrades nach links. Der Fahrer muß, um das Gleichgewicht zu halten, seinen Schwerpunkt nach rechts in Windrichtung verlagern. Dazu muß er nach links lenken, denn dann wandert der Radaufstandspunkt nach links und der Fahrer kann sich gegen den Wind lehnen. Diese Überlegungen gelten für Räder mit und ohne Verkleidung. Wenn nun eine Verkleidung diese Ausgleichsbewegung der Lenkung durch die Lage ihres Druckpunktes (gedachter seitlicher Angriffspunkt des Windes) unterstützt, ist sie für das Fahren bei Seitenwind geeignet. Matt Weaver hat an seinem vollverkleideten Liegerad festgestellt, daß dies der Fall ist, wenn der Druckpunkt der Verkleidung weit nach vorne verlagert ist. Wenn also die Verkleidung nach vorne weit hinausschaut und das Heck kurz gebaut ist, führt eine Seitenwindbö zu einem Lenkausschlag, der von alleine zu einer Ausgleichsbewegung der Lenkung führt.

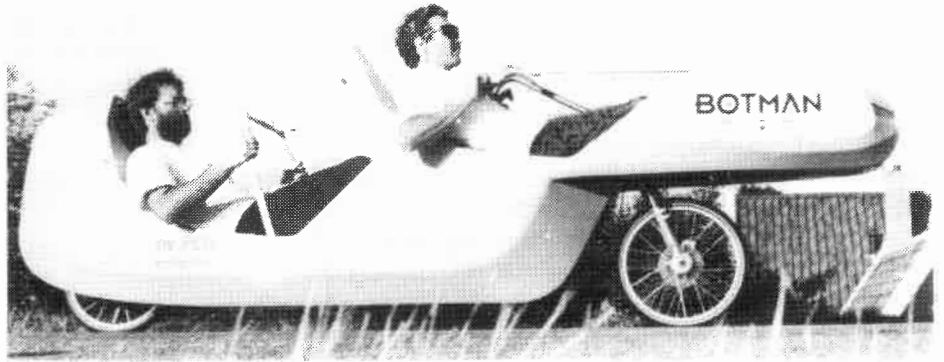
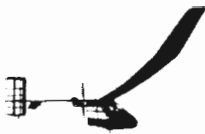
Zu dem gleichen Ergebnis ist Peter A. Sharp gekommen (Peter A. Sharp: „Wind, Stabilität en Voortstuwing“; HPVN (Nederland) 10/3 Juni 1994). Mit zwei nebeneinander fahrenden Radfahrern wurde ein Experiment durchgeführt. Ein Radfahrer zog an einem Seil, was am anderen Rad ent-

weder am Steuerkopfrohr oder am Sattelrohr befestigt war. Wenn der Radfahrer mit dem Seil in der Hand plötzlich anzog, d.h. eine Seitenkraft ausübte, konnte der andere Radfahrer wesentlich besser reagieren, wenn das Seil am Steuerkopfrohr befestigt war. War dagegen das Seil am Sattelrohr befestigt, war das andere Fahrrad schwer unter Kontrolle zu halten. Das nicht ganz ungefährliche Experiment zeigt, daß der Angriffspunkt bei Seitenwind - simuliert durch den Zug mit dem Seil - weit vorne liegen soll.

Die Aeolos-Verkleidung entstand nach den „Vorgaben“ aus den obengenannten Quellen. Die Verkleidung läuft hinten nicht spitz zusammen, sondern weist eine stumpfe Heckpartie auf, wodurch der Druckpunkt nach vorne wandert. Diese Geometrie ist für den cw-Wert nicht förderlich, ermöglicht jedoch die Nutzung des Rades im Alltag auch bei widrigen Windverhältnissen.

Die Ergebnisse der oben genannten Autoren kann ich nach Erfahrungen mit dem Aeolos-Rad bestätigen. Bei Seitenwind kann man den Lenker locker fassen, denn das vollverkleidete Liegerad reagiert prompt auf die Bö und lehnt sich dagegen an. Diese Reaktion auf den Seitenwind ist zur Verringerung des seitlichen Versatzes erwünscht und ermöglicht ein sicheres Fahren. Als Fazit möchte ich feststellen, daß vollverkleidete Zweiräder bei Seitenwind sicher zu fahren sind, wenn die Anforderungen an die Form der Verkleidung berücksichtigt werden.

Joachim Fuchs,  
Karlsruhe



## Der „Fliegende Holländer“ von NTO

NTO (Nol Twigt Ontwerpen) ist ein Niederländisches Designerbüro in Hoop. Für Nol Twigt, Industriezeichner und Gründer von NTO spielt der kreative Aspekt des Konstruierens eine wichtige Rolle. NTO arbeitet bisher für Fremdbetriebe und vermarktet seine Produkte selbst. Eine neue Entwicklung ist das aufsehenerregende, stromlinienförmige Rudertandem „Der Fliegende Holländer“.

Nach einer von NTO durchgeführten Studie ist das Image der Liegeräder immer noch nicht sehr gut. So wußten die meisten Leute nicht, daß Liegeräder schneller sind als normale Rennräder. Die liegende Position wurde nicht mit Komfort gleichgesetzt, sondern als abstoßend empfunden.

Aufgrund der Studie hat NTO das Rennen Paris-Amsterdam über 535 km organisiert, an dem alle Fahrradtypen teilnehmen können. Das Rennen hat '94 und '95 stattgefunden und wird auch am 25. Mai '96 stattfinden. In den letzten beiden Jahren haben Liegeräder gewonnen.

Die Idee ein schnelles Langstreckenrad zu bauen entstand aus dem Wunsch

nach einem Rad, das im Autoverkehr mithalten kann.

Am Anfang der Konstruktion des „Fliegenden Holländers“ stand eine selbsttragende, verwindungssteife Karosserie mit kurzem Radstand, um eine gute Manövrierbarkeit zu erreichen.

Der Ruderantrieb resultierte aus dem Wunsch, einen kompakten Rumpf und einen kurzen Radstand zu haben und ergab sich aus Platzmangel.

Unüblich ist auch, daß das Gefährt großteils aus Holz gebaut ist. Dünnes „Plywoodholz“ ist ein leichtes, zähes Material. Es ist preiswert, leicht zu verarbeiten und umweltfreundlich.

Der Fliegende Holländer erregte in der Öffentlichkeit großes Aufsehen und erntete einigen Beifall.

Für das auffällige Tandem konnten Sponsoren gefunden werden, die teilweise die Baukosten getragen haben.

Das Fahren des Fliegenden Holländers mit seiner faszinierenden Erscheinungsform ist purer Spaß, weil es den Leuten auf der Straße einen Funken Inspiration abgewinnt.

Dietmar Mikuszies,  
Lorch



## Dreiradkarosseriebau- Mitreiter gesucht!

In den letzten zehn Jahren habe ich etwa zehn Dreiräder gebaut. Dabei habe ich versucht, die Kriterien Alltagstauglichkeit, Schönheit, Aerodynamik und Herstellbarkeit zu berücksichtigen.

Die zentrale Komponente ist dabei eine Karosserie, die man meines Erachtens nur über den zeitaufwendigen und teuren Bau einer Positiv- und dann einer Negativform erhalten kann. Daher habe ich die mir vorschwebende Verkleidung noch nicht gebaut. Mit diesem Aufruf möchte ich eine kleine, engagierte

Gruppe zusammentrommeln, welche sich mit der idealen Karosserie beschäftigt. Mein Vorschlag: jedem Interessierten schicke ich - gegen mit 2,40 DM frankierten A4- Rückumschlag an Werner Stoyke, St. Gallus Weg 17, 88069 Tettnang, Tel + Fax: 07542-54306 - den Grundentwurf

meiner Dreirad-Karosserie. Jeder Mitarbeiter macht Verbesserungsvorschläge. Dann fertige ich einen verbesserten Entwurf. Haben wir dieses Spielchen ein paarmal gespielt, so müßten wir der Traumkarosserie schon recht nahe sein. Der Bau der Verkleidung soll möglichst bald beginnen. Meine Werkstatt steht zur Verfügung. Finanzielle Eigeninteressen meinerseits bestehen nicht. Gebt bitte Euren Beruf oder andere Erfahrungen (Surfbrettbau...) an. Ich freue mich über Mitarbeiter!

Werner Stoyke,  
Tettmang



### Sternfahrt zur HPV-Europameisterschaft 1996 in Leicester

1994 war es die HPV-Europameisterschaft in Laupen und 1995 die EUROBIKE in Friedrichshafen, die für LEITRA-Konstrukteur C. G. Rasmussen Anlaß waren, alle interessierten Velomobilisten zu gemeinsamer Anreise einzuladen.

Freude an der aus eigener Kraft bewältigten Strecke, erlebte gegenseitige Hilfe und Erfahrungsaustausch sind für einige Teilnehmer Grund genug, auch 1996 wieder zu einer längeren gemeinsamen Tour aufzurufen, bei der Entwicklungsstand und Zuverlässigkeit moderner HPVs einer interessierten Öffentlichkeit vorgestellt werden sollen. Die HPV-Europameisterschaft 1996 und Leicester als Austragungsort sind uns willkommenen Anlaß und Ziel.

Um möglichst vielen Interessent(inn)en Gelegenheit zu geben, entweder die ganze Tour mitzufahren oder wenigstens ein paar Tage dabei zu sein, ist eine Sternfahrt mit Treffpunkt Hoek van Holland geplant, von wo wir am 24. Juli die Nachtfähre nach Harwich nehmen wollen.

C. G. Rasmussen wird mit dänischen HPV-Freunden voraussichtlich am 17. Juli in Kopenhagen starten und über Kiel und Hamburg nach Buchholz bei Bremen fahren. Weiter geht es gemeinsam mit einer Bremer Gruppe über Friesoyte, Emmen, Kampen und Amsterdam nach Hoek van Holland.

Rüsselsheim ist am 18. Juli Startort für die aus südlicher Richtung kommenden Fahrer(innen). In Köln wollen sie sich am 20. Juli mit einer Gruppe treffen, die mit der Bahn aus Gießen kommt. Von Köln aus soll es anschließend über Venlo, Helmond und Tilburg, Rotterdam südlich umfahrend, bis Hoek van Holland gehen.

Für die Strecke Harwich-Cambridge-Leicester sind zwei Tage eingeplant. Nach zwei weiteren Tagen Aufenthalt und Besuch der HPV-Veranstaltungen will die norddeutsche Gruppe Leicester am 29. Juli verlassen und über Doncaster und Bedale nach Newcastle fahren, von dort eine Fähre nach Esbjerg nehmen und über Husum und Glückstadt heimfahren.

Die Etappen werden so geplant, daß Zeit für die Besichtigung von Sehenswürdigkeiten bleibt. Weiter als 100 km wollen wir an keinem Tag fahren. Nicht zuletzt deshalb werden wir diesmal auch weibliche HPV-Fans dabei haben.

Die genaue Fahrtroute und die Zeiten, an denen die Gruppen an bestimmten Fahrt-Zwischenzielen anzutreffen sind, können von Interessent(inn)en ab 1. Juli 1996 unter folgenden Telefonnummern erfragt werden:

- C.G. Rasmussen, (004542-183377 LEITRA-Werkstatt oder 004544-973210 privat)
- Jochen Franke, Buchholz bei Bremen (04283-5269)
- Reinhold Schwemmer, Gießen (0641-35495 Geschäft oder 06409-7824)
- Tobias Enke, Bielefeld (Mobiltelefon während der Reise 0171-3642877)
- Jürgen Eick, Rüsselsheim (06142-31276)

### RSC „Speedbike“ Bergisch Gladbach e.V. gegründet

Am 24.11.95 ist der Radsportclub „Speedbike“ Bergisch Gladbach e.V. gegründet worden.

Der Verein ist als gemeinnützig anerkannt und fördert ausdrücklich nur den Liegeradsport. Damit erfüllt er die Voraussetzungen für die Angliederung an den Bund Deutscher Radfahrer e.V.

(BDR), die der HPV e.V. nicht erfüllt. Damit ist der neue Verein nicht als Konkurrenz zum HPV e.V. oder zum Vektor-Racing-Team e.V. zu sehen, sondern als Ergänzung im Rennbereich mit speziellen Zielen.

Die Angliederung an den BDR ermöglicht die Nutzung von Einrichtungen wie Radrennbahnen, die Versicherung der Fahrer bei Rennen und im Training, die Ausstellung von Wertungskarten und Rennlizenzen für die Fahrer und langfristig die Anerkennung des Liegeradsports als offizielle Sportart. Dazu setzt sich der Verein die Organisation gemeinsamer Trainingsfahrten und Anreisen zu Rennen sowie die Ausrichtung von Rennen zum Ziel.

Für 60,- DM Jahresbeitrag und eine einmalige Aufnahmegebühr von 10,- DM können Liegeradsportler und -sportlerinnen, die ihren ersten oder zweiten Wohnsitz in Nordrhein-Westfalen haben, dem Verein beitreten. Eine Rennlizenz kann für z.Zt. weitere 25,- DM pro Jahr erstanden werden.

Erster Vorsitzender ist jetzt Axel Fehlau (Tel: 02202-37775), zweiter Vorsitzender ist Axel Sarnoch (Tel: 02202-79912), bei beiden kann der Beitrittsantrag angefordert werden.

Der Verein bietet allen – auch Nichtmitgliedern – die Teilnahme an folgenden gemeinsamen Anreisen zu HPV-Veranstaltungen dieses Jahres an:

1. Trondheim-Oslo 15.-17.6.96: per Bus, Fähre, Zug ab Köln inkl. Anmeldung, zzgl. Essen, ca. 650,- DM; Anmeldung bis 15.4.96.
2. Sulingen 24h RTF 13.-14.7.96: per Bus ab Köln, inkl. Anmeldung, ca. 150,- DM, Anmeldung bis 30.6.96.
3. Leicester HPV EM 26.-28.7.96: mit Bus und Anhänger ab Köln, exkl. Anmeldung, zzgl. Essen, ca. 300,- DM, Anmeldung bis 30.4.96.
4. Österreich 1000 km 13.-15.9.96: mit Bus, evtl. Anhänger, ab Köln, inkl. Anmeldung, zzgl. Essen, ca. 150,- DM, Anmeldung bis 30.7.96.

Interessenten melden sich bitte bei Axel Fehlau (Tel: 02202-37775).

A.L./Axel Fehlau,  
Bergisch Gladbach



## Liegeradseminar Grünwettersbach

Am 3.-5.5.96 will Werner Stiffel in Grünwettersbach bei Karlsruhe ein Seminar über Liegeräder durchführen.

Das Seminar ist vor allem für Teilnehmer gedacht, die sich ein Liegerad bauen oder kaufen und sich etwas Hintergrundwissen verschaffen wollen.

Übernachtungsmöglichkeiten bestehen in Hotels in den Nachbardörfern oder mit Schlafsack auf einer überdachten Terrasse. Die Anreise kann Freitagabend erfolgen. Am Samstag ist eine gemeinsame Ausfahrt mit häufigem Fahrzeugwechsel vorgesehen. Für „radlose“ Teilnehmer stehen genügend Lieger zur Verfügung.

Bisher sind als Mitwirkende Joachim Fuchs, Frank Siewert, Martin Sörensen, und Werner Stiffel vorgesehen.

Die Teilnahmegebühr von 50 DM für HPV-Mitglieder und 100 DM für Gäste enthält kopierte Teilnehmerunterlagen, Frühstück, „Honorar“ für Mitwirkende und andere Auslagen. Informationen:

Werner Stiffel,  
Tel: 0721-451511,  
Karlsruhe



## Regelmäßige HPV-Ortstreffen:

### Liegeradgruppe Aachen,

2. Mi im Monat 19<sup>30</sup>, Reimannstr. 22, ADFC-Geschäftsstelle, Info-Tel: Michael Pohl, 0241-76468

### Bergisch Gladbacher Liegeradgruppe,

2. Di im Monat 19<sup>00</sup>, Teestube „Samowar“, Info-Tel: Veloladen 02202-41221

### Liegeradgruppe Berlin,

1. Mi im Monat, Greifswalder Str.9, Info-Tel: Ostrad 030/2316589

### Fahrrad-AG TU Braunschweig,

dienstags 20<sup>00</sup> im Umweltzentrum, Ferdinandstraße 7, Inof-Tel: Fahrrad- und Verkehrs-AG 0531/3914690

### Liegeradgruppe Bremen,

2. Di im Monat 20<sup>00</sup>, Gaststätte „Sender“, Humboldtstr. 136, Info-Tel.0421/343453

### LIEGE-RAT Chiemgau,

Liegeradinformation, Tel. 08629/1462

### Fahrrad-AG Uni Göttingen,

Di 17-20<sup>00</sup>, evang. Studwohn., Keller

### Liegeradgruppe Göttingen,

montags 20<sup>00</sup>, Güterbahnhofstr.10

### Liegeradgruppe Hamburg,

1. Mi im Monat 19<sup>00</sup>, Gaststätte „Max und Konsorten“, Info-Tel: Heiko Stebbe 040-4395323

**Fahrrad-AG TU HH-Harburg,** 2. +4. Mi in Vorlesungsmonaten 18<sup>00</sup>, Schule Woellmerstr. An der Rennkoppel, Keller über den Hof

### Liegeradgruppe Hannover,

2. Di im Monat, Im Moore 11a (Uni, Vacuum)

### Liegeradstammtisch Karlsruhe,

2. Mi im Monat 20<sup>00</sup>, „Pfannestiel“, Info-Tel: Werner Stiffel 0721/451511

### Liegeradgruppe Köln/Bonn,

1. Di im Monat, 19<sup>00</sup>, Gaststätte „An der alten Feuerwache“, Sudermannstr., Köln

### Liegeradtouren Köln,

monatlich, Tel: Gregor Heinrich 0221-8702523

### ANTHROCAR Main Tauber Kreis,

freitags 18<sup>00</sup> Liegeradinfo-Sprechstunde. Tel: 09343/5554

### Liegeradtreff München,

3. Do im Monat 19<sup>00</sup>, Westpark München, Gaststätte „Nestroygarten“, Info: Bruno Polak. Heitwanger Str. 20, 81373 München

### LR-Gruppe Norddeutschland,

unregelmäßige Treffen, Info-Tel.: Peter Lis 04539-8290 (19-20<sup>00</sup>)

### Trainingstermine Radrennbahn Büttgen/Neuss,

montags 18-21<sup>00</sup>, Info-Tel: Guido Mertens 0221/699373

## Beitrittserklärung (Bitte in Druckschrift ausfüllen!)

An den  
HPV Deutschland e.V., Postfach 2004, 91010 Erlangen.

Name: ..... Beruf: .....

Straße: ..... Wohnort: .....

Tel.: ...../..... Geburtsdatum: .....

Nach § 26, Satz 1 des Bundesdatenschutzgesetzes informieren wir Sie hiermit, daß die von Ihnen gemachten Angaben gespeichert und nur für die Mitgliederverwaltung und den Bezug von PRO VELO verwendet werden. Das Beitragsjahr ist das Kalenderjahr. Der Jahresbeitrag beträgt z.Zt.:

40 DM (Schüler, Studenten, Arbeitslose...  
bitte nachweisen!)

60 DM (Mitglieder mit Einkommen)

130 DM (juristische Personen)

100 DM (Familien) Bitte alle Familienmitglieder angeben!

Hiermit ermächtige ich den HPV widerruflich, den Jahresbei-

trag bei Fälligkeit zu Lasten meines Kontos durch Lastschrift (für den Verein am kostengünstigsten) einzuziehen:

Konto Nr.: ..... BLZ: .....

Bankinstitut: .....

Datum: ..... Unterschrift (Mitglied): .....

Datum: ..... Unterschrift (Kontoinhaber): .....  
(Falls Mitglied nicht Kontoinhaber)

Ich zahle per Überweisung (Dauerauftrag ist bequemer und erspart das Mahnen!) auf das Konto der Sparkasse Aachen, BLZ 390 500 00, Kontonummer 534 123.

Datum: ..... Unterschrift (Mitglied): .....

Der HPV ist als gemeinnützig anerkannt. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich abzugsfähig. Finanzamt Karlsruhe-Durlach, Verzeichnisnummer 400, PV44

23.2.'96

**Liegeradtreffen Lowrider**

Starenweg 3, Frechen, Tel. 02234-63892

bis 31.3.'96

**Hochradausstellung**

Di-So, 15-18 Uhr, Oldenburger Fahrradmuseum, Donnerschweerstr. 45

3.-12.4.'96

**"World Human Power Submarine Invitational '96"**

Muskelkraftgetriebene U-Boote im Wettstreit. Kontakt: Jim Richardson, P.O. Box 2808, Siverdale, WA 98383-2808 USA

12.-13.4.'96

**Liegeradrallye Troisdorf und**

HPV-Mitgliederversammlung 13.4.96 19.00 Uhr im Jugendzentrum Cafe Bauhaus am Pfarrer Kestenschlag Platz. Infos/Anmeldung Tel. 02241-105347 (8-16 Uhr)

8.3.-14.4.'96

**Ausstellung Gegenwind**

Fahrradgeschichte, Ratingen im Stadtmuseum

28.4.'96

**Drittes Mainzer Liegeradtreffen**

Info: Utz Fabian Tel. 06131/682607

1.5.'96

**Armpower-Handbike-Rennen**

in Kaarst-Holzbbüttgen, Rundkurs, Info: H.B. Sonderheesken Tel. 0231/68725

1.5.'96

**Straßenrennen "Rundum den Flughafen Köln/Bonn-Konrad Adenauer"**

1,6km Rundkurs mit 2 scharfen Kurven (unverkleidet, 10,- Startgebühr). Kontakt: Axel Sarnoch, Tel. 02202/79912

1.-5.5.'96

**Bike Festival in Riva am Gardasee**

Messe, Testcenter, Radtechnik, Touren, Bike-Marathon, Tel. 089/772001

3.-5.5.'96

**Liegeradseminar Grünwettersbach**

Infos: W. Stiffel, Tel. 0721/451511

4.5.'96

**Liegeradtreffen Lowrider**

Starenweg 3, Frechen, Tel. 02234/63892

**Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen!**

**Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen!**

4./5.5.'96

**Süddeutsche Spezialradmesse**

Info: Haasies Radschlag, Tel. 07274/4863

5.-12.5.'96

**Fahrradwoche Kopenhagen (DK)**

Rennen, Ausstellung: "Sustainable Transportation", Demos anlässlich der Feiern "Kopenhagen Europäische Kulturstadt". Infos: C.G. Rasmussen, Box 64, DK-2750 Ballerup, Tel. 0045/3344212

16.5.'96

**"Rund um Refrath" (bei Köln)**

30 Min und 1,5 km Rundkurs (unverkleidet, 10,- DM Startgebühr) mit etwa 6.000 Zuschauern. Kontakt: Axel Sarnoch, Tel. 02202/79912

17.-19.5.'96

**3. Bergisch Gladbacher Liegeradtage**

Fr: Symposium oder "Good Will"-Tour, Sa: Rennen im Waldpark, So: Rennen im Industriegebiet. Kontakt: Axel Sarnoch, Tel. 02202/79912

25.-26.5.'96

**Radrennen Paris-Amsterdam**

mit Liegerädern. Kontakt: Mark Lie-aKwie, Vincent van Gogh Straat 133, 1072 KX Amsterdam

26.5.'96

**6. Norddeutsches HPV-Treffen**

in Stubben bei Groß-Boden, u.a. 10 km Rundkursrennen. Info: Peter Lis, Tel. 04539/82901

1.6.'96

**Liegeradtreffen VarnBike**

Alte Poststr. 21, 53840 Troisdorf, Tel. 02241/78645

27.4.-9.6.'96

**Ausstellung Gegenwind**

Fahrradgeschichte im Museum in Goch

9.6.'96

**Zweimal um den Murtensee (CH)**

eine Aufwärm-, zwei Rennrunden, Info: Niklaus Schranz, Tel. 0041/31/712014

15.-17.6.'96

**Trondheim-Oslo**

Radmarathon im Zeitnahme, 540 km non-stop, keine Qualifikation nötig, etwa 5.000 Teilnehmer, Info: Ekebergveien 101, 1178 Oslo, Tel. 22197081. Anreiseplanung: Axel Fehlau, Tel. 02202/37775

16.6.'96

**Liegeradtour in Karlsruhe**

Anlaß: "Mobil ohne Auto"-Tag. Infos: A. Last, Tel. 0721/386291

22.-23.6.'96

**Liegradwochenende in Aachen**

Schriftl. Anmeldung bei HPV / Michael Unterhalt, Johannisberg 89, B-4731 Raeren, Anmeldung und Startgeld (30,- DM auf KtoNr. 300848 Sparkasse Aachen BLZ 39050000) bis 1.5.'96!

16.-18.8.'96

**Deutsche HPV-Meisterschaft '96**

in Biennhorst (bei Nienburg). Anmeldung und weitere Infos bei Jens Holloch, Bödekerstr. 98, 30161 Hannover, Fax 0511/3520608, Tel. 0511/664861 (nur in dringenden Fällen!!)

**KLEINANZEIGEN**

**Peer Gynt, xxl, rot, DM 2.700,-; Canard, Kevlar, gelb lackiert, DM 3.500,-; Kurzliegerad Tubitwo, DM 2.500,- Tel. 05731/28511**

**2 Wohnungen in Niedrigenergiehaus (3 Zi. 75 qm zum 1.11.'96 u. 85 qm Studiowohnung im Laufe von 1997 bezugsfertig) an engagierte Radfahrer zu vermieten; 20 km südöstl. von Göttingen. Große Scheune für Fahrradselbstbau vorhanden. Tel. 0551/44745**

**Windcheetah 1996, Liegedreirad, neueste Ausstattung, unbenutzt! Neuwert DM 6.200,-, Verkauf DM 5.800,-; Moulton APB, schwarz, Beleuchtung, nagelneu, DM 1.200,-; Faltrad Bernds, schwarz, neuwertig, DM 900,-. Tel. 07751/7201**

**Verkaufe Vollverkleidung (von Erbauer der Zak), Höhe 1,30, Breite 0,72, Länge 2,70m, Gewicht ca. 10 kg, geeignet für fast alle handelsüblichen Kurzlieger 1.900,- DM; gleiche Verkleidung als Bausatz bestehend aus 2 Hälften, 2 Türen, 1 tiefgezogene Scheibe 1.250,- DM. Tel: 02234/64412 ab 17.00 (Peter).**

**Verkaufe Horizont Swing** - gefederter Kurzlieger für 165-185 cm Körpergröße, Bj. 9/95, ca. 1000 km - VB 3.000,- DM / NP 4.000,- DM. Matthias Linder - Tel.: 04152/79998

**Krankheitshalber zu verkaufen:** Ost-rad-Langlieger, absolut neuwertig, kaum 200 km genutzt, Sachs Komponenten, NP 4.000,- für 2.800,-. Tel 069-807-2820 / Fax -2453 (Büro) oder 069- 5971956.

**Orig. Windcheetah** Ser.-Nr. K055 sucht neuen Fahrer. Das Teil wird nur in gute Hände abgegeben! Bisherige Fahrleistung ca. 4.000 km, also praktisch neuwertig (kein Verschleiß). Ultraleichter Epoxy-Schalensitz (Tom's Tuning Sitz), Sachs Trommelbremse vorne, Felgenbremse hinten, CNC-gefertigte Achsen, Alu-Spurstangen mit Industrie-Kugeigelenken (präziser und haltbarer als Burrows Original), TA- Kettenblätter 3fach 28/40/53 Zähne, 7fach DuraAce Schraubkranz (11-26 Zähne), Schaltung XT, Kette Sedis SL (Hohlinien), LOOK-Rennpedale, Walzendynamo mit Fernbedienung, Tacho, Preis 4.500,- DM VHB Interessenten bitte schriftlich melden bei Holger Renz, Asmückweg 5, 64397 Modautal oder per Fax an 06167/7701.

**Aeroprojekt** Kurzliegerad, gelb, ab ca. 170 cm mit guter Ausstattung zu verkaufen: VHB 3.200,- DM. Tel. 06257/7474

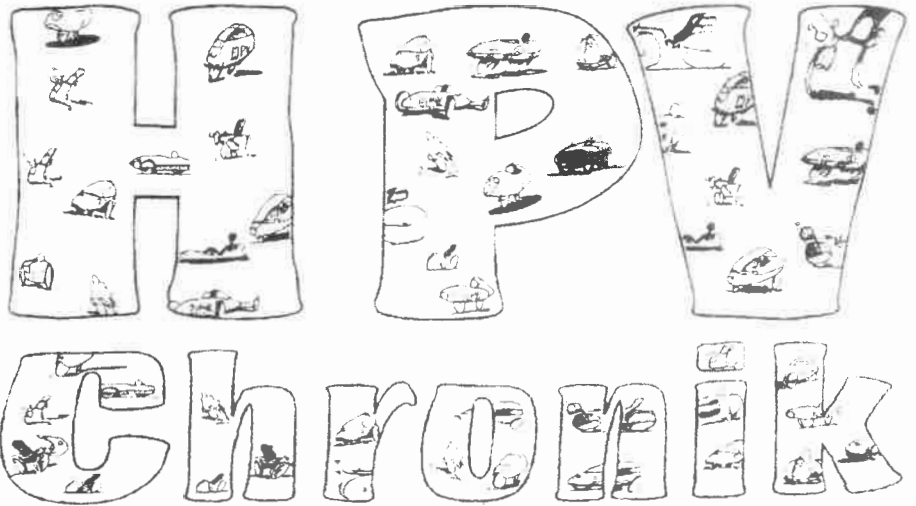
**Faltrad Bernds**, schwarz, neuwertig, NP DM 1.400,-, VB DM 900,-; Moulton APB, schwarz, nahezu neu, NP DM 1.600,-, VB DM 1.100,-; Tel. 07751/7201

### Kleinanzeigen

Private Kleinanzeigen: 15,00 DM  
Geschäftl. Kleinanzeigen: 30,00 DM  
Nur gegen Vorkasse (V-Scheck)!!

## Aufgepaßt!!!

Hier ist das ultimative Buch  
für alle HPV-Interessierte  
die



## 10 Jahre HPV- Eine Chronik und mehr !

Hier kann der HPV-Fan die sehr interessante Geschichte der muskelkraftgetriebenen Fahrzeuge im Allgemeinen und im Besonderen für Deutschland nachlesen.

Aus dem Inhalt:

- einhundertens Jahre Liegeräder
- 20 Jahre Fahrradforschung an der FH Köln
- alternative Fahrradgeschichte in der DDR
- die Geschichte des Hobbythekfahrrads
- die Gründungsväter und die Anfänge
- Vorstandschronik und Mitgliederstatistik
- die Chronik zweier Liegerradhersteller
- der lange Weg eines HPV-Mitglieds
- die „Vector-Story“
- Liegeradgruppen stellen sich vor
- Zukunftsgeschichten und Träumereien

Zu beziehen beim HPV-Schatzmeister Lutz Brauckhoff, Mengeder Str 710 in 44359 Dortmund zu folgenden Konditionen: HPV-Mitglieder 15,- DM, Nicht-HPV-Mitglieder 20,- DM zuzüglich 5,- DM für Porto und Verpackung gegen Vorkasse

# FUTURAD

## Mehr als Rad & Rat

Gute Qualität zu vernünftigen Preisen

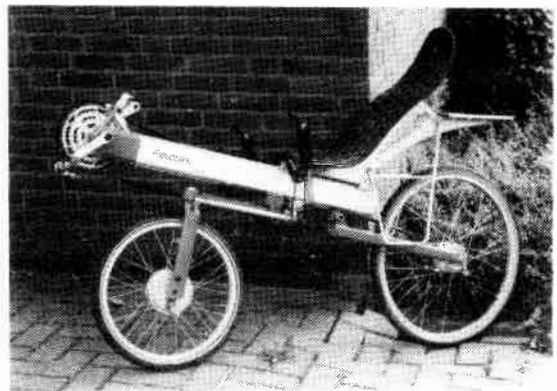
Das Buch von Gunnar Fehlau :

**"Das Liegerad"**

• nur **39,60DM**

(vorher DM 44 zzgl. DM 5 T&V = DM 49)

Versand frei Haus



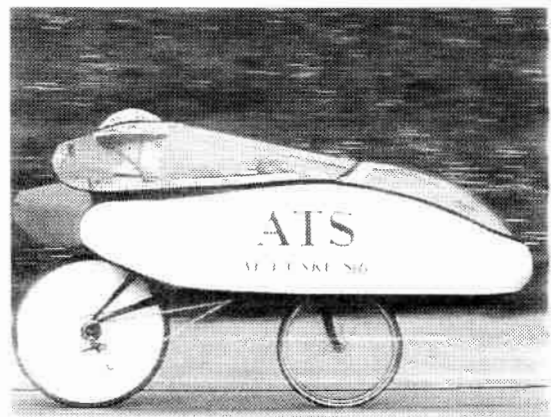
Teuflich günstige Angebote:

## AMIGO

vollgefederter Alurahmen mit  
vielen Einstellmöglichkeiten  
21-Gänge, Trommelbremsen

• nur **3199DM**

(vorher DM3280)



• Spinnakerstoff nur **10DM** (ab 20m.), **11DM** (ab 10m.), **12DM** (ab 1m.)

42gr/m<sup>2</sup>, 1.05m breit, diverse Farben, für größere Mengen Preise erfragen. Gesamtmenge kann aus verschiedenen Farben gemischt werden. Ideal für Verkleidungen und Drachen.

Liegeräder, Lenkdrachen & Buggies \* Lindhooper Str.70 \* 27283 Verden/Aller

Mo-Mi: 16-18:30; Do: 16:30-20; Fr: 15:30-18:30; Sa: 10-14

**Telefon & Fax : 04231 / 68424**