

DER RADFAHRER

Organ für das gesamte Radfahrwesen, für Sport, Industrie und Handel
 Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes

Schriftleitung und Anzeigen-Aannahme: Kurt Adler, Leipzig O 1, Hainstraße 16, IV. — Fernruf 168 89.

Rennfahrer und Rennveranstalter!

Ein am 9. März 1928 in der „Börsenwirtschaft“ zu Leipzig gehaltener Vortrag.

Im Rahmen einer Bezirksmonatsversammlung, die neben dem Vortrag mit mehr oder weniger wichtigen geschäftlichen Angelegenheiten belastet war, über dieses umfangreiche Thema zu sprechen, ist nicht so leicht, wie es für den ersten Augenblick den Anschein hat. Die Entwicklung sowohl des Rennfahrers wie auch des Rennveranstalters hängt eng mit der Entwicklungsgeschichte des Rades überhaupt zusammen, und wer von dem einen hören will, muß auch das andere mit in Kauf nehmen.

Ich habe mir gerade dieses Thema nicht gewählt, sondern es wurde mir gestellt und da bekanntlich jeder für sein Geld verlangen kann, was ihm behagt, mußte ich damit abfinden und versuchen, die Materie, die für eine zweiwöchentliche Vortragsreihe ausreichen würde, an einem Abend zusammenzufassen, möglichst erschöpfend zu behandeln.

Zuerst einige Worte über die Geschichte des Fahrrades als solches überhaupt. Richtiger würde es wohl sein über „die Geschichte“ des Fahrrades zu reden, denn neben der bekannten und verbürgten Geschichte des Fahrrades, mit der Erfindung der „Laufmaschine“ des Freiherrn von Drais beginnend, gibt es noch eine zweite, die in ihren einzelnen Zusammenhängen nicht zu erkennen ist, die aber doch, wie verschiedene Zeitungsnotizen der damaligen Zeit beweisen, vorhanden sein muß.

Von dieser zweiten Geschichte möchte ich zuerst das mir Bekannte erzählen. In alten Ueberlieferungen sind aus dem Jahre 1651 Nachrichten aus Altdorf zu finden, in denen von einem seltsamen Gefährt des ohne Beine zur Welt gekommenen Uhrmachers Farfler erzählt wird. Das Fahrzeug hatte drei Räder, von denen das Vorderrad durch Handturbelantrieb vorwärts bewegt wurde. 1693 erregte in Paris ein ähnliches Vehikel mit vier Rädern Aufsehen und wenn man will, kann man darin sowohl einen Vorläufer des Fahrrades wie auch des Automobils sehen. Ueber die weitere Entwicklung des Fahrzeuges der damaligen Zeit ist nichts bekannt und erst fast 100 Jahre später zeigt eine Notiz in der „Königlich Privilegierten Berlinischen Zeitung“ vom 25. März 1784, daß sich immer findige Köpfe mit dem Gedanken des Fahrrades beschäftigten. Die Notiz lautet wörtlich:

„Herr Philipp Ignaz Trexler hat nun schon den zweiten Wagen fertig, mit welchem man ohne Pferd ebenso geschwind fährt, als ihn ein im Trapp laufendes Pferd ziehen könnte. Dieses Pirutsch hat zwei Räder, welche der Fahrende nach und nach mit den Füßen zu treten hat, um sich auf dem geraden Wege zu halten; und wenn er sich wenden und umkehren will, so ist hierzu wieder eine andere Maschine angebracht. Der erste Wagen wurde für 20 Dukaten verkauft.“

Soweit die Ueberlieferung, die im einzelnen zwar durch die Zeitungsnotizen belegt, in ihren Einzelheiten aber nicht nachzuprüfen ist.

Erst über 30 Jahre später beginnt die heute bekannte Geschichte des Fahrrades mit dem Zeitpunkt, da im Jahre 1818

der badische Forstmeister Freiherr von Drais

seine Laufmaschine erfand. Eine einspurige Holzlaufmaschine, auf der der Fahrer „ritt“ und durch Laussschritte die ganze Geschichte in Schwung brachte, ist der Vorläufer unseres heutigen Fahrrades. Freiherr von Drais ließ sich dieses Vehikel im Juli 1819 in Frankreich patentieren, konnte es aber auch damit nicht vollständig machen. Zwar fand er eine kleine Zahl Anhänger, die aber bei ihren ersten „Radrennen“ im Park Mannheim nur Hohn und Spott ihrer lieben Mitmenschen ernteten. Und schon hier kommen wir auf unser eigentliches Thema. Freiherr von Drais, der seine Erfindung vollständig machen wollte, war der erste Rennveranstalter, war zugleich auch der erste Rennfahrer, der mit seiner Erfindung im Park von Mannheim auch mit den ersten Radrennen die erste Rennreklame schuf. Gewiß ein mehr als vielseitiger Mann.

Der Gedanke der „Draisine“ oder „Draisine“ schloß wieder ein, da es auf diesem „Fahrrad“ wohl möglich war, Entfernungen von 20 Kilometer zurückzulegen; der Kräfteverbrauch beim „Reiten“ aber so hoch war, daß eine Verwendung der Maschine als Verkehrsgerät unmöglich war. In der knochenschüttelnden Postkutsche war es noch immer bequemer.

Und nun erst wieder ein Stück der „zweiten Geschichte“. 1852 „soll“ ein Schweinfürter Uhrmacher bereits die Tretturbeln erfunden haben, die jedoch bei den allen Neuerungen feindslichen Deutschen der damaligen Zeit keinerlei Anklang fanden. So kommt es, daß in der verbürgten Geschichte der

Franzose Michaux

als Vater der Tretturbel auftritt, der diese 1860 (zum zweiten Mal?) erfunden hat. Aus der „Draisine“ wurde die „Michauxine“, die auf der Weltausstellung in Paris im Jahre 1867 berechtigtes Aufsehen erregte, viel bewundert wurde und dabei doch ein Luxusfahrzeug blieb. Der Gedanke des Fahrrades schloß jedoch nicht wieder ein. Bei den schon damals sehr geschäftstüchtigen Amerikanern entstand ein neuer Industriezweig, der sich mit der Fahrradherstellung allein beschäftigte und in wenigen Jahren Hunderte (!) von Modellen auf den Markt brachte. Der einsetzende Konkurrenzkampf brachte es mit sich, daß aus den Holzspeichen Drahtspeichen, aus den Rollen die ersten Kugellager und aus den Eisenreifen Kollgummi entstanden, nachdem sich Baststriebe als Bereifung nicht bewährt hatten. Die Maschinen wurden immer „leichter“ und wogen zur damaligen Zeit „nur“ noch 80 Pfund (!).

Reichtum durch den Fahrradbau erwarb zuerst der Fabrikant James Starley in Coventry, der als Erster von der Form der „Draisine“ abkam und das völlig aus Stahl gebaute Hochrad schuf. Er war es auch, der die ersten Kollgummireifen auf den Markt brachte. 1879 lehrte dann die Tarpent- und Coventry Tricycle Co. wieder zum Niederradmodell zurück, durch Kettenübertragung auf die Hinterradachse das „Rover“ oder Sicherheitrad schaffend.

An dieser Stelle sei auch noch kurz die Entwicklung des Dreirades gestreift, das der Nürnberger Kettenberger 1848 erfunden hatte. Kettenberger hatte damit kein Glück, und erst dem Engländer Lord Borsborough, der die Erfindung für 5000 Louisd'or aufkaufte, gelang es, diese Erfindung in dem kurzen Zeitraum von zwei Jahren in seinem Heimatland vollständig zu machen.

Bis 1890 waren alle Räder mit Kollgummi bereift. Da brachte ein Zufall die Erfindung des Luftreifens. Der irische Tierarzt

Dunlop

verwendete als Notbehelf für eine an einem Krankenstuhl gerissene Kollgummibereifung seinen Gartenschlauch und schon war der Hohlkollgummireifen, der Luftreifen, erfunden. Jetzt gerieten sich aber die „beiden Geschichten“ des Fahrrades erstmalig ernstlich in die Haare. Der Luftschlauch war nämlich bereits im Jahre 1848 (im Geburtsjahr des Dreirades) erstmalig von dem Amerikaner

Robert Wilhelm Thompson

erfunden worden, der, da die Welt für seine Erfindung noch nicht reif war, auf die Ausnützung derselben verzichten mußte, nun aber gegen Dunlop einen Patentprozeß anstrebte, in dem er oblagte.

Mit der Erfindung des Luftreifens trat das Fahrrad seinen Siegeszug durch die ganze Welt an, die Erfindung, deren Vater ein Deutscher war. Vielleicht kommt die Erklärung, die ich irgendwo einmal gelesen habe, der Sache am nächsten, die als Vater des Fahrrades Deutschland (Drais), als Mutter Frankreich (Michaux) und als Amme England (Dunlop) bezeichnet.

Nachdem ich nun die Entwicklung des Fahrrades, die zum Verständnis des Nachfolgenden nötig war, in kurzen Strichen angedeutet, lehre ich zum eigentlichen Thema zurück.

Daß Freiherr von Drais sowohl als erster Rennveranstalter wie auch als erster Rennfahrer überhaupt anzusprechen ist, habe ich bereits in meinen vorhergehenden Ausführungen angedeutet. Empfehlen möchte ich hier jedem Radfahrer, der einmal die Vaterstadt des Freiherrn von Drais, Mannheim, berührt, dort dessen Denkmal aufzusuchen, das im Jahre 1893 dankbare Radfahrer setzten, und an diesem Denkmal dem großen Deutschen einige Minuten stillen Gedankens und der Verehrung zu widmen.

Der Rennbetrieb, so wie wir ihn heute kennen, kam erst mit der Erfindung der „Michauxine“ auf. Die Engländer bauten in der

Fahrradstadt Coventry

die besten Maschinen und zwar nicht nur in einer, sondern in mehreren

 **5. Mai 1928 Bannerweihe des Bezirks Zittau** 