



Elektromofa. Der vermutlich aus Frankreich stammende Prototyp wurde in Leichtbauweise aus gemieteten Aluminiumblechen gefertigt. Foto: Klaus Reckert



„Rex Sport“ mit schlanker Silhouette, „Büffeltank“ und Scheinwerferverkleidung – hergestellt im Jahr 1958 in der Braunschweiger Pantherwerke A.G. Foto: Klaus Reckert

Der Tempel der Drahtesel

MUSEUM: Radfahren verlernt man nie, weiß der Volksmund. Die Entwicklung der Zweiräder von der Draisine bis zum heutigen E-Bike zeigt das Deutsche Fahrradmuseum in Bad Brückenau.

VON KLAUS RECKERT

Steinig war der Weg, den das Veloziped bis zu seinem heutigen Siegeszug zurücklegen musste – von der zunächst belächelten Eingebung, den Menschen auf zwei Rädern stellen zu wollen, bis hin zum Rang eines der beliebtesten Mittel zur gesunden, umweltverträglichen Fortbewegung und Freizeitgestaltung. Der Wandel in der Wertschätzung malt sich in Sprichworten und Zitaten ab – etwa vom deutschen Schriftsteller Karl Gutzkow, der die ersten „Draisinen“ (Laufäder ohne Pedale) noch als „mechanische Hirnspinnerei“ verspottete, bis hin zu Albert Einstein, der zur Relativitätstheorie verriet: „Mir ist es eingefallen, während ich Fahrrad fuhr.“

Einem solchen Wundergerät gebührt ein eigenes Museum, so jedenfalls denkt man im beliebten Kurort Bad Brückenau in der Rhön, wo Ivan Sojc und sein kleines Team seit 2004 Besucher nach dem Motto „Mit dem Fahrrad durch drei Jahrhunderte“ in eine liebevoll renovierte, seine Sammlung aufnehmende Jugendstilvilla lockt.

Die Fahrradhistorie ist auch die Geschichte deutscher Ingenieursleistung. Gemeinhin wird ihr Startpunkt mit der ersten von Karl Friedrich Drais gebauten „Laufmaschine“ aus dem Jahr 1817 angegeben. Zu Drais' weiteren Erfindungen gehören unter anderem eine Typenschreibmaschine, eine Schnellschreib- und eine Kochmaschine.

Von Raum zu Raum flanierend kann der Besucher die Weiterentwicklung zum Trekkurbeirad, zu Hochrädern sowie den ersten Niederrädern

mit Kettenantrieb zwanglos und ohne erhobene Zeigefinger der Museumspädagogik nachempfinden. Die Exponate sind technisch interessant und teilweise auch einfach so ästhetisch, dass man die auf den Infotafeln dazu bereitgestellten Fakten gern studiert. So geht es schnell durch die Jahrzehnte und -hunderte.

Wie fast jede nützliche Erfindung blieb auch das Fahrrad kein grundfriedliches Phänomen – 1888 führte das englische Heer die erste offizielle Radfahrereinheit der Welt ein. Es soll aber bereits deutlich früher vereinzelte militärische Einsätze, etwa im Meldewesen, gegeben haben. Während des zweiten Weltkriegs wurden schließlich sogar Fallschirmspringer mit Klappfahrrädern über feindlichem Terrain abgesetzt, damit sie sich dort schneller fortbewegen konnten.

Sonderthemen der Dauerausstellung zeigen Fahrräder für den Rennsport, für Kinder sowie Fahrradzubehör wie zum Beispiel Taschen oder Kleidung. Die dem Nachwuchs gewidmete Abtei-

lung führt von Dreirädern und frühen Kettcar-Vorläufern zu Spielzeug rund um das Thema Fahrrad – und ruft in diesem Zusammenhang den bedenkenswerten Umstand in Erinnerung, dass Spielen für Kinder vor dem Ende des 19. Jahrhunderts kaum als natürliches Bedürfnis und Grundrecht erkannt und akzeptiert wurde – und wenn überhaupt, dann nur für Kinder gehobener Klassen.

Für den sportlichen Wettkampf optimierte Geräte wurden seit der Einführung des Trekkurbeirades, also bereits ab etwa 1860 zum Gegenstand der Entwicklungstätigkeit. Zehn Jahre später entstand durch den bis heute relevanten Wunsch nach geringerem Gewicht und höherer Effizienz das Hochrad. Abermals sehr viel höhere Geschwindigkeiten ermöglichte dann die Einführung des Luftreifens. Die Ausstellung lässt hier den auch im Automobilsektor immer wieder betonten Zusammenhang zwischen Rennsport und Weiterentwicklung der Fahrzeuge „für jedermann“ fühlbar werden.

Ein Fahrradladen der 1930er-Jahre, originalgetreu aufgebaut, glaubt der verblüffte Besucher im nächsten Raum zu betreten. Auch eine historische Fahrradwerkstatt wurde detailfreudig rekonstruiert. Und sogar Motorradfans kommen noch zu ihrem Recht, gibt es doch auch eine kleinere, aber absolut sehenswerte Abteilung mit Fahrrädern mit Hilfsmotor und Kleinmotorrädern.

„Deutsches Fahrradmuseum“ – diese Bezeichnung transportiert eine selbstbewusste, seitens Konzept, Sammlung und Darbietung aber auch absolut eingelöste Selbstsicht. Dieses Feedback quittiert der Geschäftsführer der Museumsgesellschaft Sojc mit einem Lächeln und erklärt, dass es in Deutschland zwar durchaus noch weitere Fahrradmuseen gebe, dass aber sein eigenes Angebot bundesweit führend und bezüglich der Größe weltweit auf Rang 3 oder 4 der zu besichtigenden Fahrradsammlungen rangieren dürfte. Gehe es um die Bandbreite der Ausstellung und die Anzahl der Originalexponate, sei sein Haus vermutlich sogar Weltspitze, meint Sojc.

Das Museum macht mobil

- Mit dem Museumspavillon existiert ein Mobiles Museum, das für Messen, Stadtfeste etc. gemietet werden kann – auf Wunsch inkl. Geschicklichkeitsspielen oder einer Fahrstunde auf dem Hochrad.

■ www.deutsches-fahrradmuseum.de



„Hirondelle“, ein Sicherheitsniederrad mit halbmondförmigem Rahmen und gedrehtem Lenker sollte aufgrund seiner besonderen Federungseigenschaften überzeugen. Foto: Klaus Reckert