

Die Geschichtswerkstatt Gallus berichtet

Historisches und Aktuelles

Ausgabe: Juli 2018

Das Fahrrad kommt ins Gallus¹

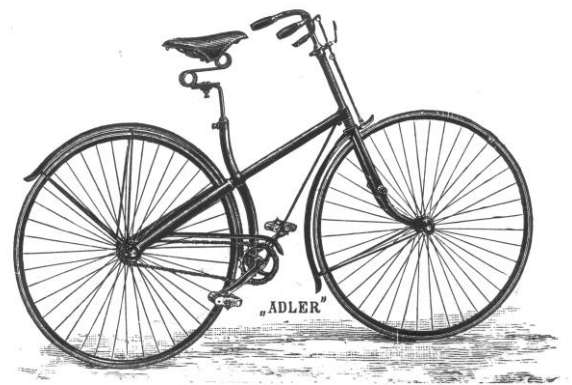
Die diesjährige Reihe „Spuren des Sports in Frankfurt“ des Sportkreises Frankfurt e.V. widmet sich der Geschichte des Radsports. Am Dienstag, den 14. August um 18.30 Uhr, geht es in der Kooperationsveranstaltung mit der Geschichtswerkstatt und Zweirad Ganzert im Hof von Ganzert um die Kulturgeschichte des Rads, das Gallus als Radzentrum und die Radsportvereine, verbunden mit der Ausstellung Historischer Räder und Rennräder von Günter Bürger.

Um auf die Veranstaltung einzustimmen, im Folgenden z.T. gekürzt oder auch ergänzt, die Kapitel „1887 – Fahrräder, Schreibmaschinen, Autos und vieles mehr - Die Adlerwerke kommen ins Gallus“ und „1896 – Fahrschule für Radfahrer - Das Velodrom an der Höchster Straße“ aus Hanne Emrichs Buch „Was das Gallus bewegte“.

Der Frankfurter Heinrich Kleyer unternahm 1879, mit 26 Jahren, eine Reise in die USA. Der Besuch eines Hochradrennens regte ihn an, die Einführung des Fahrrades in Deutschland zu fördern. 1880 gründete er eine „Maschinen- und Velozipedhandlung“, in welcher er in England produzierte Hochräder verkaufte. Sein Laden befand sich zunächst in der Bethmannstraße, dann im Westflügel des Frankfurter Hofes. 1886 bezog er ein neu erbautes Geschäftshaus in der Gutleutstraße. Hier befanden sich nicht nur Verkaufs- und Lagerräume, sondern auch Räume zur Fabrikation und Montage von Fahrrädern. Außerdem gab es einen Übungssaal, um das Radfahren zu erlernen, ohne sich der Lächerlichkeit preiszugeben. Doch sein Erfolg war so groß, dass er nach Vergrößerungsmöglichkeiten für seinen Betrieb Ausschau hielt. 1887 konnte Heinrich Kleyer ein 18 000 qm großes Grundstück in der Höchster Straße² erwerben und eröffnete schon zwei Jahre später seine erste große Fabrik mit 600 Beschäftigten.



Ab 1894 stellte Kleyer nur noch „Niederäder“³ her und machte sich als erster in Deutschland die Erfindung des Luftreifens nach Dunlop für seine Fahrräder zu nutzen.⁴ 1895 wandelte Heinrich Kleyer die Firma in eine Aktiengesellschaft: „Adler-Fahrradwerke, vormals Heinrich Kleyer“ um; die Namensgebung erfolgte in Anlehnung an den Adler im Frankfurter Stadtwappen.



1886: Erstes Adler-Niederrad

¹ Quellen: Franz Lerner: Das tätige Frankfurt, Frankfurt 1955; Franz Lerner: Frankfurt am Main und seine Wirtschaft, Wiederaufbau seit 1945, Frankfurt 1958; Hugo Müller-Lvogg: Wege zur Stadtgeschichte, Frankfurt 1995; Volker Rödel: Fabrikarchitektur in Frankfurt am Main 1774-1924, Frankfurt 1984; Central Garage GmbH (Hrsg.): Central-Courier Nr.1, Bad Homburg 2008; VHS Kurs Gallus: Chronik, Stand 1992 (unveröffentlicht); Wolfgang Klötzer (Hrsg.): Frankfurter Biographie, Erster Band, Frankfurt 1994

² heute: Kleyerstraße

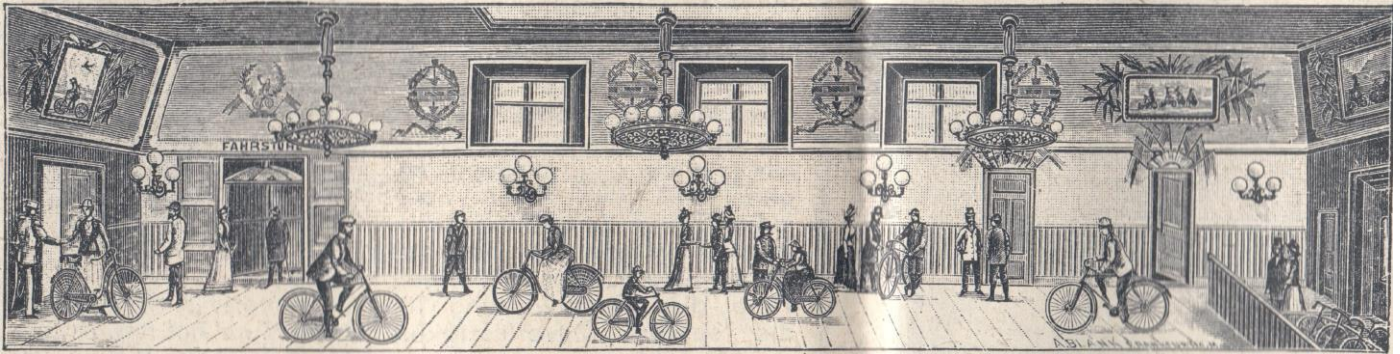
³ Es wurden Fahrräder mit Polygonrahmen, Transport-Dreiräder und Damenfahrräder hergestellt.

⁴ Er gründete 1893 die später in Hanau ansässige „Dunlop Pneumatic Tyre Comp. GmbH“ mit.



Das Velodrom an der Höchster Straße

Dies war der Beginn der Massenproduktion aber bis Ende des 19. Jahrhunderts war Fahrradfahren – oder Radreiten, wie es anfangs noch hieß – angesichts der hohen Anschaffungskosten eine Sache der Bürgerschaft, der Geschäftsleute und des Adels. Man traf sich, wie man sich vorher zum Schlittschuh- und Rollschuhfahren getroffen hatte, jetzt in den Velodromen.⁵ Nachdem zuerst ein Abrissgrundstück in der Mainzer Landstraße 8 (heute Ecke Taunusanlage – Bockenheimer Landstraße) „der Garten [der ca. 1886 abgerissenen Villa Glogau] längere Zeit für Werbezwecke als Veloübungsplatz der Firma Heinrich Kleyer“⁶ diente, fand das Erlernen des Radfahrens dann in den Werken im Gutleut wie in der Höchster Straße⁷ in großen Übungssälen, den Velodromen, statt.⁸ So konnte man hier nicht nur Fahrräder erwerben sondern auch (wie die folgende Zeichnung aus der 90 Jahre - Festschrift der Adlerwerke zeigt) in repräsentativem Ambiente das Radfahren erlernen.



Das Fahrradfahren sollte noch lange Jahre den besser gestellten Leuten vorbehalten bleiben, bevor es ein Verkehrsmittel für das Volk wurde. Die FAZ schrieb 1981, dass ein Fahrrad damals 180 Mark kostete und dies entsprach – 1981 – einer Kaufkraft von 1100 DM.

Dass Velodrome zum Erlernen des Radfahrens nötig waren, um die übenden Radfahrer vor dem Spott der Öffentlichkeit zu schützen, kann man daran ermessen, dass diese frühen Räder ungleich komplizierter in der Technik waren. Außerdem gab es Anfeindungen aus der Bevölkerung, viele hätten die Fahrräder am liebsten ganz verboten. Die leise heranfahrenden Räder erschreckten die Pferde und machten sie scheu. Mit der Erfindung der Luftreifen wurden die Räder leichter und damit auch wesentlich schneller. Fast täglich gab es in den Zeitungen Berichte über Unfälle und die Rücksichtslosigkeit der Radfahrer.

Die Administration begegnete dieser Stimmung mit Verordnungen. So mussten die Fahrräder Nummernschilder haben, die bald aus einer fünfstelligen Zahl bestanden und außerdem Kennbuchstaben für den Bezirk hatten, in dem sie angemeldet waren.

1895 erließ der Frankfurter Polizeipräsident, Freiherr von Müffling, für die gesamte Frankfurter Innenstadt ein Fahrverbot nach 10 Uhr vormittags, auch das Befahren der Frankfurter Brücken war verboten.

⁵ Velodrom – französisch = geschlossene Radrennbahn

⁶ ISG S3/F 3788, enthält Stadt-Blatt der Frankfurter Zeitung: Die Taunusanlage – wie sie war. Erinnerungen an Häuser und Menschen, von M. S., 24.08.1930, Seite 3. Vgl. Kapitel: Wo die Mainzer Landstraße einst begann.

⁷ Quellen: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27.8.1966, 29.4.1978 und 25.4. 1981; Kleine Presse vom 23.8.1887; Frankfurter Bicycle-Club von 1881: Festschrift zur Feier des 50. Stiftungsfestes 1881-1931, Frankfurt 1931; DK Public Relations (im Auftrag des Dezernats Gesundheit und Sport sowie des Sport- und Badeamtes): Frankfurt die Sportstadt, ca. 1981 (Broschüre); Frankfurter Stadtanzeiger vom 15.8.2007

⁸ Weitere Velodrome: Opel hatte ein Velodrom in der Bahnstraße (der heutigen Friedrich-Ebert-Anlage), das Velodrom der Firma W. Fackenheim, die Pfeil-Räder vertrieb, reichte entlang der Moselstraße bis zur Mainuferstraße. Die Torpedo-Weil-Werke in Rödelheim warteten gleich mit einer kleinen Radrennbahn auf.

So bezeichnete man gleich die erlaubten Straßen außerhalb der Wallanlagen nach dem Polizeipräsidenten als „Müfflingsstraßen“. Da außerhalb der Stadt jeder Landrat für seinen Bezirk andere Vorschriften für die Radler aufstellte, war eine straffreie Ausübung des Radfahrens fast ein Kunststück. Dann wurde eine automatische Sicherheitsbremse erfunden, die „Lefèbre-Bremse“. „Diese Bremse, auf die ihr Erfinder zweifellos viel Scharfsinn verwendet hatte, war ein ziemlich umfangreiches Ding von einem ganz ansehnlichen Gewicht. Eine zweischalige Glocke war an der Bremsstange befestigt, die fing an zu klingeln, wenn der ‚glückliche‘ Besitzer die höchste zulässige Geschwindigkeit von 12 km in der Stunde überschritt. Wurde aber die Geschwindigkeit gesteigert bis zum 15-km-Tempo, dann wurde das Rad ohne weiteres gebremst. Der Fahrer war dann genötigt, durch einen Druck mit dem Bremshebel die Bremse wieder auszulösen, ehe er weiterfahren konnte. Wollte man außerhalb der Stadt ein schnelleres Tempo einschlagen, dann wurde der ganze Apparat außer Tätigkeit gesetzt, in dem man ein hellgelbes längliches Schild, das von der Bremsstange bei der Fahrt innerhalb der Stadt hervorragen mußte, hochklappte.“⁹

Im Folgenden die Abschrift der Frankfurter Petition für die Aufhebung des Zweiradfahrverbots von 1895:

Die Unterzeichneten: Radfahrer, Geschäftsleute und Interessenten protestieren gegen das vom hiesigen königl. Polizei-Präsidium erlassene Verbot des Zweiradfahrens in den inneren Stadttheilen, da durch dasselbe nicht nur diejenigen die das Rad zu ihrem Berufe unbedingt benötigen, geschäftlich aufs empfindlichste geschädigt werden, sondern auch Alle hiesigen Geschäfte, Hotels etc. sowie endlich diejenigen, welche sich durch Leute Dienste leisten lassen, welche das Rad seither hierzu benutzen konnten.

(die Unterzeichnenden gaben neben ihrem Namen und Adresse in einer Spalte ihren Stand an)

Für die Besitzer dieser Bremse war dann das Fahren in der Innenstadt wieder erlaubt. Die Radfahrer fanden jedoch einen Trick, durch das Verbiegen einer Feder die Bremse außer Kraft zu setzen, ohne dass die Polizei dies bei den Vorbeifahrenden erkennen konnte.

Die Proteste gegen das Radfahrverbot waren zwar so groß, dass es 1898, also drei Jahre später – mit Ausnahme der Alten Brücke - aufgehoben werden musste, aber erst als es Heinrich Kleyer während des Ersten Weltkrieges gelang, das Militär für die Anschaffung von Militärfahrrädern zu gewinnen, gewannen die Befürworter des Fahrrades die Oberhand gegen die Kritiker. Der Zynismus des Krieges: Nach 1918 produzierte man dann für die überlebenden invaliden zurückgekehrten Soldaten die Versehrtenfahrräder.

Radbahnen und Radsportvereine

Wie bereits anfangs erwähnt, wurde Heinrich Kleyer in den USA auch Fan des Radsports. So wurde er 1881 mit anderen fahrradbegeisterten Fabrikantensöhnen und Bürgern Gründer des 1. Radsportvereins, dem *Frankfurter Bicycle-Club*. Ebenso entstand mit seiner Finanzierung 1884 die erste Radrennbahn am Oberforsthaus. Dem Bicycle Club folgten 1883 die Vereinsgründungen des VC *Velociped* mit den bekannten Sportlern Ernst Sachs und Fitz von Opel, 1902 des *RSC Mars-Rotweiß*. Der Name des *Frankfurter Radfahrvereins Adler 1891* gründet auf die Fusion des *I. Frankfurter Radfahrerquartetts 1891* und des am 12.12.12 in Verehrung des Königs der Lüfte gegründeten Radfahrer Vereins „*Adler Frankfurt/Main 1912*“ im Jahr 1933¹⁰.

Kleyers Bahn am Oberforsthaus wurde abgelöst von der Radrennbahn, die mit der Erweiterung des Palmengartens hier angelegt wurde. Als weitere Bahn ließen die Brüder Verheyen im Hippodrom eine 85 m Bahn



Radrennbahn an der Festhalle; im Hintergrund die Galluswarte, mit der auf den Firmensitz zwischen Frankenallee und Mainzer Landstraße hingewiesen wird.

⁹ Festschrift 1931 des Bicycle-Clubs

¹⁰ 60-Jahre-Festschrift des Radfahrer Vereins „Adler 1891“

bauen, als vierte Bahn entstand 1903 die „Zementbahn“ an der Mainzer Landstraße im „Rebstöcker Wäldchen“/Höhe Waldschulstraße und später eine Winterbahn in der Landwirtschaftlichen Halle an der Ostendstraße. An der Festhalle wurde 1910 anlässlich der „Internationalen Ausstellung für Sport und Spiel“ in einem schmucken Stadion zwischen Festhalle und Emser Straße „Der Welt schnellste Holzbahn“ für Motorräder und Steherrennen eröffnet. Sie wurde aufgrund der Proteste wegen der Lautstärke aber schon zwei Jahre später abgebaut. Die Holzbahn wurde am Ratsweg eingelagert und nach dem Ersten Weltkrieg hier als „kleine Querlattenbahn für Fliegerrennen“ aufgebaut. Die Tribüne, in der zwischenzeitlich erst mal Schweine gemästet worden waren, wurde 1920 mit dem Einzug von Eintracht Frankfurt an den Riederwald restauriert und hier zum Prunkstück des Vereins. Für den Start der Sechs-Tage-Rennen entstand 1911 die Winterpiste in der Festhalle und schließlich 1925 die Radrennbahn im Waldstadion. (Jahresbericht Sportamt Frankfurt 1982; Deutscher Radfahrer-Bund: Frankfurter Radler-Feste; Bauer, Schermer, Thoma: Veranstaltungsbeiträge Spuren des Sports 2018)


Die Radrennen erfreuten sich lange regelmäßig hoher Zuschauerzahlen, zudem konnte Frankfurt mit Bundes- und Weltmeistern punkten, angefangen mit August Lehr, dem für seine Titel auf dem Hoch- wie dem Niederrad am Stadion ein Denkmal gesetzt war – das leider irgendwann verschwand.

Gewerkschafter*innen und sozialistisch orientierte Radsportler*innen organisierten sich im *Arbeiter-Rad- und Kraftfahrer-Bund Solidarität*, der schließlich weit größer wurde als der *Bund Deutscher Radfahrer*, mit den eigenen Frischauf-Fahrradwerken in Offenbach und u.a. den Frankfurter Sektionen Westend und Bahnhof. Es wurden gemeinsame Ausflüge unternommen, der Saalradsport hatte eine große Bedeutung, die „Roten Radler“ waren darüber hinaus auch wichtige Kuriere für die Kämpfe der Arbeiterbewegung.

Eines der ersten Fahrradgeschäfte des Gallus ist die 1923 von Wilhelm Ganzert in der Frankenallee/Ecke Günderrodenstraße gegründete Firma Zweirad-Ganzert. Zum Angebot gehörten Fahrräder, Motorräder, Nähmaschinen und auch Radios. 1944 wird das Geschäftshaus durch Bombeneinschlag zerstört. Das Geschäft zieht um in die Frankenallee 36. 1948 feierte man das 25. jährige Jubiläum und 1949 ließ Wilhelm Ganzert das Geschäft an seinem noch heutigen Standort in der Mainzer Landstraße 234 neu errichten.

Autorin: Hanne Emrich 2008; redaktionelle Bearbeitung und Ergänzung: Helga Roos

Fotos: S.1/1, S.2, S.3: Sammlung D. Church; S. 1/2: VHS-Kurs Gallus; S. 4: Zweirad-Ganzert



Dienstag 14. August 2018, 18.30 Uhr
Zweirad Ganzert, An der Galluswarte (Mainzer Landstraße 234)
KULTURGESCHICHTE DES FAHRRADFahrenS
GALLUS ALS HISTORISCHES RAD-ZENTRUM
VORTRÄGE + AUSSTELLUNG HISTORISCHER (RENN-)RÄDER
 ES REFERIEREN:
 Ulrike Henning-Hellmich und Markus Henning, Geschichtswerkstatt Gallus
 Helga Roos, Sportkreis Frankfurt e.V.
 Günther Bürger, Zweirad Ganzert
Auch das Schaufenster der Geschichtswerkstatt in der Frankenallee 166
ist dem Fahrrad gewidmet!

Die weiteren Veranstaltungen in der Reihe Spuren des Sports in Frankfurt:
<http://gallus-sportkreis-frankfurt.de>

Herausgeber: Geschichtswerkstatt Gallus, Frankenallee 166, 60326 Frankfurt.

V.i.S.d.P. sind die jeweiligen Verfasser der namentlich gezeichneten Artikel.

Leser*innenanfragen: Email: GWGallus@gmail.com

Email: juergenemrich@msn.com

Der Druck des „INFOS“ wird von Caritas Quartiersmanagement im Programm „Aktive Nachbarschaft“, der Druckerei „bueroundCopy.de“ und vom Autohaus Gruber GmbH unterstützt

