

Fahrrad im Schatten von Hitlers Vierjahresplan

von Alexander Dobuschinsky, München

Der nachfolgende Beitrag schildert zunächst die Bedeutung des Fahrrads als Massenverkehrsmittel in der Zeit der ausklingenden Wirtschaftsdepression bis zum Zeitpunkt der Vorstellung des Vierjahresplanes im Jahr 1936. Weiter wird kurz die Instrumentalisierung des Fahrrads durch die Nationalsozialisten zu Propagandazwecken im fraglichen Zeitraum dargestellt.

Anschließend werden der Vierjahresplan und seine Entstehung kurz vorgestellt. Seine Auswirkungen auf die deutsche Fahrradproduktion werden anhand eines Fahrradmodells der Victoria-Werke in chronologischer Abfolge erörtert.

Hauptquelle des Beitrages sind zeitgenössische Ausgaben der Zeitschrift „Radmarkt und Reichsmechaniker“, älteste und führende /1/ deutsche Zeitschrift für Fahrrad- und Motorfahrzeug -Technik und Handel sowie Fachzeitschrift des Reichsverbandes des Mechanikergewerbes e.V..

Ausgewertet wurden Ausgaben von Ende 1933 bis Oktober 1937.

Spätere Vorgaben für die deutsche Fahrradindustrie zur Rohstoffersparnis ab Herbst 1937 bleiben in diesem Beitrag unberücksichtigt.

„Auto des kleinen Mannes“ /2/

Fast in Vergessenheit geraten ist heute, dass die 1930er Jahre in Deutschland eine Zeit des massenhaften Fahrradverkehrs waren /3/.

Durch die zunehmende Trennung von Arbeitsstätte und Wohnung nach Beendigung des 1. Weltkrieges, dem Siedlungsbau und dem Zug aufs Land /4/ bestand in steigendem Maß die Notwendigkeit des Pendelns zur Arbeit. Öffentliche Verkehrsmittel - falls vorhanden - kosteten Fahrgeld. Geld war jedoch zur Zeit der Wirtschaftsdepression ab 1929 und in den Jahren danach knapp - also stiegen viele um aufs Fahrrad /5/.

Mitte der 1930er Jahre besaß nur jeder 70. Deutsche /6/ ein Auto, annähernd jeder 4. Deutsche aber fuhr Rad /4/.

Insbesondere in den Ballungsräumen hat sich der Fahrradverkehr von Beginn der 1930er bis Mitte der 1930er Jahre teilweise vervielfacht. So hat sich nach Verkehrszählungen in Frankfurt a. M. die Zahl der Radfahrer von 1930 bis 1936 dort verachtacht /7/.

Mitte der 1930er Jahre betrug der Fahrradbestand in Deutschland geschätzte 17 Mio. Stück /8/. Die Gesamtproduktion von Fahrrädern stieg von 1934 mit 1 120 182 Stück auf 1 174 186 Stück im Jahr 1935, auf 1 203 388 Stück im Jahr 1936 und schließlich auf 1 229 482 Stück im Jahr 1937

/9/.

Obwohl das Fahrrad das mit Abstand bedeutsamste individuelle Verkehrsmittel war, befand man sich nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933, zumindest „gefühlte“ bereits am Vorabend einer breiten Volksmotorisierung. Durch den von den Nazis propagierten „Kraft durch Freude (KdF)“ - Wagen, dem späteren Volkswagen, erhofften sich viele den Umstieg aufs Auto. Serienmäßig ausgeliefert wurde der Volkswagen freilich erst nach 1945.

Die nationalsozialistische Verkehrspolitik war ideologisch vorrangig auf die Massenmotorisierung fixiert, der Radfahrer blieb Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse /3/.

Dennoch gab es auch in der NS-Zeit Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und entsprechende propagandistische Aussagen begleiteten diese Anstrengungen.

So wurde der Radwegebau im Radmarkt als eine „Aufgabe von großer volkswirtschaftlicher, verkehrswirtschaftlicher, verkehrstechnischer und kultureller Bedeutung“ dargestellt, Radwege als „Straßen des kleinen Mannes“ bezeichnet /10/.

1936 zitierte der Radmarkt ein Geleitwort des „Ministerpräsidenten Generaloberst Herman Göring“, wonach der Aufgabe „das Radfahrnetz im Reich lückenlos zu vollenden...keine geringere Bedeutung zukommt als dem Bau der Reichsautobahnen“. In einer Erhebung der Reichsgemeinschaft für Radwegebau musste aber gleichzeitig eingeräumt werden, dass „von dem vordringlichen Bedarf an Radwegen in einer Länge von 40 000 km...erst der achte Teil fertig gestellt sei“ /11/.

Im April 1935 wurden in Berlin unter der Leitung von Oberingenieur Otto Lüders Radfahr-Kurse von der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ eingerichtet. Die Kurse waren gut besucht, bis 1942 wurden 6421 Teilnehmer gezählt /12/.

Lüders, seines Zeichens auch Redakteur beim Radmarkt, berichtete regelmäßig über diese Kurse. So zitierte Lüders im Radmarkt 1935 nicht ohne eine leise Ironie Hermann Göring: „Das deutsche Volk soll ein Volk von Fliegern werden“ und fügte hinzu „...Jawohl, aber dann muss jeder deutsche Mann und jede deutsche Frau mindestens auch erst einmal ordentlich rad fahren können“ /13/.

Populär waren auch Ausfahrten von NS-Organisationen und Verbänden.

So berichtete der Radmarkt 1934 von einer SA- Radfernfahrt Berlin - München - Berlin /14/.

1935 gab es im Radmarkt eine recht ausführliche Fotoreportage über die „Propagandafahrt des Metallhandwerks“ /15/.

In den Katalogen von Fahrradherstellern finden sich dann auch die passenden Räder: z.B. von Ernst Machnow das auch so emaillierte „braune Rad“ mit Hakenkreuz als Schutzblechfigur (1935) oder von NSU das massive, geländetaugliche Modell „Wehrsport“ (1938, vielleicht auch schon früher).

Wanderer bot 1935 ein „Heeresmodell 10“ mit schwarz emaillierten statt blanken Teilen, abnehmbaren Lenker und Gepäckträger an /16/.

Aber wie sah nun ein Fahrrad zum Zeitpunkt der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 aus?

Es war, zumindest in den höheren Preisklassen, „verchromt“ und „ballonbereift“.

Wie schon in der Vereinszeitschrift Knochenschüttler Nr. 23/2001 im Beitrag „Ballonräder bis 1930“ ausführlich dargestellt, kam um ca. 1929 der neue Fahrradtyp des 26er-Ballonrades mit 26 x 2,00 Ballonbereifung auf. Davor und noch bis ca. 1930 (vgl. z.B. Katalog Ernst Machnow Berlin von 1930) gab es auch Ballonräder mit 28er x 2,00 Ballonbereifung.

Es gab Rennmaschinen und Tourenräder mit 26 x 2,00 Reifen. Die Ballonausführungen waren immer etwas teurer als die 28er-Tourenmodelle. So wurde in der illustrierten Liste Nr. 94 von 1931/32 von Friedrich M. Bernhardt/Dresden das „Amato“ - ballonbereifte Herrenrad Nr. 90F mit Wulst-Ballon Cordreifen 26 x 2 x 1 ½ für 112 Reichsmark angeboten, mit Westwoodfelgen und Drahtbereifung 26 x 2 kostete es dann schon 130 Reichsmark. Das vergleichbare 28er-Herrenmodell „Amato“ 100aF mit kostete lediglich 100 Reichsmark. Richtig teuer war dann der „Original Weltrad Ballon Strassenrenner“ mit Ballon-Drahtreifen für 198 (!) Reichsmark.

Noch teurer waren die o.g. „Amato“-Ballonräder „in bester Verchromung“: So kostete das ballonbereifte Herrenrad Nr. 90F dann 130 Reichsmark!

Während viele Hersteller Anfang der 1930er-Jahre Ihre Modellpalette alternativ vernickelt oder aufpreispflichtig verchromt anboten, stellten andere bereits komplett auf Verchromung um. Im Wanderer-Katalog Nr. F. 4234 (231 30) von 1931 wurden sämtliche Maschinen bereits ausschließlich verchromt angeboten.

Beispiel für ein verchromtes Wanderer-Rad aus diesem Katalog von 1931 siehe:

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 625927171/](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...625927171/)

und

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 625927171/](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...625927171/)

Die in der Friedrich M. Bernhardt - Liste Nr. 94 von 1931/32 sowie von Wanderer 1931 angebotenen Chrommodelle waren nur an den herkömmlichen „Blankteilen“ verchromt. Verchromt wurde dort, wo bis dato vernickelt wurde: Lenker, Bremse, Sattel, Sattelstütze,

Kurbeln, Kettenrad, Pedale und Naben.

Wenn weiter von „Blankteilen“ die Rede ist, sind damit die diese Teile gemeint.

Sehr bald darauf wurde ein neuer Radtyp angeboten: Das „Vollchrom -„Rad“.

Beispiele:

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 5625927171](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...5625927171)

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 5625927171](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...5625927171)

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 625927171/](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...625927171/)

Auch auf einem höchstwahrscheinlich 1932 erschienenen Prospekt von Presto ist ein solches Rad im Titel abgebildet: Neben den Blankteilen sind Felgen, Schutzbleche und Steuerkopf und mutmaßlich (nicht erkennbar) auch die Gabelenden verchromt.

Im Katalog „1134/XI 33/ rlm“ , höchstwahrscheinlich von 1933, wird in Farbe vorgestellt: Das „Victoria Ballon-Luxus-Herrenrad V. 44 L“:

„Die verchromten Steuer muffen, die breiten, schönproportionierten und (seitlich abdeckenden, Anmerkung des Autors) verchromten Schutzbleche, die prächtig emaillierten und ebenfalls in Chrom gehaltenen Felgen: jedes Detail zeugt von hoher künstlerischer, technischer und qualitativer Reife“, so die Ausführungen zu der mit roten Ballonreifen in Szene gesetzten Maschine.

Wer um 1933 etwas auf sich hielt und es sich leisten konnte, glitt weich ballongefedert auf einer solchen blitzenden Luxus - Radlimousine über Kopfsteinpflaster und Waldwege.

Aber nicht mehr lange:

„Gebt mir vier Jahre Zeit“, /17/

war schon zum Zeitpunkt der Machtergreifung 1933 eine politische Propagandalosung von Adolf Hitler.

Hitlers Losung „Gebt mir vier Jahre Zeit“ wurde in einer geheimen Denkschrift in Form folgender Forderungen konkretisiert:

„Die deutsche Armee muss in vier Jahren einsatzfähig sein.“

„Die deutsche Wirtschaft muss in vier Jahren kriegsfähig sein.“

Noch im Jahr 1933 verabschiedete die NS-Regierung erste Gesetze zur Koordinierung des Außenhandels mit dem Ziel der deutschen Selbstversorgung.

1934 erweiterte Reichsbankpräsident Schacht die staatliche Reglementierung des Außenhandels durch den „Neuen Plan“, der zahlreiche Überwachungs- und Prüfstellen für Ein- und Ausfuhr vorsah.

Ziel war die Ausrichtung der Wirtschaft auf die beschleunigte Rüstung und Autarkie, da Deutschland wegen seiner Rohstoffabhängigkeit vom Ausland sonst keinen Krieg führen konnte.

Während im Jahr 1934 der Wehretat 18% vom Gesamtetat betrug, waren es 1936 bereits 39%. Gleichzeitig nahmen jedoch die durchschnittlichen Gold- und Devisenbestände von durchschnittlich 164,7 Mio Reichsmark im Jahr 1934 auf 75,0 Mio Reichsmark im Jahr 1936 ab.

Im April/Mai 1936 wurde zur Erreichung von Hitlers Vorgaben unter dem Leitbegriff „Vierjahresplan“ unter der Leitung von Hermann Göring eine bürokratische Institution im Rang einer Obersten Reichsbehörde geschaffen.

Der „Vierjahresplan“ fasste zentral die Lenkungsbehörden (hierunter sind auch die für unser Thema zuständigen Überwachungsstellen zu verstehen) zusammen, denen die Kontingentierung der wirtschaftlichen Engpaß - Faktoren (Rohstoffe, Devisen, Arbeitskräfte) nach den staatlichen Prioritäten sowie die Kontrolle der staatlichen Lohn- und Preisstopppolitik oblagen.

Öffentlich angekündigt wurde der Vierjahresplan von Hitler auf dem Reichsparteitag 1936 in Nürnberg.

In einer Rede im Berliner Sportpalast am 28.10.1936 wurde der Vierjahresplan von Hermann Göring der Öffentlichkeit vorgestellt.

Im Folgenden werden die Vorgaben der für den Fahrradbau und die Erstausrüstung von Fahrrädern zuständigen Überwachungsstellen für Kautschuk und unedle Metalle vorgestellt. Verwendungsverbote für Messing, welche sich hauptsächlich auf die Produktion von Karbidlampen auswirkten, bleiben unberücksichtigt.

Wir verfolgen die Entwicklung beispielhaft an unserem schon vorgestellten Fahrradmodell „Victoria Ballon-Luxus-Herrenrad V. 44 L“.

Keine farbige Bereifung mehr

In der Anordnung Nr. 1 der Überwachungsstelle für Kautschuk /18/ wurde mit Wirkung vom 01. Juni 1934 die Herstellung von Fahrraddecken in einheitlich schwarzer Gummierung

vorgeschrieben. Die Herstellung von Decken in anderen Farben sowie die Herstellung transparenter Reifen wurde untersagt. Schläuche waren einheitlich grau anzufertigen.

In der Anordnung wurde auch erstmalig ein abschließender Katalog für die deutsche Reifenindustrie von zulässigen Reifentypen und -Qualitäten vorgestellt.

Auch wurden Kautschuk-Höchstmengen für die einzelnen Reifentypen vorgeschrieben. Unter Punkt I. Gruppe VII der Anordnung wurden die zulässigen Cord-Draht-Ballon-Reifendimensionen aufgeführt: 26 x 1,75, 28 x 1,75, 26 x 2,00 und 28 x 2,00.

Im Victoria-Prospekt „1135b / 1.35. ezzm“ , höchstwahrscheinlich von 1935, wird weiterhin unser „Ballon-Luxus-Herrenrad V 44 L“ angeboten. Immer noch mit verchromten Steuermuffen, Schutzblechen und Felgen, von roten Ballonreifen ist jedoch keine Rede mehr.

Abbildung:

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 625927171/](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...625927171/)

Aber es gibt eine neue Ausstattungsvariante: Das Rad wird nun auch mit

Halbballon-Drahtreifen mit der Dimension 26 x 1,75 für Felge 2,00

angeboten.

Dieser Reifentyp war etwas völlig neues und wurde im Herbst 1935 eingeführt und staatlich genehmigt. Seine Fabrikation wurde von der gesamten deutschen Reifenindustrie aufgenommen./19/

In einem ausführlichen Beitrag im Radmarkt Nr. 2352 vom Juni 1936 wurden Zweck, Bedeutung und Erfolg des neugeschaffenen Halbballon-Drahtreifens 26 x 1,75 für Felge 26 x 2,00 dargestellt.

In dem Beitrag wurde auf eine „schon 1934 deutlich erkennbare Tendenz“ zu einem 26zölligen Halbballon-Drahtreifen als Anlass zur Einführung dieses Reifentyps verwiesen.

Dass von den Verfassern des Beitrages mit der „schon 1934 deutlich erkennbaren Tendenz“ die Vorgaben der 1. Anordnung der Überwachungsstelle für Kautschuk vom Frühjahr 1934 (vgl. die oben angeführten zulässigen Reifentypen) gemeint waren, kann vermutet werden. Die Vorgaben der 1. Anordnung der Überwachungsstelle für Kautschuk gaben also möglicherweise schon 1934 ein Produktionsraster vor, auf welches sich die Reifenindustrie aber erst noch einstellen musste.

1934 gab es für 26 zöllige Ballonräder mit Drahtreifen aber nur den Reifentyp 26 x 2,00 auf der Felge 2,00 mit einem Felgenumfang von 1755 mm. Es gab lediglich bereits Drahtreifen der Dimension 26 x 1,75 für einen Felgenumfang von 1795 mm.

Die Lösung: Der neu zu entwickelnde Halbballonreifen musste auf die Vollballon-Felge 2,00 passen.

Diese war weit verbreitet und an vielen Rädern verbaut und die Industrie war auf die Fertigung dieser Felge eingestellt.

Die Schaffung eines 26 x 1,75 Halbballon-Drahtreifens im Spätherbst 1935, passend für die herkömmliche Felge 2,00 mit dem kleineren Ballonrad-Umfang 1755 mm, wurde dann entsprechend von den Redakteuren des Radmarkts als eine für die Reifenindustrie und den Handel wirtschaftliche und praktikable Lösung beschrieben. /20/

Dem bisher üblichen 26 x 2,00 Vollballon-Reifen wurde hingegen lediglich am Rande noch eine gewisse Existenzberechtigung zugesprochen:

„Denn namentlich auf dem Lande, ebenso auch für alle schweren Fahrer über 85 kg, hat sich der Reifen 26 x 2,00 ganz hervorragend bewährt (...) Da aber für das normale Durchschnittsgewicht (...) ein Reifen der mittleren Breite 1,75 unter normalen Verhältnissen vollauf genügt, ja, sogar vorteilhafter erscheint, ist heute das Verlangen nach dieser „Halbballon“ - Größe ständig im Zunehmen.“ /21/

Drei Monate Verchromungsverbot

In Radmarkt Nr. 2295 vom Mai 1935 wurde erstmals eine Anordnung Nr. 26 der Überwachungsstelle für unedle Metalle vom 24. April 1935 veröffentlicht: „Überzüge und Mischüberzüge aus Chrom, Nickel (...) dürfen auf die nachstehend genannten (...) Teile nicht mehr aufgebracht werden: (...) Sattelfedern, Felgen, Schutzbleche, Schutzblechstreben, Kettenschützer, Luftpumpen, Gepäckhalter, Gabelenden, Rahmen und Rahmenmuffen, Rückstrahlergehäuse, Reflektoren, Fahrradglockenunterteile, Fahrradschlösser mit Zubehör, Sattelteile, Pumpenhalter, (...)“

Im August 1935 wurde in Radmarkt Nr.2306 in einer Randnotiz unter dem Titel „Verchromungsverbot aufgehoben“ keine drei Monate später die Aufhebung der Anordnung mitgeteilt.

Im November 1935 wurde in der Radmarkt-Ausgabe Nr. 2322 noch mal klargestellt: „Es wird uns berichtet, dass verschiedene Firmen von der schon seit längerer Zeit erfolgten Aufhebung der Vernickelungs- und Verchromungsverbote (...) keine Kenntnis besitzen. Im Interesse der Allgemeinheit weisen wir nochmals darauf hin, dass keinerlei Verbote für die Vernickelung und Verchromung bestimmter Gegenstände bestehen.“

Die Victoria-Werke Nürnberg bringen um die Jahreswende 1935/36 einen neuen Prospekt /22/ mit „Jubiläumsrädern“ heraus. Unser Luxusmodell trägt jetzt die Bezeichnung „Victoria Luxus V 78 Jubiläums-Halbballon-Herrenrad“. Kassapreis: 87 Reichsmark.

Es ist kein Vollballonrad mehr, sondern mit Cord-Wulst-Halbballonreifen 28 x 1,7 x 1 1/2 ausgestattet.

Felgen und Schutzbleche sind verchromt oder aus Leichtmetall. Außerdem gibt es keine verchromten Steuerkopfmuffen mehr, sondern eine Alumchrom- Flügellinierung.

Abbildung:

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 625927171/](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...625927171/)

Der Clou: Aluminium ist nicht von den Einspar-Vorgaben der Überwachungsstellen umfasst. Unser Victoria-Luxusmodell ist in der Alu-Version zukunftssicher, egal, welche Verchromungsverbote kommen oder gehen.

Und es gibt ein ganz neues Modell von Victoria: Das

„Hochmoderne Sportmodell“,

Modell „VS“, ein „leichtes Sportrad mit Ballonbereifung und Flügellinierung,“ so die Beschreibung in dem Katalog Ende 1935, Anfang 1936. Kassapreis: 87 Reichsmark, genau wie unser Luxusrad V 78.

Abbildung:

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 625927171/](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...625927171/)

Das Besondere: Das Victoria„Sportrad VS“ ist serienmäßig farbig emailliert. Verchromt sind nur

die blanken Teile. Felgen und Schutzbleche sind hingegen in der Rahmenfarbe farbig emailliert.

Bei den „Ballonreifen“ handelte es sich um 26 x 1,75 Halbballonreifen. Wie viele andere Hersteller auch, verwendete Victoria den Begriff „Ballonreifen“ ab 1935/36 in ein und demselben Prospekt sowohl für Halbballon- als auch Vollballon-Ausstattungsvarianten.

Der Typ des farbig emaillierten „Sportrades“ mit 26 x 1,75 Draht-Halbballonbereifung tauchte ab 1936 fast gleichzeitig bei einer ganzen Reihe von Herstellern auf:

Dürkopp „Sport 203“, ein „Marken-Sportmodell für pfeilschnelles, beschwingtes Fahren“, Emaillierung lichtblau, /23/,
Phänomen „Nr. 11“, „leichtes rassiges Sportmodell“, stahlblau emailliert /24/,
Stricker „Sport“ mit roter Emaillierung oder „Sport“- Damenrad blau emailliert /25/,
Torpedo „100“, „das ideale Sportrad in geschmackvoller Ausführung und Ausstattung“, leuchtendgrau emailliert /26/.

Die neue Tourenrad-Variante „Sportrad“ wurde engagiert beworben, oft mit Farbdrucken oder im Titel von Katalogen.

Abbildungen:

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 5625927171/](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...5625927171/)

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 625927171/](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...625927171/)

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 625927171/](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...625927171/)

[http://www.flickr.com/photos/35932968@N ... 625927171/](http://www.flickr.com/photos/35932968@N...625927171/)

Das war neu: Bis ca. 1935 waren es noch die schweren Vollballon-Chromräder, die auf den Titelseiten der Kataloge und Prospekte dominierten oder aufwändig in Farbe dargestellt wurden. Der „Vollballon-Renner“ mit 25 oder 26 x 2,00 Ballonreifen verschwand mit dem Aufkommen des „Sportrades“ völlig von der Bildfläche.

Das „Sportrad“ mit 26 x 1,75 Draht-Halbballonbereifung und farbiger Emaillierung war der neue, trendige Fahrradtyp im gehobenen Tourenrad-Preissegment. Es sah flott aus, nicht zu breit und schwer und war nur mäßig verchromt.

Und das war auch gut so:

Verchromung ist „wider die Absichten des Führers“,

mahnte der Redakteur Emil Rollinger /27/ im Radmarkt /28/ vom 24. Oktober 1936 in einem Aufruf zur Verkündigung des Vierjahresplanes durch Hitler am 09.09.1936.

„Wir statten unsere Fahrräder wie die Pflingstochsen aus, vernickelt und verchromt, was sich nur vernickeln und verchromen läßt, als ob wir nur aus dem Vollen zu schöpfen brauchten, verchromte Felgen, Schutzbleche, Rahmen, Lampen, bunter Steuerkopf, bunter Rahmen, weiter geht`s nimmer! Das ist Sünde wider das Volksvermögen, wider die Absichten des Führers“, polemisierte Emil Rollinger.

Die Losung der Stunde, so Rollinger: Ein Volks- bzw. Allwetterrad:

„Unser verdienter Kollege und Mitarbeiter, Oberingenieur Otto Lüders, Berlin, verlangt (...) die Schaffung des „Volksrades“ analog dem Volksempfänger und Volksauto. Ich (Emil Rollinger, Anmerkung des Autors) schließe mich dieser Forderung an und verlange das Allwetter-Fahrrad.“ Der Verfasser des Radmarkt-Artikels rechnet: „Angenommen, für die Vernickelung oder Verchromung der üblichen Fahrradteile sei pro Fahrrad 50 Gramm Nickel oder Chrom erforderlich. Bei einer Jahresproduktion von 3 Millionen Fahrrädern macht das 150 000 kg Nickel oder Chrom aus. Die könnten eingespart und einer besseren Verwendung zugeführt werden.“

„Allwetter“ - Räder wurden von deutschen Fahrradherstellern bereits angeboten:

Bereits kurz nach dem ersten, vorübergehenden Verchromungsverbot im Sommer 1935 wurde am 21.09.1935 erstmals im Radmarkt /29/ das neue Diamant - „Allwetter-Rad“ beworben.

Am 15.08.1936 wurde in einer Anzeige im Radmarkt /30/ das neue „Allwetter“ von Brennabor vorgestellt:

„Dem Beschauer fällt vor allem der Schutzpanzer von schwarzer Emaille und schwarzem Zelluloid an den Teilen auf, die an den üblichen Rädern verchromt oder vernickelt sind. So hat z.B. der Lenker einen Überzug mit griffigem Fischschuppenmuster. Kettenrad, Kurbeln, Pedale, Naben und Speichen sind schwarz emailliert.“

Bereits im Mai 1935, noch im Vorfeld des ersten, wieder aufgehobenen Verchromungsverbotes, wurde in einer Besprechung mit Vertretern der Reichsverbände des Fahrradfaches und einem Vertreter der Überwachungsstelle für unedle Metalle von den Vertretern des Fahrradfaches ein Katalog von Teilen vorgestellt, auf deren Vernickelung oder Verchromung verzichtet werden könnte /31/:

„Felgen, Schutzbleche, Schutzblechstreben, Rahmen und Rahmenmuffen, Gabelenden, Kettenschützer; Zahnkränze, Sattelteile, Schlüssel, Luftpumpen, Luftpumpenhalter, Glocken-Unterteile, Rücklichter.“

Offenbar war man seitens der Fahrradindustrie bereit, das voll verchromte Luxusrad zu opfern, wenn zumindest die Verchromung der üblichen blanken Teile (Lenker, Kettenrad, Naben usw., s.o.) weiter ermöglicht wurde.

Der Anteil an voll verchromten Luxusrädern dürfte nach Radmarkt-Schätzungen bei ca. 20 von 100 gelegen haben /32/.

Der oben zitierte, harsch polemisch formulierte Vorstoß von Emil Rollinger im Radmarkt vom 24. Oktober 1936, Fahrräder zur Anpassung an den Vierjahresplan unter Verzicht auf Chrom bei den blanken Teilen entsprechend dem Idealtyp eines „Allwetter-Rades“, zu gestalten, löste prompt eine bewegte Diskussion in Form von Leserbriefen im Radmarkt aus.

Die Auseinandersetzung beginnt mit Heft Nr. 2372 vom 07.11.1936 und endet erst mit Heft 2378 unter dem Titel „Das letzte Wort“ am 19.12.1936.

Bemerkenswert ist, dass der Radmarkt in der NS-Zeit überhaupt ein Forum für eine solche Auseinandersetzung bot. Möglich wurde diese vermutlich erst durch die Beiträge vieler namhaften Fahrradhersteller wie der Miele-Werke, der Adlerwerke, der Herculeswerke A.G., der Gritzner - Kayser A.G. und der Anker-Werke A.G..

Auch viele Fahrradhändler und Zweiradmechaniker meldeten sich zu Wort:

„Ich“, so schreibt ein Händler im Radmarkt im Dezember 1936 in einem Lesebrief, „für meinen Teil, bin mit den Ausführungen des Kameraden Emil Rollinger, Stettin, nicht voll und ganz einverstanden, obwohl ich dann nach seiner Meinung, (...) kein 100 % iger Nationalsozialist bin. Daß die Karnevalsausführung der Räder verschwinden soll (Strahlenkopf, verchromte Schutzbleche usw.), ist ganz meine Meinung, aber verchromte Felgen, Lenker, Bremsen, Naben, Gabelköpfe und Sattelteile mit tiefschwarzen Rahmen und Schutzblechen ist was Schönes und solche Räder werden sehr gerne gekauft. Mein Umsatz wenigstens hat sich, seit verchromte Räder auf dem Markte sind, um ungefähr 30 % gehoben (...).

Sollte das Einheitsrad kommen, so wette ich hundert gegen eins, daß ich, und ich glaube auch die Mehrzahl der Kollegen, nicht mehr die Hälfte verkaufen kann, denn der Käufer und vor allem die Käuferinnen verlangen, daß das neue Rad nicht nur besser, sondern auch schöner sein soll, sonst fahren sie gleich auf dem alten weiter.“

Die meisten Leserbriefe in der Verchromungs-Diskussion im Radmarkt äußerten ähnliche Standpunkte, pro Vollverchromung wurden nur wenige Zuschriften abgedruckt.

„Meine Herren Unternehmer, hier haben Sie die Initiative“, zitierte der Radmarkt in seiner Ausgabe vom 14. November 1936 /33/ einen Aufruf Hermann Görings an alle deutschen Fabrikanten und Unternehmer, die von den Sparzielen des Vierjahresplanes unmittelbar betroffen waren.

Es gab also mutmaßlich unmittelbar nach Bekanntgabe des Vierjahresplanes im September 1936 für die Fahrradindustrie noch eine kurze Frist, selbst Vorschläge für zur Einsparung von Chrom und Nickel zu unterbreiten.

Der oben zitierte Leserbrief eines Fahrradhändlers an den Radmarkt fasste zusammen, woran man seitens der Händlerschaft und Fahrradfabrikanten bereit war zu sparen:

Verzicht auf das voll verchromte (also mit verchromten Schutzblechen, Felgen, Steuerkopf, Gabelenden ausgestatte) „Vollchrom“-Rad, aber dafür weiterhin die Erlaubnis, die von der Kundschaft so gewohnten und gewünschten üblichen blanken Teile (also vor allem Lenker, Bremse, Naben, Kettenblätter, Gabelköpfe) verchromen zu dürfen.

Dies entsprach dem Standpunkt, welchen die Vertreter der Fahrradindustrie bereits vor Erlass des ersten Verchromungsverbotes im Jahr 1935 eingenommen haben (siehe oben).

Und so kam es dann auch. In Nr. 2379 vom 26. Dezember 1936 veröffentlichte der Radmarkt auf Seite 25 die

Anordnung Nr. 40 der Überwachungsstelle für unedle Metalle mit Verwendungsverboten für Überzüge aus Nickel, Chrom und Kobalt.

In Abschnitt II § 2 Buchstabe B) Nr. 1, 2 und 3 wurde bei Straßenfahrzeugen aller Art die Verwendung von Nickel, Chrom und Kobalt bei Überzügen von:

Schutzblechen und Schutzblechstreben
Gepäckhaltern
Luftpumpen- und Haltern
Gehäusen von Lampen und Rückstrahlern
Lampenhaltern
Rahmen und Rahmenmuffen
Gabelenden
Felgen
Kettenschützern

Sattelteilen mit Ausnahme von Sattelfedern

Fahrradglockenunterteilen sowie

Fahrradschlössern mit Zubehör

mit einer Übergangsfrist von drei Monaten verboten.

Von den Victoria-Werken ist ein Prospekt mit der Bezeichnung „3642, 11.37. hzzm“ erhalten, höchstwahrscheinlich von 1937.

In diesem Prospekt wird das Victoria Herrenrad „V 74“ beworben, „unser Luxusmodell, um das Sie jeder beneidet!“.

Das Fahrrad verfügt wie das 1936er Modell V 78 über eine „Aluchrom-Flügelinierung“, die verchromten Schutzbleche, Felgen und Steuerkopfmuffen sind aber verschwunden. Stattdessen sind Schutzbleche und Felgen lediglich mit einem „breiten Silberstreifen“ ausgestattet.

Das Modell V 74 wird zu einem Kassapreis von 84 Reichsmark angeboten.

Im selben Prospekt wird an zentraler Stelle auch das „beliebte, schnittige Sportrad Victoria VS“ beworben. Es kostet 87 Reichsmark, also nun 3 Reichsmark mehr als unser ehemals so stolzes Herren-Luxusmodell.

Auch die Bereifung von unseren Victoria V 74 Herrenrad ist neu: Statt der 26er Vollballonbereifung von 1934 und der Cord-Wulst-Halbballonbereifung mit 28 Zoll von 1936 ist das Modell im Jahr 1937 mit Cord-Drahtreifen der Dimension 26 x 1,75 ausgestattet.

Den Victoria-Werken blieb gar keine Wahl:

König Drahtreifen statt dicker Schwarte

„Ein stabiler Fahrradreifen braucht keine dicke Schwarte zu sein“ bewarb der Hersteller Continental 1936 den - hier bereits vorgestellten - neuen Halbballon-Drahtreifen 26 x 1,75 /34/.

Unter dem Titel „König Drahtreifen“ in Radmarkt Nr. 2379 vom 26. September 1936 verwies auch Emil Rollinger auf Veröffentlichungen in den Zeitungen „Der deutsche Radfahrer“ und „Echo Continental“ in welchen die Vorzüge des Halbballon-Drahtreifens gegenüber den herkömmlichen Wulstreifen und Vollballon-Reifen herausgestellt wurden. Und er stellte klar, dass Fabrikanten, Grossisten und Händler nun keine Wahl mehr hatten:

„Ich habe damals (gemeint ist ein vorangegangener Artikel von Emil Rollinger im Radmarkt unter dem Titel „Stiefkind Drahtreifen“, Anmerkung des Autors) darauf hingewiesen, daß die ganze Welt Drahtreifen fährt, daß nur Deutschland aus der Reihe tanzt und vorzugsweise Wulstreifen

verwendet (...) Ich hatte gefordert, daß wir den Wulstreifen verschwinden lassen sollen, weil erwiesenermaßen der Drahtreifen den leichtesten Lauf hat. (...). Es ist erfreulich festzustellen, daß der Radmarkt und Reichsmechaniker nun den Erfolg für sich buchen kann: Aus dem Stiefkind Drahtreifen wird der König Drahtreifen. Ab 1. Januar 1937 dürfen neue Fahrräder nur noch mit Drahtreifen ausgestattet sein. Dabei fällt der Vollballonreifen 26 x 2,00 auch weg, selbstverständlich auch der Wulstballonreifen 26 x 2,00 x 1 ½. Die vorgeschriebene Bereifung für das neue Fahrrad ist ab 1. Januar 1937 der Drahtreifen 26 x 1,75 für 2,00 (gemeint ist für Felge 2,00, Anmerkung des Autors) oder 28 x 1,75 Draht, also dürfen neue Räder nur noch mit dem sogenannten Dreiviertel-Ballonreifen /35/ ausgestattet werden. Damit nun niemand schummeln kann, wird ab 1. Januar eine dauernde Kontrolle stattfinden, die aber nicht nur die Fabrikanten trifft, sondern auch Grossisten und Händler, welche neue Räder zusammenstellen. Die Fabrikanten sollen eine Aufbrauchs- und Umstellungsfrist bis zum 1. Juni 1937 bekommen, da ja auch die Gabeln etwas kürzer werden müssen (gegenüber dem bisherigen Vollballonrad, Anmerkung des Autors)“.

Grundlage für das Aus des Vollballon-Rades und des Wulstreifens war eine Verordnung der Überwachungsstelle für Kautschuk und Asbest, welche etwas später in Radmarkt Nr. 2384 vom 30. Januar 1937 unter dem Titel „Wir helfen mit: Wulstreifen - Vierjahresplan - Drahtreifen“ im Detail veröffentlicht wurde. Mit Ausnahmen für Lastenräder waren somit ab 01. Januar 1937 grundsätzlich für neue Fahrräder nur noch Drahtreifen der Dimension 26 x 1,75 und 28 x 1,75 zulässig.

Und damit auch kein Gramm Kautschuk zuviel für die Reifenherstellung verbraucht wurde, trat ab 1. September 1937 zusätzlich ein von der Überwachungsstelle für Kautschuk und Asbest vorgegebenes „Reifengrößen-Programm“ in Kraft.

Der Drahtreifen der Dimension 26 x 1,75 durfte maximal 110 mm breit sein bei einem Kautschukgehalt von maximal 170 Gramm, der Reifen 28 x 1,75 durfte ebenfalls nicht breiter als 110 mm sein bei einem maximalen Kautschukgehalt von 200 Gramm /36/.

Pedalgummis nicht mehr zulässig

In der Anordnung Nr. 38 von der Überwachungsstelle für Kautschuk und Asbest wurde ab 1. Januar 1937 die Herstellung von Pedalgummi aus Kautschuk untersagt /37/.

Fazit

Der Vierjahresplan hatte bis 1937 in Deutschland in Form von Verordnungen der zuständigen Überwachungsstellen für unedle Metalle sowie Kautschuk und Asbest unmittelbare Auswirkungen, insbesondere auf die Verchromung und Bereifung sowie die Ausstattung von Pedalen von neuen Fahrrädern.

Ein Verchromungsverbot von neuen Fahrrädern entsprechend dem Idealtyp eines Allwetterrades kam möglicherweise aufgrund des heftigen Widerstandes der Interessensvertreter der Fahrradindustrie und des Fahrradhandels gegenüber der zuständigen Überwachungsstelle für unedle Metalle zumindest bis 1937 nicht zustande.

Fussnoten:

Zitate Radmarkt: Nr. Ausgabe/Erscheinungsjahr

- /1/ Radmarkt und Reichsmechaniker ab Nr. 2211 von 1933; Auflage 1938: 14.500 Stück
- /2/ Eine im Radmarkt oft benutzte zeitgenössische Formulierung, z.B. 2295/35/11
- /3/ Zum Thema siehe auch Knochenschüttler Nr. 14 S. 3 ff „Fahrradfreundliche Nazizeit?“
- /4/ Radmarkt 2286, 1935
- /5/ Radmarkt 2414, 1937
- /6/ Radmarkt 2356, 1936
- /7/ Radmarkt 2390, 1937
- /8/ Radmarkt 2356, 1936
- /9/ Radmarkt 2568, 1940
- /10/ Radmarkt 2290, 1935
- /11/ Radmarkt 2369, 1936
- /12/ Radmarkt 2677, 1942
- /13/ Radmarkt 2298, 1935
- /14/ Radmarkt 2261, 1934
- /15/ Radmarkt 2300, 1935
- /16/ Katalog Nr. F 1139 (7 35 300)
- /17/ alle Angaben zum Abschnitt „Gebt mir vier Jahre Zeit“ sind den Internetseiten <http://www.dhm.de> und <http://www.wikipedia.org/wiki/Vierjahresplan> entnommen
- /18/ Radmarkt 2246, 1934
- /19/ Radmarkt 2352, 1936
- /20/ ebenda
- /21/ ebenda
- /22/ der Katalog hat leider keine Nummer, lässt sich aber in Abgrenzung zu früheren und späteren nummerierten Katalogen der Victoria-Werke in diese Zeit einordnen.

/23/ unnummerierter Prospekt, höchstwahrscheinlich 1937

/24/ Prospekt Nr. 453, 4.38, 150 000, wohl 1938

/25/ Katalog 1938/39

/26/ Prospekt Nr. 10 144 g 5.39

/27/ Emil Rollinger und der Leiter der KdF-Fahrradfahrschule in Berlin, Otto Lüders, waren maßgebliche Mitarbeiter des Radmarktes in der Zeit 1934 bis 1937 und schrieben unzählige, meinungsbildende Artikel zu fachlichen aber auch „fahrradpolitischen“ Themen wie Radwegebau, Normung, Fahrradeinzelhandel usw.

/28) Radmarkt 2370

/29/ Radmarkt 2313

/30/ Radmarkt 2360

/31/ Radmarkt 2293

/32/ Radmarkt 2414, 1937

/33/ Radmarkt 2373

/34/ Radmarkt 2360, 1936

/35/ Hier gibt es einen zeitgenössischen Begriffs-Wirrwarr. In Katalogen und Fachpublikationen der Zeit tauchen die Begriffe „Halbballon“, „Ballon“ und „Dreiviertelballon“ für ein und denselben Reifentyp auf.

/36/ Radmarkt 2417, 1937

/37/ Radmarkt 2372, 1936