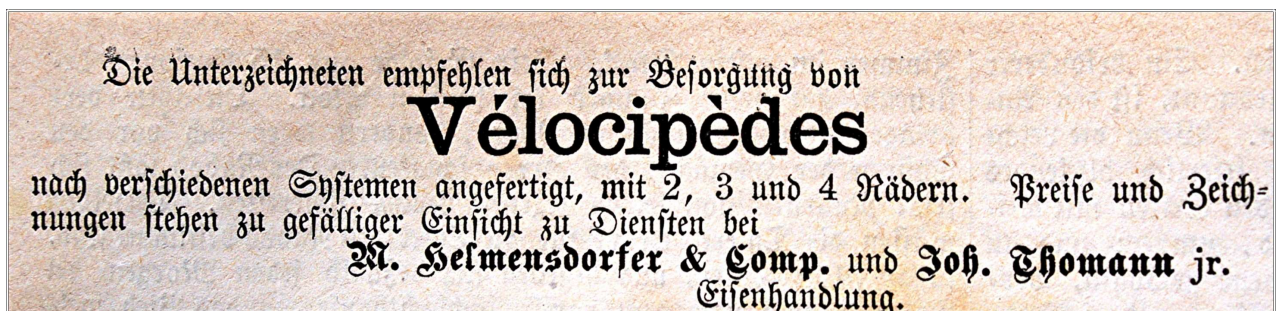


„Ihr freien Radler aufgewacht, der Morgen grüßt, die Sonne lacht.“

## Aus den Anfangsjahren des Fahrrades in Lindau

Im Sommer/Herbst 2015 ergab sich durch Verkehrszählungen im Rahmen der Erarbeitung eines „Klimafreundlichen Lindauer Mobilitätskonzeptes KLIMO“ die Erkenntnis, dass 27 Prozent aller zu dieser Zeit im Stadtgebiet zurückgelegten Wege mit einem Fahrrad durchgeführt wurden. Anlass genug, die Anfänge dieses umweltfreundlichen Transportmittels in Lindau etwas genauer zu betrachten.

Als Freiherr Karl von Drais 1817 in Mannheim sein Laufrad mit Sattel vorstellte und selbst vorführte, fand dies in Lindau noch kein Echo. Das hiesige „Intelligenzblatt“ berichtete nicht darüber, die „Lindauer Lesegesellschaft“ war bereits 1812 wieder aufgelöst worden und nur wer sich teure überregionale Zeitungen oder Zeitschriften leisten konnte erfuhr überhaupt von dieser bahnbrechenden Erfindung eines neuen Personentransportmittels. Einen ersten Durchbruch schaffte erst das 1861 erfundene Tretkurbelrad mit Pedalen am Vorderrad. Ihm folgte 1867 das Aufsehen erregende Hochrad der Brüder Olivier mit ihrer Compagnie Parisienne. Mindestens 37 Hersteller bauten es bereits 1868 allein in den deutschen Ländern nach. Den tatsächlichen Durchbruch schaffte ab 1885 dann das „Sicherheitsniederrad“ mit Kettenantrieb auf das Hinterrad, dem Grundprinzip heutiger Fahrräder.

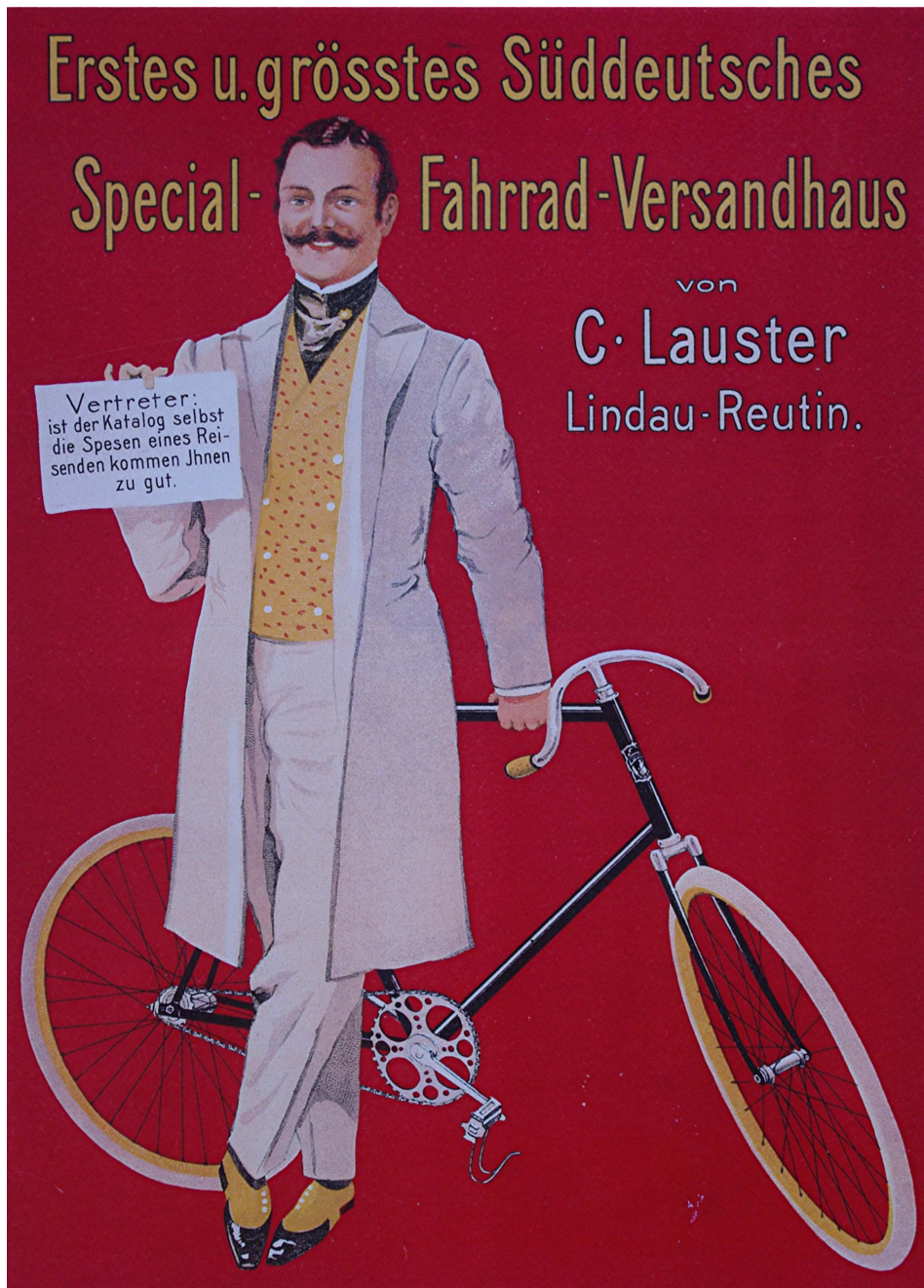


**Erste Verkaufsanzeige von Fahrrädern im Lindauer Tagblatt vom 4. April 1869 durch Michael Helmsdorfer von der „Pfannenfabrik“ an der heutigen Ludwig-Kick-Straße in Aeschach und dem Lindauer Eisenwarenhändler Johann Ulrich Thomann in der Schafgasse auf der Insel. Repro: Stadtarchiv Lindau/Schweizer.**

In Lindau wurde das erste Fahrrad Ende März 1869 gesichtet. Der Lindauer Mathias Strauß hatte sich diese neuartige Fahrmaschine, genant „Velociped“ (veloce lat.: schnell, geschwind), inzwischen selbst gebaut und damit das Lindauer Fahrradzeitalter gestartet. Bereits am 21. April 1869 meldete der „Grenzbote“ einen zweiten Radler im Stadtgebiet: „Heute sah man das zweite Veloziped mit zwei Rädern, fabriziert von dem Drahtwarenfabrikanten Max Sieber in St. Gallen (Schweiz), mit ungemeiner Schnelligkeit durch die Straßen fahren.“

Inzwischen erkannten auch örtliche Einzelhändler die Chancen, mit dem neuen „Velo“ Geld verdienen zu können. Die erste Verkaufsanzeige schalteten Michael Helmsdorfer von der „Pfannenfabrik“ an der heutigen Ludwig-Kick-Straße in Aeschach und der Lindauer Eisenwarenhändler Johann Ulrich Thomann in der Schafgasse auf der Insel gemeinsam am 4. April 1869 im Lindauer Tagblatt: „Die Unterzeichnenden empfehlen sich zur Besorgung von Vélocipèdes nach verschiedenen Systemen angefertigt, mit 2, 3 und 4 Rädern. Preise und Zeichnungen stehen zu gefälliger Einsicht zu Diensten.“

Einen regelrechten Großversand von Fahrrädern baute der aus dem Dorf Münster bei Stuttgart stammende bisherige Schuhmachersohn, Radrennfahrer und Fahrzeugfabrikant



Versandhauses“ von Carl Lauster an der Kemptener Straße in Lindau-Reutin aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg. Repro: Karl Buhl/Schweizer.

α

Carl Lauster (1867 – 1921) auf. Auf der frühen Radrennbahn in Bregenz lernte er die Gebrüder Bilgeri und deren Schwester Franziska (1869 – 1950) kennen, welche er heiratet. An der kleinen Auto- und Fahrradfabrik „Helios“ von Robert Bilgeri und dem aus Wasserburg/Bodensee stammenden Paul Wurzer im Ortsteil Leiblach der Gemeinde Hörbranz beteiligte er sich finanziell und eröffnete 1898 in Lindaus Cramergasse ein Fahrradgeschäft. Nach dem Konkurs der Hörbranner Helios-Fabrik 1903 übernahm er deren Zweigwerk an der Bregenzer Straße in Lindau-Zech (späteres Höckle-Areal) und ließ dort von 20

Arbeitern und Angestellten eigene PKW, Motorräder der Marken „Elster“ und seine damals bekannten „Bavaria“- und „Helios“-Fahrräder bauen. 1905 repräsentierte er auf der Pariser Weltausstellung FIAT-Deutschland. Bereits vor 1908, nach Aufgabe der eigenen PKW-Produktion, konzentrierte er seinen Fahrzeughandel im neuen Geschäftshaus an der Kemptener Straße im Ortsteil Münchhof der damals noch selbständigen Gemeinde Reutin bei Lindau. Hier verkaufte er neben Ersatzteilen und Fahrradwerkzeug bis zu 28 verschiedene Fahrradmodelle zu Preisen zwischen 260 und 515 Mark. Im Versandkatalog schrieb er dazu u.a.: „Es ist bekannt, dass die Fahrradbranche zur Zeit eine schwere Krisis durchzumachen hat, die überall die grössten Opfer fordert und die eine erschreckend grosse Anzahl von Händlern und Fabrikanten gestürzt hat und trotzdem ist meine Firma auf der Höhe geblieben, ja steigert sich mein Umsatz von Jahr zu Jahr erheblich“. Verpackt in Holzverschlagen wurden, in der Regel über den Reutiner Bahnhof, Fahrräder in großer Zahl versandt, Reparaturen durchgeführt, „Mustermaschinen“ bis zu einer Woche ausgeliehen und für jedes verkaufte neue Rad eine Garantielaufzeit von einem Jahr gewährt. Sein Sohn Robert betrieb bis 1933 den

Autohandel und bis 1955 den Fahrradhandel weiter. Sein Schwiegersohn Otto Buhl führte mit einem FIAT-Autohaus die KfZ-Handelstradition ab 1940 fort. Der 1. Weltkrieg (1914 – 1918) raubte Carl und Franziska Lauster einen ihrer Söhne.

**Erklärung!**

Unterzeichnete erlauben sich einem verehrl. Publikum von Stadt u. Land in ihrem eigenen Interesse darauf aufmerksam zu machen, daß sie Fahrräder, Nähmaschinen, Pneumatiks, Laternen & andere Utensilien, die von der „Internationalen Maschinen-Gesellschaft m. b. H., Reutin-Bregenz zc.“ sind, **nicht reparieren**.

Fahrräder, Nähmaschinen zc. anderer Versandhäuser werden nur gegen einen **Preis aufschlag von 100 %** repariert, sofern dieselben vor 1913 erworben wurden. Später gekaufte Maschinen zc. werden auf keinen Fall mehr in Stand gesetzt.

**Die Fahrrad- u. Reparatur-Geschäfte:**

**C. Lauster, Reutin.**  
**G. Oberreit, Lindau.**  
**F. Paul, Schönan.**  
**H. Sinsel, Meischach.**  
**J. Nagel, Reutin.**  
**G. Meyer, Rotkreuz.**  
**J. Strom, Lindau.**

**Kampfansage per Annonce im Lindauer Tagblatt vom 30. März 1913 durch die damals sieben „Lindauer“ Fahrradhändler, darunter auch Carl Lauster, gegen die Billigkonkurrenz der „Internationale Maschinen-Gesellschaft m.b.H. Reutin-Bregenz“, welche im umgebauten und erweiterten Areal des neuen Reutiner Güterbahnhofes an der Ladestraße eine Verkaufsstelle eröffnet hatte und Billigfahrräder zum Dumpingpreis ab 38,50 Mark anbot.**

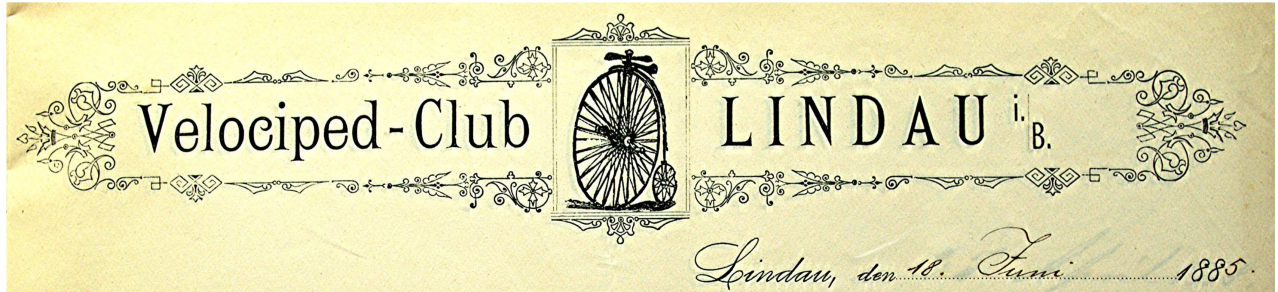
Auch in der damals rund 3.700 Einwohner zählenden Inselstadt Lindau war der Besitz eines eigenen Fahrrads zunächst nur finanziell besser gestellten Bürgerkreisen vorbehalten. Die Arbeiterklasse konnte sich ein derart modernes Fahrzeug in größerer Anzahl erst um das Jahr 1900 leisten. Dessen Beliebtheit aber wuchs stetig, auch wenn das Lindauer Tagblatt gelegentliche

abschreckende Meldungen verbreitete, wie beispielsweise diese skurille vom 2. Mai 1869: „Der berühmte Wienerarzt Dr. Oppolzer spricht sich aus Gesundheitsgründen gegen Einführung der Velocipedes (Tretwagen) aus. Die allzu große Muskelanstrengung müsse Herzkrankheiten und Blutanhäufungen in einzelnen Körperteilen nach sich ziehen.“ Doch kleine Sensationsmeldungen wie jene vom 9. Juli 1869 erregten positive Aufmerksamkeit: „Ein junger Schweizer, Namens Wattenvill, soll, wie die Z. berichtet, am 3. Juli Mittags in Prag angekommen sein und in 5 Tagen mit Nachtstationen und langem Aufenthalte an allen jenen Orten, wo er etwas zu sich genommen, von Frankfurt über Regensburg den weiten Weg ohne Unfall zurückgelegt haben. Er schildert die Fahrt als eine äußerst angenehme.“ Am 9. Dezember 1891 meldete das Blatt, dass der aus Dresden stammende Herr Steffen „heute Vor- und Nachmittag den See mit einem Wasservelociped befuhr. Eine große Zuschauermenge betrachtete vom Lande aus das seltene Schauspiel“.

Die ersten Unfälle und Verbote ließen allerdings nicht lange auf sich warten. 1887 schrieb eine städtische Verordnung genau vor, welche 13 Straßen „auf widerrufliche Weise“ auf der Insel Lindau mit Fahrrädern befahren werden durften. Auf allen anderen Wegen und Plätzen musste das Rad geschoben werden. Bürgersteige und Fußwege waren den Radfahrern grundsätzlich verboten. Bei Nebel und eintretender Nacht musste eine „farbige gutleuchtende Signallaterne benützt werden“. 1891 zogen die drei

Landgemeinden Reutin, Aeschach und Hoyren mit ähnlichen Vorschriften nach. Auf den zugelassenen Straßen aber sollten auch die Fußgängerinnen rücksichtsvoll sein, da „heutzutage das Zweirad vielfach von Geschäfts- und Handwerksleuten als Mittel zu einer Zeit sparenden raschen Fortbewegung benützt wird.“

Lindaus Fahrradfreunde schlossen sich 1884 zu einem ersten Verein dem bürgerlichen „Velociped-Club Lindau i.B.“ mit zunächst 23 Mitgliedern zusammen, um gemeinsam das



**Briefkopf des ersten Lindauer Radfahrvereines, des 1884 gegründeten „Velociped-Club Lindau i.B.“ im Jahre 1885, welcher bis 1907 existierte. Repro: Stadtarchiv Lindau/Schweizer.**

Fahren zu genießen, für Anfänger Radfahrunterricht anzubieten und bereits im Mai 1885 für zwei Tage ein vielbeachtetes Bodensee-Radler-Treffen, eine „Réunion“ mit

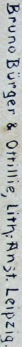


Fahrradkorso, öffentlichem Kunstradfahren, gemeinsamen Ausfahrten nach Bregenz und Lochau usw. durchzuführen. 87 Teilnehmer aus Bayern, Württemberg, Hohenzollern,

**Banner des 1919 in Ravensburg gegründeten Bayerisch-Württembergischen Radfahrer Bundes aus dem Jahre 1920, welcher durch das NS-Regime im September 1933 in Lindau-Reutin zwangsaufgelöst wurde. Repro: Ludwig Zimmermann/Schweizer.**

Baden, der Schweiz und Tirol nahmen daran teil, noch ganz ohne „sportliches Leistungsmessen“, aus Innsbruck aber auch mit Velocipistinnen. Die Lindauer Bevölkerung wurde gebeten, ihre Hunde an die Leine zu nehmen, die diese Tiere die Vorliebe besäßen, „die Velocipeds anzurennen und dadurch den Reiter zu Fall zu bringen.“

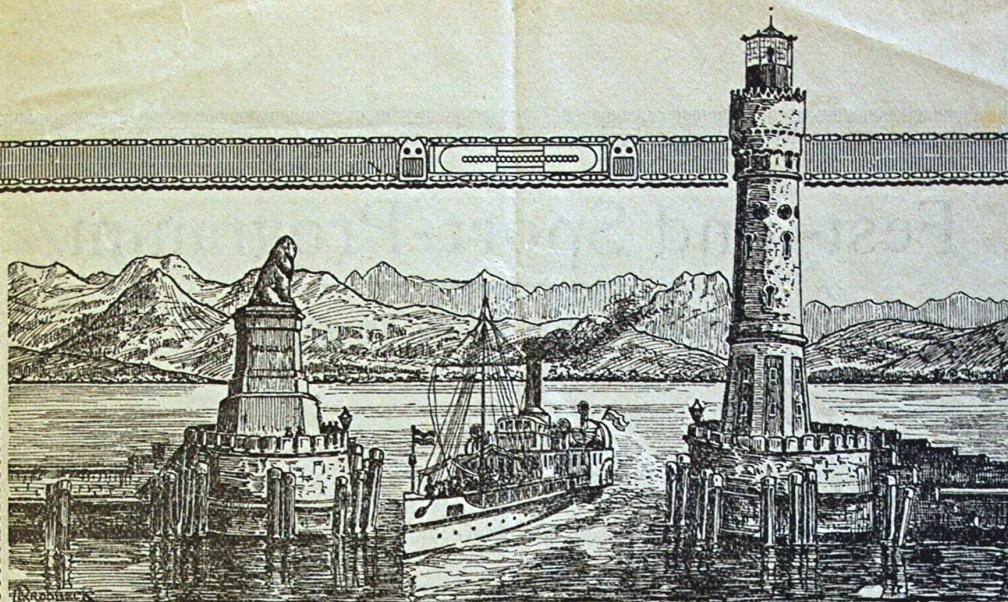
Weitere bürgerliche Fahrradvereine waren der 1898 gegründete Lindauer Radfahrverein „All Heil“, der 1905 gegründete Reutiner Radfahrverein „Seeschwalbe“, der Radfahrverein Aeschach-Hoyren-Reutin, die Allgemeine Radfahrerunion Konsulat und die politisch



Da Arbeiterinnen und Arbeiter in diesen bürgerlichen Vereinen lange Jahre aus Standesdünkeln und wegen politisch anderer Meinung nicht gern gesehen waren, gründeten sozialistische Arbeiter im Juli 1905 in Reutin einen Arbeiter-Radfahrverein



**Stempel des Lindauer Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität im Jahre 1925.**



## Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“

Gau 21

Ortsgruppe Lindau.

Bezirk 8

Werte Sportgenossen!

Wir gestatten uns Ihren geschätzten Verein zu unserem am **Samstag, den 27. und Sonntag, den 28. Juni 1925** stattfindenden

## 20jähr. Gründungsfeste

verbunden mit einem

### Arbeiter-Radsportfest

freundlich einzuladen. • Wir werden keine Mühe und Arbeit scheuen, um Ihnen einige genußvolle Stunden in unserer schöngelegenen Inselstadt zu bereiten. Vor allen Dingen sind wir bestrebt, unseren lieben Sportgenossen und -Genossinnen, die an unserem Feste teilnehmen, so wenig als möglich Auslagen zu bereiten.

Lindau-Bodensee im April 1925.



Wir hoffen bestimmt, daß Sie unsere Bestrebungen durch zahlreichen Besuch nicht nur unterstützen, sondern der breiten Oeffentlichkeit gegenüber beweisen, daß in unseren Reihen tatsächlich ein Solidaritäts- und Zusammengehörigkeitsgefühl besteht. • Nachstehend ersehen Sie die Reichhaltigkeit des Festprogramms, und wird es uns zur Freude gereichen, Sie in den Reihen unserer Gäste begrüßen zu können.

Mit Bundesgruß „Frisch auf!“

**Der Festausschuß:** Felix Reutemann, 1. Vorsitzender.

„Solidarität“ unter Vorsitz von August Böhme für Lindau und die drei selbständigen Landgemeinden.. Das damalige sozialdemokratische Radfahrerliederbuch skizzierte beispielsweise im Lied „Ihr freien Radler, aufgewacht!“, gesungen nach der Melodie von „Der Papst lebt herrlich in der Welt.“, worum es bei diesem Teil der Arbeiter-Kulturbewegung dieser Jahre auch ging: „Ihr freien Radler aufgewacht; der Morgen grüßt, die Sonne lacht. Das Lied der Lerche hell erklingt und Tau auf weiter Flur erblinkt. erinnert euch an eure Pflicht, gedenket aller Sorgen nicht, die uns bereiten Tag und Nacht, der Unterdrücker Niedertracht. Flugblätter bringen wir, geschwind, stets freudig jedem Menschenkind. Für Freiheit, Gleichheit kämpfen wir, Agitation ist unsere Zier...“.



**Zwei Lindauer Arbeiter mit Fahrrädern auf der großen Revolutionskundgebung der Arbeiter- und Soldatenräte am 9. November 1918 vor dem Lindauer Rathaus. Als der damalige Hauptmann Erwin Rommel sich mit einer konterrevolutionären württembergischen Sicherheitskompanie in der Nacht vom 18. auf den 19. April 1919 auf den Weg machte, um die Räterepublik Lindau zu unterdrücken, fuhr ein Friedrichshafener Arbeiter in der selben Nacht mit einem Fahrrad nach Lindau und warnte die Lindauer Arbeiter- und Soldatenräte erfolgreich vor dieser Gefahr. Foto: Sammlung Schweizer.**

© Karl Schweizer, edition inseltor Lindau, Juli 2017

## Quellen:

- Lindauer Tagblatt, April 1869, Mai 1885, Mai 1891, Dezember 1891 und März/April 1913 im Stadtarchiv Lindau;
- Erwin Huber: „90 Jahre Radfahrverein Lindau“ in Lindauer Zeitung vom 26. 11. 1988;
- Werner Dobras: „Damals wie heute sind Radler ein Thema“, in Lindauer Zeitung vom 28. 4. 2012;
- Willi Rupp: „Carl Lauster als Rennfahrer und Fabrikant schrieb er Lindauer Verkehrsgeschichte“ in Lindauer Zeitung vom 16.4. 1983;

- Georg Schmitz: „Zur Geschichte der Fahrradproduktion in Lindau am Bodensee“ in „Der Knochenschüttler – Zeitschrift für Liebhaber historischer Fahrräder und Hilfsmotoren“, Nr. 13/1998, Langenhagen 1998;
- Karl Schweizer: „Carl Lauster – Autopionier in Lindau“ in Lindauer Zeitung vom 15.8. 2002;
- Ludwig Zimmermann: „Auf den Spuren der oberschwäbischen Radbewegung“ in Schwäbische Zeitung, Ausgabe Friedrichshafen, vom 2.10. 2013;
- Hans Joachim Teichler/Gerhard Hauk (Hrg.): „Illustrierte Geschichte des Arbeitersports“, Bonn, Dietz-Verlag, 1987;
- Stadtarchiv Lindau:
  - o Akt „Alt“ 338: „Verzeichnis der in der Gemeinde Reutin bestehenden Vereine“, darin 1905: „Seeschwalbe“ und „Solidarität“;
  - o B III / 2 /15, 54, 55: „Protokolle Lindauer Radfahrvereine“;
  - o B II / 134/135: „Arbeiterradfahrer-Bund ‚Solidarität‘ Lindau“;
  - o B II / 134/42: „Velociped-Club Lindau“;
  - o B II / 134/22: „Radfahrer-Verein Lindau i. B.“.