

Straßenszene mit Transportdreirad der Bäckerei Tax, Morellenfeldgasse um 1900

Lastentransporter aus Grazer Fabrikation

In der frühen Hochblüte des Radfahrens, in den 1890er-Jahren, wurde das Fahrrad auch zunehmend für Transportzwecke herangezogen. Das Dreirad, das ja schon parallel zum Hochrad um 1880 aufgekommen war, verlor zwar mit der Verbreitung des Niederrades an Bedeutung für den Touren- und Rennsport, erlebte dafür aber einen Aufschwung als Lastentransporter.



Styria-Gepäckdreiräder 1896 mit Vorder- bzw. Hinterradantrieb

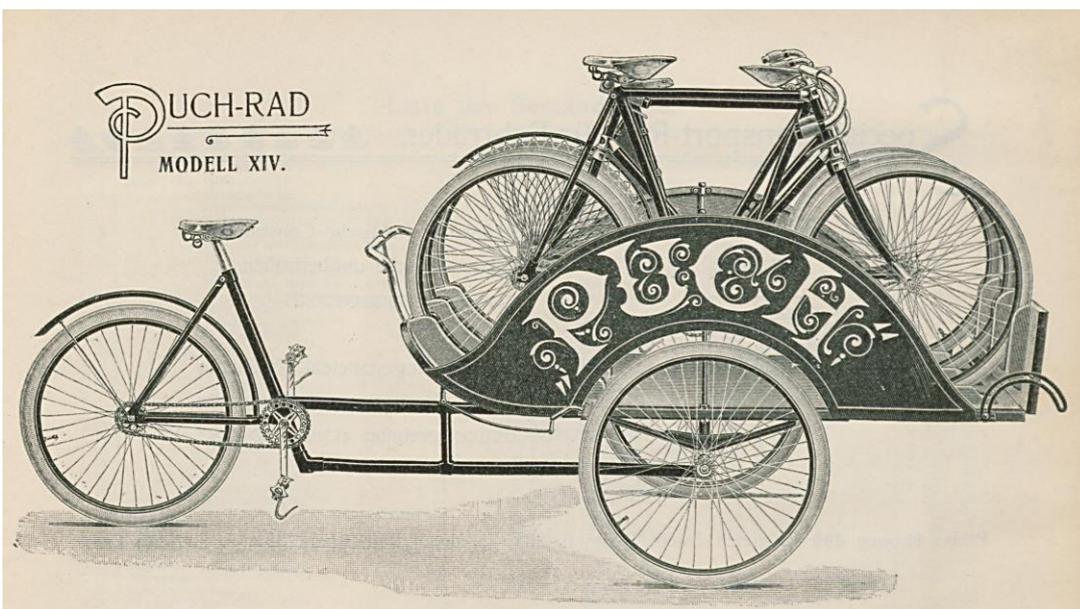
Die Post hatte in bereits 1888 die ersten Gepäckdreiräder in Dienst gestellt. In Graz nahm Johann Puch erstmals 1896 Gepäckdreiräder ins Programm, und zwar zwei Modelle mit je

250 kg Traglast und Transportbehältern (auf zwei Rädern) hinter dem Fahrer, eines mit Antrieb auf das Hinterrad und das andere mit übersetztem Vorderradantrieb. Ein Jahr später drehte Puch die Konstruktion um: Nun wurde das Gepäcksdreirad über einen vorne auf zwei Rädern montierten Transportbehälter gelenkt, der Antrieb erfolgte über eine Kette auf das Hinterrad. Dieses Prinzip fand weltweit Nachahmung und ist auch heute noch z.B. beim beliebten Modell „Christiania“ in Anwendung.

Auch die Meteor-Fahrradwerke bauten nach diesem Prinzip um 1900, in einer Zeit, in der laut Katalog *"das Gepäcksdreirad ... für die Geschäftswelt nahezu unentbehrlich geworden"* ist, ein Personen- und Gepäcksdreirad, das vorne wahlweise mit Kasten oder Korb geliefert wurde. 1896 konnte man bei den Styria-Fahrradwerken zwischen einem konventionellen Hinterrad- und einem Vorderrad-Antrieb wählen, von „Graziosa“ (Benedict Albl) gab es 1899 das Modell XIV, ein Gepäcksdreirad ohne Kette (Kardantrieb). Ebenfalls kettenlos war ein 1900/01 angebotenes Modell von Cless & Plessing.



Graziosa Dreirad kettenlos, 1899

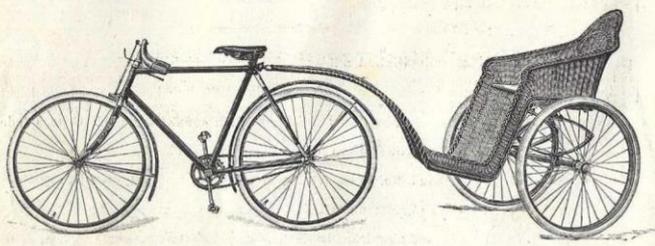


Transportdreirad für den Transport von Fahrrädern, 1901

"Das praktische Lieferfahrzeug für jedes Geschäft"

Die Zweckbestimmtheit war variantenreich. 1898 brachten die Styria-Fahrradwerke (1901 Puch) ein Transport-Dreirad auf den Markt, das für die Beförderung von Fahrrädern gedacht war. Über dieses Modell heißt es in einem Zeitungsbericht: "Das Dreirad ist das erste dieser Art in Wien. hat statt des gebräuchlichen Kastens eine Plattform, auf der vier Fahrräder Platz haben. im übrigen ist die Anordnung die gleiche wie bei den gebräuchlichen Styria-Gepäcksdreirädern, welche sich in so kurzer Zeit als ständige Erscheinung in den Wiener Straßenverkehr eingefügt haben. Die hiesige Niederlage der Grazer Firma befördert jetzt in einem Drittel der Zeit gegen früher ihre verkauften Räder an die Kunden und hat obendrein die Gewissheit, dass die Maschinen unversehrt und nicht verunreinigt durch den Straßenschmutz abgeliefert werden." [1]

„Styria“=Anhängewagen für Personen.



Diese Wagen werden mit Sitzen aus Rohrgelocht oder aus Korbgeflecht angefertigt.

„Styria“ Modell 15.

Transport-Dreirad mit Hinterrad-Antrieb und neuer Vordersteuerung.

Beschreibung:

Äußerst kräftig gebautes Dreirad, unübertroffen in Konstruktion, Stabilität und Widerstandsfähigkeit. Durch die Anbringung des Kastens vor dem Fahrer und durch unsere neue Steuerung, die sich bei eingehenden Versuchen als außerordentlich praktisch bewährte, ist die leichteste Handhabung erreicht. Auch Nichtradfahrer können unser Gepäckrad sofort benützen.

Die Lagerung des Gepäckkastens auf Wagenfedern ermöglicht, auch Gegenstände zu verladen, welche Stöße nicht vertragen können, wie Flaschen, Glaswaren etc. Ferner bieten die verschiedensten Formen, welche dem Gepäckkasten gegeben werden können, wie Hüte, Fässer etc., dem Besitzer ein wirksames und vornehmes Reklamemittel.

Tragfähigkeit: Bis zu 70 kg Maximallast. **Kastengröße:** Normal 85×65×65 cm mit Türen vorn, innerhalb 14 Tagen lieferbar; abweichende Kastengrößen erfordern zirka 3 Wochen Lieferzeit. **Räder:** 28×1 1/4" mit extra starken Pneumatiks. Mit Doppel-Bremse.

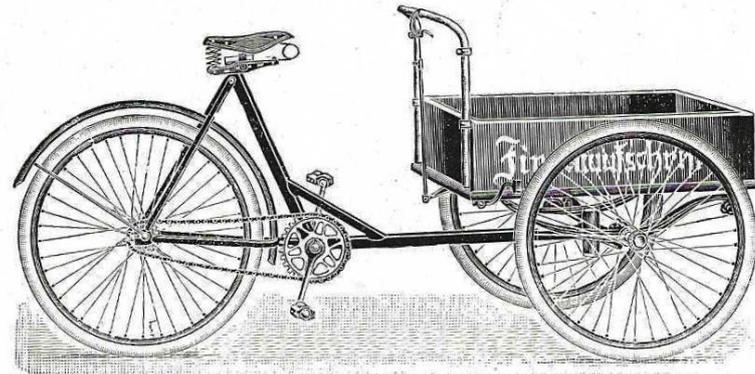
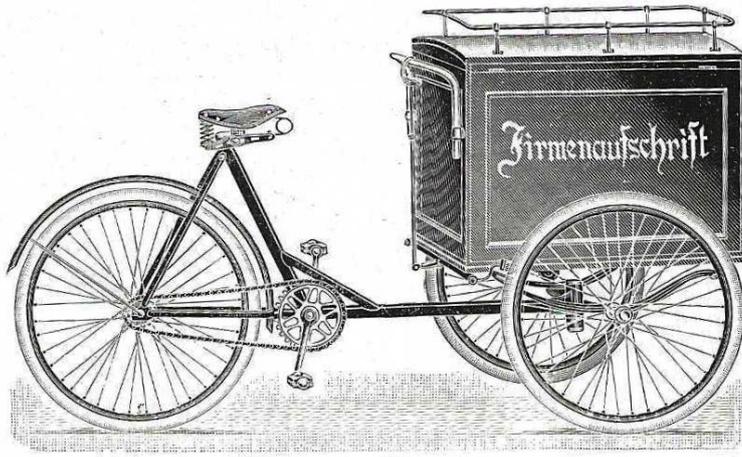
Sür abnorme Formen und Grössen des Kastens dienen wir auf Wunsch gern mit Spezial-Offerten.



Personen-Anhänger und Transportdreirad, Katalog Styria 1903

Der Styria-Katalog von 1900 zeigt zwei Dreiräder für den Gütertransport - eines mit der Aufschrift "k.k. Post" am Aufbau und eines mit einem Weinfass als Transportbehältnis. 1909 kostete das Styria Modell XIII "Gepäckrad" übrigens 450 Kronen, etwa das Doppelte eines Tourenrades. Die Beschreibung im Katalog: "*Patentsteuerung auf Kugeln, gut gefederter Unterbau, worauf der Kasten ruht, extrastarke Gummis, stärkere Achsen und Speichen, verstärkter Rahmen, Kastengröße nach Wunsch und Bedarf, mit oder ohne Galerie*". Die Styria-Fahrradwerke bauten auch unter dem Markennamen "Dürkopp" ein Transport-Dreirad, das Modell Atlas.

In den Steyr-Katalogen von 1936 und 1937 findet sich ein Transportdreirad, angepriesen als "*das praktische Lieferfahrzeug für jedes Geschäft, keine Betriebskosten, immer fahrbereit.*" Produziert wurde dieses Modell von Puch - nach der dem Ende der Styriawerke 1932 und der Fusionierung mit Steyr 1934 - baute Steyr-Daimler-Puch in Graz auch die Modellreihen dieser ehemaligen Konkurrenten in der Fahrradproduktion. Hier endet die Lastenradproduktion der industriellen Hersteller; sie wird auch nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges nicht wieder aufgenommen.



*Spezial-Gepäcksdreirad mit Hinterrad-
Antrieb und Vordersteuerung, SDW
1930*

Bauanstalt für Fahrradanhänger

Mit dem Siegeszug der Motorfahrzeuge büßte nicht nur der Personen-, sondern auch der Gütertransport per Fahrrad an Attraktivität ein. Länger als die Transportdreiräder blieben Zweirad-Anhänger in Verwendung. Darauf, dass es für die leichteren und flexibleren Anhänger noch einen Markt gab, verweist die „Bauanstalt für Fahrrad- und Motorradanhänger“ des Ing. Johann Exel in Liebenau, die von 1934 bis in die 1960er-Bestand hatte.

Der Fahrradanhänger war auch als Handwagen verwendbar und hat sich, einer Produktbeschreibung zufolge, „infolge seiner gediegenen stabilen Ausführung, seiner schönen Form, seiner großen Leistungsfähigkeit der großen Ladefläche, der großen Wendigkeit und Fahrsicherheit sowie durch den billigen Anschaffungspreis durchgesetzt und große Verbreitung gefunden“. [2]

Ausgestattet war der Anhänger mit einer Patentkupplung, einer aufklappbaren Stütze, federnden Holmen sowie die Räder mit starken Fichtel & Sachs-Transportnaben und 2 1/2 mm-Speichen und Ia-Ballonreifen.



Auf der Grazer Messe werden 1949 fünf verschiedene Modelle präsentiert, „die sich durch großes Belastungsvermögen auszeichnen und sowohl für den Geschäftsmann als auch für den Landwirt von Interesse sind.“ [3] Auch ein besonders für den Stadtbetrieb geeignetes Transportdreirad wurde gezeigt.



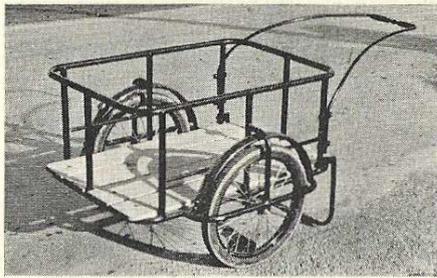
Transportdreirad, angeboten von der Fa. Exel in den 1950er Jahren

Mitte der 1950er-Jahre wurde ein Transportdreirad „in Sonderausführung für jede Branche“ um 1.860 Schilling angeboten, "der ideale Liefer- und Transportwagen" mit bis zu 180 kg Belastung. Die Anhänger - gefedert um 535 Schilling zu haben - wurden in einem Prospekt beworben mit: *"Der Maler und Anstreicher lässt den Lehrjungen mit Material und Leitern vorausfahren, und nicht zuletzt fährt man mit dem Exel-Anhänger auch mit großem Gepäck, leicht und sicher auf Weekend."* Zu dieser Zeit firmierte der Betrieb unter Ing. Johann Exel's Wtw., Fahrzeugbau, Liebenauer Hauptstraße 87. [4]

Ein Prospekt mit Preisliste von 1960 präsentiert verschiedene Anhängertypen mit unterschiedlichen Aufbauten mehrheitlich Moped- bzw. Motorradanhänger handelte. Statt

des Transportdreirades ist ein mit Lieferkorb ausgestattetes – einspuriges – Gepäcksrad im Programm, wobei es sich wohl um ein zugekauftes Fabrikat gehandelt haben dürfte. (5). Laut Adressbuch existiert der Anhängerbau zuletzt unter dem Namen Exel & Co. noch Anfang der 1970er Jahre. [6]

Mit der Firma Exel endete die Ära der seriellen Produktion für den muskelkraftbetriebenen Lastentransport in Graz. Lastenräder und Fahrradanhänger wurden nun zur Rarität im Verkehrsalltag, die nur noch vereinzelt von sozial schwachen oder alternativen NutzerInnen in Gebrauch waren.



MODELL **EB**

Kräftiger Transportanhänger

mit Gabelholm und Rohrklappstütze
 ganze Breite 97 cm
 Ladefläche 82 x 62 cm
 Höhe 30 cm
 verstärkte Räder 20 x 2.00"
 Boden mit Holzplanken
 Kotbleche
 Dauerbelastung 160 kg

Für Pakete und Koffertransport

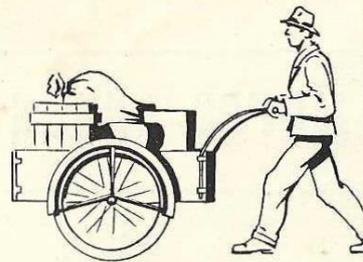


MODELL **G**

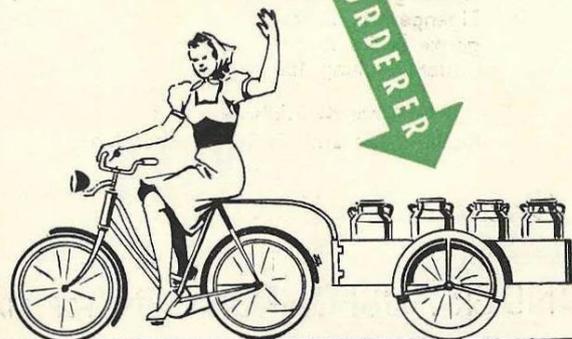
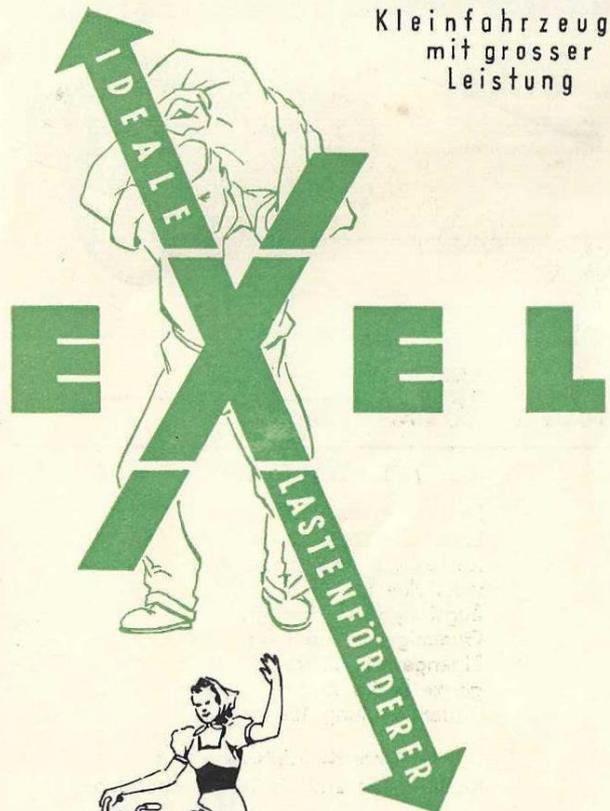
Gepäcksrad:

Extrastarker Rahmen, Vorderrad
 20 x 2.00", Hinterrad 26 x 2.00",
 Speichen 2 1/2 mm, geräumiger
 Lieferkorb 39 x 52 cm
 Nutzlast 50 kg

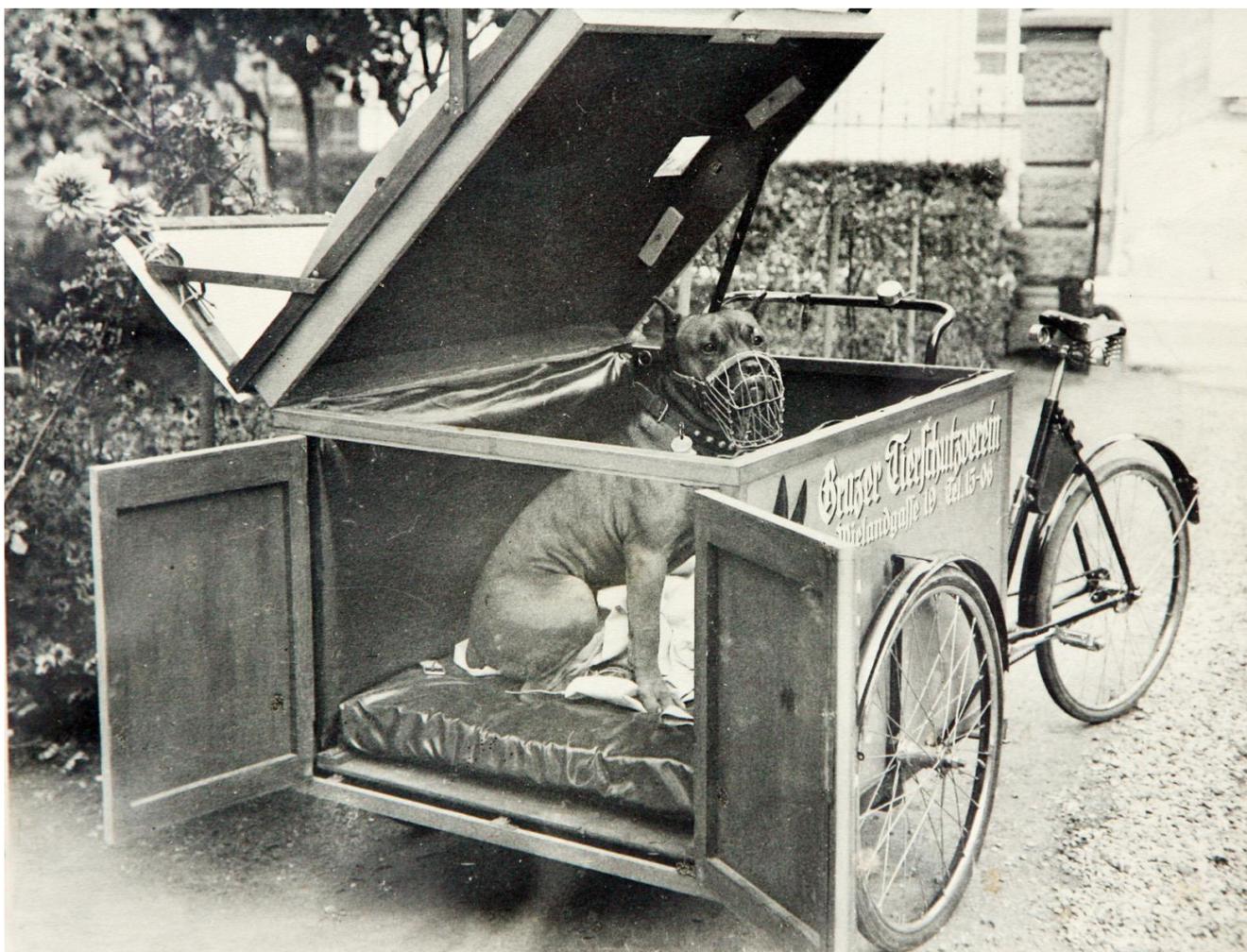
Dauerhaftes Strapazfahrzeug für
 den Kundendienst
 auch in Damenrad lieferbar



Kleinfahrzeuge
 mit grosser
 Leistung



Verkauf: Schönmeth & F. Muss



Transportdreirad des Grazer Tierschutzvereins, 1950er Jahre



Im Anhänger schlafender Dienstmann, 1950er Jahre (Universalmuseum Joanneum, MMS)

Das Nischendasein dieser Transport-Alternative begann sich erst mit der Renaissance des Fahrrades als Verkehrsmittel ab Ende der 1970er-Jahre zu ändern, wobei insbesondere die in den 1990er Jahren aufkommenden Kinder-Fahrradanhänger den Boden für eine aufgeschlosseneren Haltung bereiteten.

In kleinerem Umfang und mit individuell-kreativem Ansatz wurde der Bau von Anhängern wieder aufgegriffen, etwa 2007 von der autonomen Selbsthilfe-Werkstatt „Fahrradküche“, in der Selbstbau Workshops abgehalten wurden. Im Rahmen eines Sozialprojektes der Vinziwerke Eggenberg wurden 2011-14 einige Dutzend einfache Anhänger gebaut. [7]

Die Lastenräder, im Unterschied zu früher auch stark für den Kindertransport im Einsatz, sind inzwischen (häufig auch elektrisch unterstützt) auf der Überholspur. Sie haben in den ersten Jahrzehnten des 21. Jahrhunderts – gemeinsam mit den Anhängern - ihr soziales Stigma des Arme-Leute-Vehikels verloren und sind Teil eines veränderten Mobilitätsverständnisses geworden.



Einkaufswagen-Anhänger, „Fahrradküche“ 2008; Modelle der Vinziwerke 2012 (Fotos: Wehap)

Literatur und Quellen

- (1) Neues Wiener Volksblatt 19.5.1898
- (2) Produktblatt Exel ca. 1935
- (3) Tagespost 22.5.1949
- (4) Prospekt Exel ca. 1954
- (5) Prospekt Exel 1960 mit Preisliste 1.4.1960
- (6) Grazer Geschäfts- und Adressbuch 1973, 660
- (7) <http://www.bergarbeiten.at/anhaengerbauprojekt.php>

Quellen sowie Abbildungen aus Katalogen und Prospekten:

Styria Fahrradwerke, Katalog 1896

Styria Fahrradwerke, Katalog 1903

Graziosa Fahrradwerke in Graz, Katalog 1899

Styria-Dürkopp-Werke SDW, Prospekt 1930

Puch Räder, Katalog 1901

Exel, Bauanstalt für Fahrradanhänger, Prospekte

WOLFGANG WEHAP