

MUSEUMS - INFO

~~~ Mitteilungsblatt des Museumsvereins Neukirchen-Vluyn e.V. an seine Mitglieder und Freunde ~~~

Nr. 144 / Juni / Juli 2010

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder, heute kann man wahrscheinlich unterstellen, dass nahezu jeder Mitbürger Fahrrad fahren kann. So alltäglich uns das Fahrrad auch heute erscheint, so spannend ist allerdings seine Geschichte. Mancher von Ihnen hat vielleicht schon das Hochrad in unserem Museum gesehen und sich gefragt, wie man denn damit wohl fahren konnte und vor allem, wie das Auf- und Absteigen bewerkstelligt wurde, ohne dabei gleich in einem der damals noch reichlich vorhandenen Straßengräben zu landen.

Wenn die Niederrheiner heute für den Besuch ihrer Landschaft werben, dann stehen gerade die vielen Möglichkeiten von Fahrradtouren im Mittelpunkt, obwohl der Niederhein so eben, wie er häufig dargestellt wird, gar nicht überall ist - was ihm einen zusätzlichen Reiz verleiht. Neben den Geschieben der Eiszeit hat auch der Bergbau mit seinen Halden die Landschaft modelliert und zu dem heutigen Erscheinungsbild des Niederrheins beigetragen.

Dennoch gibt es sehr viele gut ausgebaute und gut ausgeschilderte Radwege nahezu ohne Steigung, die eine Fahrradtour am Niederrhein zu einem Erlebnis werden lassen. Wenn Sie sich demnächst wieder aufs Fahrrad schwingen, um die Schönheiten des Niederrheins zu erkunden, dann denken sie doch einmal daran, wie die in dieser Ausgabe der **Museums-Info** beschriebene Entwicklung dieses Fortbewegungsmittels begann.

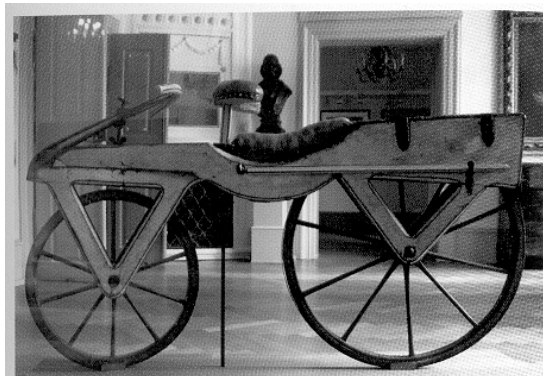
Das meint

Ihr

Erwin Büsching

## Vom Laufrad zum Hochrad bis zum Sicherheitsfahrrad

Vor rund 200 Jahren war das Pferd für den Menschen noch das schnellste Fortbewegungsmittel. Als 1817 der badische Forstmeister **Freiherr von Drais** sein Laufrad der Öffentlichkeit vorstellte, bestand diese sogenannte Laufmaschine aus einem Holzgestell mit Holzrädern, einem gepolsterten Sitz und einem Lenker (s. Bild).



Laufrad von Karl Freiherr von Drais, 1817 (Nachbildung im Kurpfälzischen Museum Heidelberg)  
Foto: E. Oehring

Um sich mit dem Rad bewegen zu können, musste der Benutzer sich mit den Füßen am

Boden abstoßen und versuchen, mit Hilfe des Lenkers das Gleichgewicht zu halten. Dieses nach seinem Erfinder Draisine genannte und mit eigener Muskelkraft angetriebene Gerät war eindeutig schneller als ein Fußgänger und kam auch schneller als eine Postkutsche voran. Wegen der damals noch sehr schlechten und holprigen Straßenverhältnisse konnte man diese Art der Fortbewegung aber auch nicht als komfortabel betrachten. Die preußische Obrigkeit sah das Vehikel deshalb auch in erster Linie als ein Sportgerät zur Körperertüchtigung an. Deshalb fiel es von 1820 - 1848 unter das in Preußen geltende Verbot von "verdächtig-revolutionären Freiluftsportarten". Hierdurch und begleitet durch die Begeisterung der Menschen war die Entwicklung nicht aufzuhalten.

Vor allem in Frankreich und England entwickelten die Tüftler weiter. Das nach dem französischen Kutschenbauer **Michaux** als Michauline bezeichnete Rad hatte Tretkurbeln, die an der Nabe des Vorderrades angebracht waren. Da nunmehr die Geschwindigkeit neben der Tretkraft in Abhängigkeit von der Größe des Vorderrades stand, wurden Fahrräder mit immer größeren Vorderrädern entwickelt.



Dieses hier abgebildete Hochrad finden Sie auch in unserem Museum. Das 1873 gebaute Rad wurde dem Museum 1997 von Werner Kremers zum 700-jährigen Bestehen des Ortsteils Vluyn gestiftet. Die Bezeichnung "Velociped" auf dem Hochrad bedeutet schlicht "Fahrrad" und leitet sich aus dem Französischen ab: vélocipède bedeutet "Schnellfuß". Das Museumshochrad gehört zu den ersten seiner Art, erst 1870 hatte man mit der Produktion von Hochrädern begonnen.

Diese bis zu 2,50 m aufragenden Hochräder hatten bereits einen Metallrahmen, Metallspeichen und Vollgummibereifung. Sie waren in erster Linie etwas für sportlich begeisterte Bürger und so fanden sich bald Gleichgesinnte in Fahrradvereinen zusammen. Auch im Ortsteil Vluyn hat es so einen Verein gegeben.



1922 eröffnete Gerhard Lohbeck, dem Trend der Zeit folgend, auf der Rayener Straße ein Fahrradgeschäft, das zusätzlich Motorräder, Näh- und Waschmaschinen sowie Grammophone vertrieb. Das Tretrad in der Bildmitte - Marke Eigenbau - steuert der Ladenbesitzer, der sein Berufsleben als Schlosser bei der NBAG begann. Links neben ihm steht ein seltenes Hochrad, Baujahr 1890, das nur bei Ausstellungen zum Einsatz kam.

Bei den Bemühungen der Erfinder ging es in der Folgezeit darum, das Fahrrad sicherer zu gestalten. In den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts kam erstmalig das Nieder-

oder Sicherheitsfahrrad auf den Markt. Es hatte - wie heute - zwei gleich große (oder gleich kleine) Räder und die Tretkurbel wurde mit dem Hinterrad durch eine Antriebskette verbunden. "Leichtes Auf- und Absteigen, kein Kopfsturz denkbar" versprach die Werbung. Als weitere Verbesserungen kamen Anfang des 20. Jahrhunderts Luftbereifung, Freilaufnabe, Beleuchtung (z.B. Karbidlampe) und Klingel hinzu.

Inzwischen hatten auch die Frauen mit ihren seinerzeit weiten und langen Kleidern oder Röcken das Fahrrad als Fortbewegungsmittel akzeptiert. Wenn auch von den Männern nicht immer gern gesehen, wurden sie ebenfalls in den bestehenden Männervereinen oder in eigenen Frauenvereinen aktiv. In der Satzung des Radfahrervereins "Stern", Storkow 1895 (Kreis Beeskow) von 1907 heißt es u.a.:

"Zweck. § 1.

Der Zweck des Vereins ist, den Radfahrersport durch gemeinsame Fahrten und Rennen zu pflegen und den kameradschaftlichen Verkehr zu fördern.

Mitgliedschaft. § 2.

Der Verein umfaßt:

1. ordentliche Mitglieder
2. außerordentliche Mitglieder
3. Ehrenmitglieder

Als ordentliche Mitglieder können Damen und Herren aufgenommen werden, wenn sie das 18. Lebensjahr erreicht haben, unbescholtenen Rufes und im Besitz eines eigenen Rades sind. Als außerordentliche Mitglieder können dem Verein Nichtradfahrer beitreten. Als Ehrenmitglieder können solche Personen ernannt werden, welche sich um den Verein im Besonderen oder um das Radfahrwesen im Allgemeinen verdient gemacht haben."

Dort war also die Gleichberechtigung bereits schriftlich niedergelegt. Mit dem Radfahren verschwanden bei den Frauen aber auch nach und nach die einschnürenden Korsetts und die langen Röcke aus der Mode. Das Fahrrad wurde zu einem für alle Bevölkerungsschichten erschwinglichen Verkehrsmittel.

Bis nach dem letzten Weltkrieg waren die Fortschritte in der Weiterentwicklung des Fahrrades nur gering. In den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts schien Fahrrad fahren wegen der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung immer weniger attraktiv. Erst die Ölkrise Ende der 70er Jahre und das zunehmende Gesundheitsbewusstsein brachten der Fahrradindustrie wieder einen Aufschwung.

Neben rein modischem Schnickschnack hat auch der Komfort das Radfahren in den vergangenen Jahren immer interessanter gemacht. Die letzte Entwicklung des nunmehr batterieunterstützten Fahrens will



Briefkopf der Maschinen- und Fahrzeugfabrik Höschen, welche unter anderem Fahrräder der Marke "Perle" herstellte.

auch weniger durchtrainierte Menschen noch auf die Pedale locken.

Benutzte Quellen:

- Heimatkalender Kreis Wesel 1986
- Hubertusbote Nr. 430
- Niederrheinische Blätter 2/02
- Landlust Mai/Juni 2009
- Kreiskalender Oder-Spree 2009
- Archiv des Museums Neukirchen-Vluyn

### Wussten Sie schon, ...

... dass es reine Fahrradmuseen gibt, und zwar sowohl öffentliche als auch private? Hier eine kleine Auswahl:

- Deutsches Fahrradmuseum, Heinrich-von-Bibra-Straße 24, 97769 Bad Brückenau, [www.deutsches-fahrradmuseum.de](http://www.deutsches-fahrradmuseum.de)
- Historisches Museum Bielefeld, Ravensberger Park 2, 33607 Bielefeld, [www.historisches-museum-bielefeld.de](http://www.historisches-museum-bielefeld.de)
- Fahrräder e.V., Langenhagen bei Hannover, [www.historische-fahrraeder.de](http://www.historische-fahrraeder.de)
- Historisches Fahrradmuseum, Bernhard Westermeier, Widey 14, 33154 Salzkotten (Ortsteil Scharmede) [www.fahrradmuseum-westermeier.de](http://www.fahrradmuseum-westermeier.de)

### Sprichwörter und Redensarten

(57) Man sagt (im Bergmannsjargon): "Die sollen nicht ins Bergfreie fallen."

Man meint (in Anlehnung an die Sprache des Bergrechts): Die Mitarbeiter sollen nach

der Betriebsauflösung nicht ungeschützt dem freien Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen.

Einem Aufsatz über den untertägigen Braunkohlenabbau in Brandenburg entnehme ich dem "Kreiskalender Oder-Spree 2009" auszugsweise folgenden Beitrag, der diesen Begriff m.E. hinreichend erläutert:

" ... Er stellte am 26. April 1841 beim königlichen Bergamt ein Gesuch zur Aufsuchung von Braunkohle in den Rauenschen Bergen und erhielt am 13. Januar 1842 die Erlaubnis, nach diesem Bodenschatz zu suchen. In der Bergbausprache heißt es dafür 'Mutungen anzustellen'. Zur Aufsuchung eines **bergfreien** Bodenschatzes und zur Betreibung eines Bergwerkes mußte man nicht unbedingt Grundeigentümer sein. Doch der Bergbauwillige mußte allen Anforderungen des recht komplizierten Berggesetzes gerecht werden. Dazu gehörten insbesondere die Zahlung von Abgaben und Gebühren entsprechend der Größe des Bergbaufeldes. Die erste Hürde, die der Muter ... damals zu nehmen hatte, abgesehen von den Kosten, war der erfolgreiche Nachweis des von ihm begehrten Rohstoffes. Für seine Aufsuchung von Kohle mußte er eine Fläche auswählen, diese vermessen und das Feld benennen. ...

In dieser Fläche durfte er nach der Bewilligung Bohrungen und Schürfe anstellen. Am Ende der Erkundungsarbeiten mußte ein Bergbeamter durch persönliche Inaugenscheinnahme bescheinigen, dass der gesuchte Bodenschatz in wirtschaftlich



ausreichendem Maße vorlag. ...

... Die Betriebsergebnisse waren in der Folgezeit bescheiden. ... Mehrfach wurde das Feld neu abgebohrt, dabei wurde festgestellt, dass die besten Kohlequalitäten leider unzugänglich (zu teuer) im Einflussbereich von Grundwasser lagen. Darauf hin wurde die Grube ... auf Antrag der Gesellschaft im Jahre 1856 wieder 'frei gegeben'. Damit erloschen die Abgaben für das ertragsarme Feld, aber auch das Bergrecht, so dass sich andere Bergbauwillige dort bemühen konnten. So wurde es nach erneuten Mutungsarbeiten im April 1860 ... erneut verliehen, fiel jedoch wegen nicht gezahlter Abgaben 'ins Freie'."

(58) Man sagt: "Ich sollte die Gelegenheit beim Schopfe fassen."

Man meint: Wenn die Gelegenheit günstig ist, sollte man sie nutzen und das Vorhaben verwirklichen.

Innerhalb eines "Zeitraums" gibt es auch einen "Zeitpunkt", eine "Gelegenheit" (griech. = kairos). Die griechische Kunst pflegte den "kairos" als hüpfendes Kind mit einem langen Haarschopf darzustellen. An diesem Schopf gilt es, die Gelegenheit zu fassen.

aus: IKONEN von Onasch und Schnieper

---

## Namen und ihre Bedeutung

"Und er hieß seinen Namen Jesus."  
(Matthäus 1,25)

Namen haben in der Regel eine Bedeutung. Der Name "Jesus" lautet auf Hebräisch "Jehoshua" und bedeutet "Jahwe ist Errettung". Wenn heute Eltern ihren Kindern Namen geben, denken sie meist weniger an die Bedeutung des Namens, als dass es nach ihrer Meinung ein "schöner" Name sein soll. Dabei orientieren sie sich oft an sportlichen Größen oder Personen aus der Unterhaltungsbranche.

So, wie sowohl die Vornamen wie die Hausnamen der Menschen eine Bedeutung haben, so liegt auch in den Namen von Ortschaften und Straßen oft eine tiefere Bedeutung. Bei den Straßen haben wir in der Vergangenheit an dieser Stelle wiederholt versucht, ihre Entstehung aus dem Dunkel der Geschichte zu erforschen. Orte, Ortsteile oder Gebietsflächen wurden in der Vergangenheit oft mit Namen versehen, die z. B. auf ihre Entstehung, ihre Beschaffenheit oder ihre Lage einen Hinweis geben. Vluyn erhielt seinen Namen aus der zwischen Moers und Rheurdt gelegenen Landschaft, die vor der Besiedelung durch

Menschen von später "Flunen" genannten ehemaligen Rheinarmen durchflossen wurde (lat. Fliunnia). Mit Neukirchen bezeichnete man dagegen die Bauernschaft, die um die neue Kirche - einem Ableger der Mutterkirche in Repelen - gelegen war.

Ortsnamen mit der Endung "-heim" sind nach einem Aufsatz des Neukirchener Hermann Thelen im Heimatkalender für den Kreis Moers von 1949 aus dem Gotischen "haims" und dem Altsächsischen "hem" abgeleitet und bedeuten Herdstelle, Haus oder Dorf. Wir finden diese Bezeichnungen u.a. in den Namen Friemersheim, Schwafheim, Uetelsheim, Binsheim oder Bergheim der alten Grafschaft Moers. Erst die vor der Endung "-heim" stehende Bezeichnung gibt uns - wenn sie denn gedeutet werden kann - Aufschluß darüber, um wessen "-heim" es sich hier handelt. So soll Binsheim seinen Namen von einem althochdeutschen Personennamen "Ben" erhalten haben. Um 1093 wurde in den Annalen ein Benesheim, im 12. Jahrhundert ein Beneshem und später ein Beysheim erwähnt.

Dort, wo Archive keine für die Bevölkerung erkennbare Erklärung für den Ortsnamen hergeben, wird in Sagen versucht, für den Namen eines Ortes eine Erklärung zu finden. Für Kehrum, heute einem Ortsteil der Stadt Kalkar, erzählt die Sage:

"Als Petrus vor seinen Verfolgern aus Rom floh, wanderte er nordwärts über die Alpen und kam nach Germanien. Am Oberrhein verdingte er sich als Ruderknecht auf einem Rheinkahn. Für ihn als Fischer und Besitzer eines Ruderbootes war diese Arbeit nichts Ungewohntes. Nach einigen Tagen legte das Schiff im Hafen von Xanten an. Da ging Petrus an Land und wanderte westwärts, um in Rotterdam nach einem Schiff Ausschau zu halten, das ihn zurück nach Palästina bringen würde. Als er auf seiner Wanderung über Marienbaum und Appeldorn zu der Stelle kam, an der heute das Dörfchen **Kehrum** liegt, begegnete ihm Jesus. Er schaute Petrus liebevoll an und sagte zu ihm: »Kehr um, Petrus!« Da ging Petrus in sich. Auf der Stelle kehrte er um und begab sich auf dem gleichen Wege zurück nach Rom, um dort für seinen Meister zu sterben. Der Ort aber, der an der Stelle der Begegnung von Meister und Jünger entstand, wurde im Gedenken hieran »Kehrum« genannt."

aus: Fritz Meyers, Die schönsten Sagen vom Niederrhein

---

## Neues Mitglied

Als neues Mitglied im Museumsverein begrüßen wir:

*Petra Ketelaers, Rheurdt.*

Herzlich willkommen im Kreis der Freunde unseres Museums.