

DAS PHÄNOMEN FAHRRAD IN TSCHECHIEN

Viele Erfindungen aus dem 19. Jahrhunderts finden wir heute nur mehr in Museen: die Dampfmaschine, den Telegrafen, das Telefon, das Luftschiff und bald auch den Verbrennungsmotor. Das einspurige Zweirad – wir verdanken es dem deutschen Erfinder Karl von Drais (1785-1851) – scheint hingegen unsterblich zu sein.

In der Tschechoslowakei gab es bis zum Zweiten Weltkrieg zwölf große Fahrradhersteller. Im Herbst 1945 wurden große Firmen verstaatlicht und ab 1948 wurden alle Privatunternehmen abgeschafft. In den ursprünglichen Fabriken wurden nach wie vor Fahrräder produziert, allerdings nach den Regeln der zentralen Planwirtschaft und ohne die nötigen Investitionen zur Modernisierung. Fahrräder wurden zu jener Zeit vor allem im Westen produziert, von der BRD über Großbritannien bis nach Kanada. In Frankreich kostete ein Wagen des Typs Škoda 1000 MB 6.800 Francs, ein Rennrad der tschechischen Marke Favorit F1 Special 1.100 Francs. Qualitativ hochwertige Sporträder waren in der Tschechoslowakei allerdings praktisch nicht verfügbar. Dabei erfreute sich der Radsport wegen der Internationalen Friedensfahrt überaus großer Beliebtheit. Bei diesem Wettbewerb handelte es

sich um das größte Etappenrennen für Amateursportler, aus dem nicht nur ein jährlich im Mai stattfindender gefeierter Wettbewerb wurde, sondern auch ein starkes ideologisches Instrument an den Austragungsorten: in der Tschechoslowakei, in der DDR und in Polen.

Nach 1989 entstanden neue Firmen, die sich der Fahrradproduktion widmen. In der heutigen Zeit sind in der Tschechischen Republik mehr Menschen aktiv im Radsport unterwegs als in allen Ballsportarten zusammen. Umfragen zufolge steigen mehr als 1,5 Millionen Menschen in Tschechien täglich oder zumindest manchmal aufs Rad. Ein Fahrradbote bringt uns das Mittagessen oder transportiert eine Sendung ans andere Ende der Stadt, und über eine Handy-App können wir uns selbst ein Fahrrad ausleihen. Polizeilichen Statistiken zufolge werden pro Tag etwa 14 Fahrräder gestohlen. Auch das gehört heutzutage beim Fahrradfahren dazu.

Von den 4,8 Millionen Haushalten, die es in Tschechien gibt, besitzt statistisch gesehen jeder 1,23 Fahrräder – im Gegensatz zu 0,97 Autos pro Haushalt. Und Sie? Entscheiden Sie sich lieber für das Fahrrad oder das Auto?

ÜBER CYCLE UP!

CYCLE UP! ist ein Projekt, das Bürger*innen, Kunstschaffende und Entscheidungsträger*innen vereint, die sich für die Umwelt und das Radfahren interessieren. Unser Ziel ist es, eine kreative Lösung für mehr Fahrräder in den Straßen zu finden. Wir erweitern die Perspektive auf das Radfahren durch Kunst mittels Residency-Programmen

für Künstler*innen, indem wir Community-Workshops für die Öffentlichkeit sowie Konferenzen mit lokalen Akteur*innen organisieren und uns für eine bessere Radinfrastruktur und einen fahrradfreundlicheren Stadt einsetzen – für alle, die mit dem Rad in Prag, Bratislava, Tartu, Katowice oder Berlin unterwegs sind.

Dank

Für ihre Unterstützung bei dieser Ausstellung bedanken wir uns bei: Jan Králík, Kurator der Ausstellung, Anna Kociánová, Kateřina Ovesná, Ivo Dvořák, Karel Gerolt, Martin Josef Havlena, Ing. Jiří Uhlíř.

Ein Besonderer Dank geht an den Verein AutoMat, das DDR Zweirad Museum und Annett und Lutz Müller-Hildebrand von Müller's Fahrradladen für die inhaltliche Unterstützung.

FAHRRÄDER IN DER TSCHECHOSLOWAKEI 1948–1989

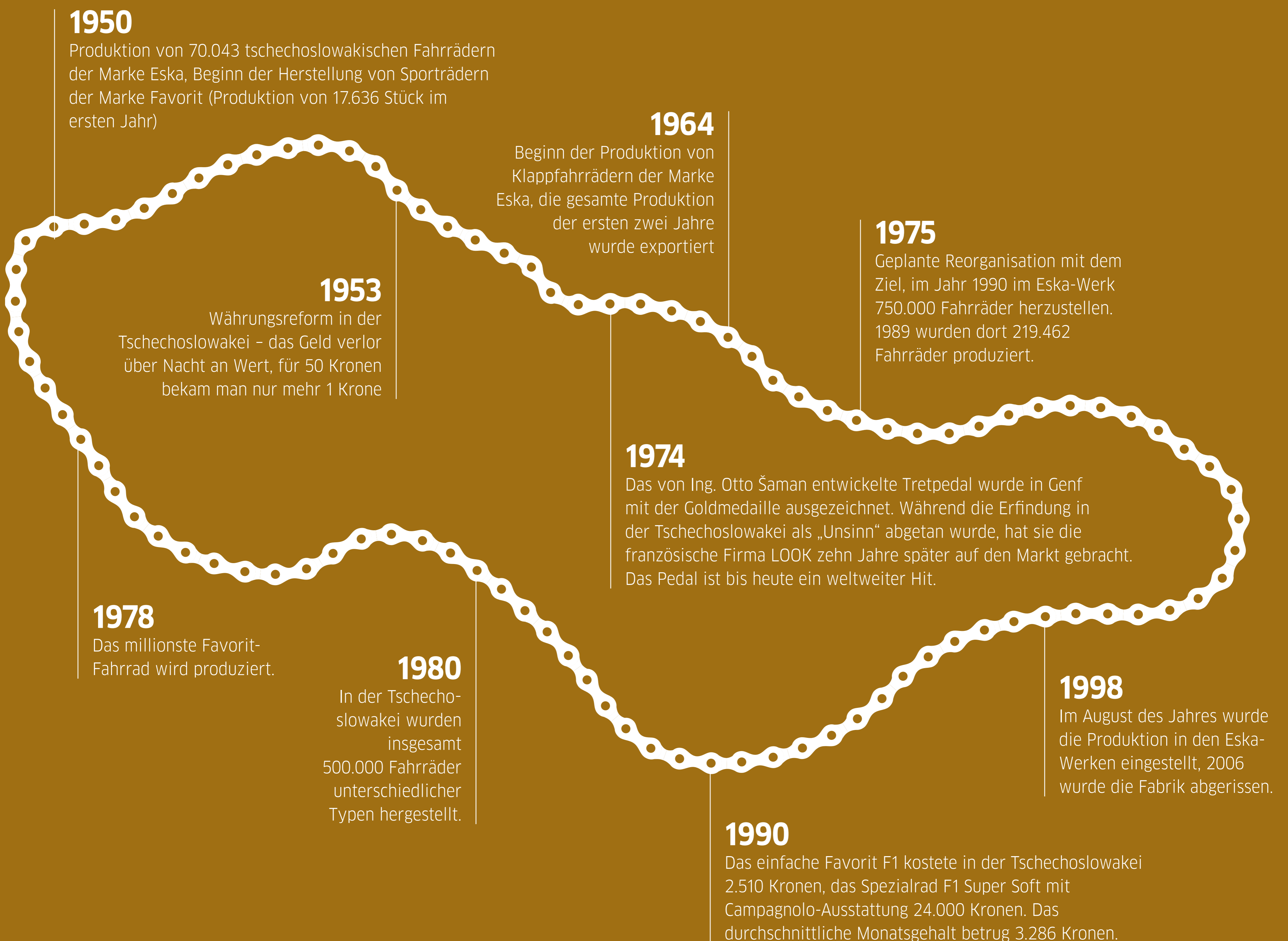
Die größten tschechoslowakischen Fahrradproduzenten, die Unternehmen Premier (gegründet 1892) und Eska (gegründet 1911) hatten ihren Sitz in der westböhmischen Stadt Cheb (Eger). Seit Beginn der Produktionstätigkeit bis ins Jahr 1945 wurden dort insgesamt 1.495.000 Fahrräder hergestellt. Nach 1945 folgte die Tschechoslowakei dem Kurs der Sowjetunion: Industrie, Handel und Bankwesen wurden verstaatlicht und in Fünfjahresplänen zentral geregelt. Dies betraf alle Unternehmen – vom Industriegiganten bis zur Schusterwerkstatt.

Der Fünfjahresplan war gesetzlich vorgeschrieben. So wurde jegliche Flexibilität ausgeschlossen, um auf eventuelle Vorschläge oder Veränderungen zu reagieren. Parteimitglieder wurden oft zu leitenden Angestellten ernannt, häufig ohne angemessene Berücksichtigung ihrer fachlichen Eignung. Ein Beispiel hierfür ist der ehemalige Industrieminister, Karel Poláček, der ursprünglich Drechsler von Beruf war und zu Beginn seiner Karriere als Torwart für die Fußballmannschaft SK Plzeň spielte.

Die sozialistische Wirtschaft legte ihren Schwerpunkt auf den Export, was dazu führte, dass die heimische Bevölkerung oft lange Wartezeiten für einheimische Produkte in Kauf nehmen musste. Häufig erwies sich das Warten als vergeblich. Ein Beispiel hierfür ist das Jahr 1965, als die gesamte Produktion von Eska, insgesamt 125.000 Fahrräder, exportiert wurde. Dabei war das Fahrradfahren in der Tschechoslowakei nicht zuletzt aufgrund der Internationalen Friedensfahrt äußerst populär.



01 DAS MILLIONSTE FAVORIT-FAHRRAD MIT DER GEWERKSCHAFTSFÜHRUNG, 1978
 02 SCHLEIF- UND POLIERANLAGE IN DER ESKA-FABRIK. OHNE ABSAUGUNG, OHNE SCHUTZAUSRÜSTUNG.
 03 BROSCHÜRE FÜR DEN VERKAUFSSCHLAGER, MITTE DER 1970ER JAHRE
 04 DIE ESKA-FABRIK VOR DEM ABRISS



1949
Jan Veselý (ČSR) und das Team aus Frankreich machten den ersten Platz. Die tschechoslowakischen Teilnehmer fuhren 1948 auf Schweizer Fahrrädern der Marke Mondia, 1949 auf Fahrrädern des Privatunternehmers Antonín Perič. Für das damalige sozialistische Regime der ČSR war dies politisch inakzeptabel.

1955
Gustav Adolf „Täve“ Schur (DDR) gewann die Friedensfahrt zum ersten Mal. 1959 machte er seinen zweiten Sieg und wurde nicht nur in Ostdeutschland zu einer Radsport-Legende.

1957
Der tschechoslowakische Teilnehmer Jan Veselý brach das Rennen ab. Bevor man ihn nach Hause schickte, durfte er nicht mehr mit den anderen am Tisch sitzen. Allein Täve Schur setzte sich für Veselý ein und benannte später sogar seinen Sohn Jan nach ihm.

1964
Der Tschechoslowake Jan Smolík gewann das Rennen. Offiziell wurde das ganze Team ausgezeichnet, die Öffentlichkeit feierte jedoch vor allem den Sieger.

1969
Aus Protest gegen die Okkupation der Tschechoslowakei durch Truppen des Warschauer Paktes im August 1968 weigerte sich das Land gegen die Austragung und Teilnahme an der Friedensfahrt. In einer tschechischen Monographie zu dem Rennen aus dem Jahr 1987 heißt es dazu noch: „In den Wirren der Hysterie gegen unsere Verbündeten gelang es für kurze Zeit, die ehrlichen Sportfunktionäre zu täuschen und die tschechoslowakischen Sportler in ein Netz aus merkwürdigen Intrigen zu ziehen (...)“

1986
Am 26. April explodierte ein Reaktor des Kernkraftwerks Tschernobyl. Das Rennen startete dennoch auf verseuchtem Gebiet in Kyjiw. Neun Teams, vor allem aus Westeuropa, sagten ihre Teilnahme ab; die Teams aus der DDR und die ČSSR waren dabei.

1985
Die sowjetische Zeitung Prawda beteiligte sich an der Organisation des Rennens. Drei Etappen wurden auf dem Gebiet der UdSSR ausgetragen, das die Teams samt Begleitung via Flugzeug erreichten.

1993
Die Internationale Friedensfahrt wurde zur Gänze auf dem Gebiet der Tschechischen Republik ausgetragen.

2006
In diesem Jahr fand der letzte Jahrgang des Rennens statt. In seiner langen Geschichte gewannen die tschechoslowakischen bzw. tschechischen Radsportler insgesamt sieben Mal, die deutschen sogar 17 Mal.

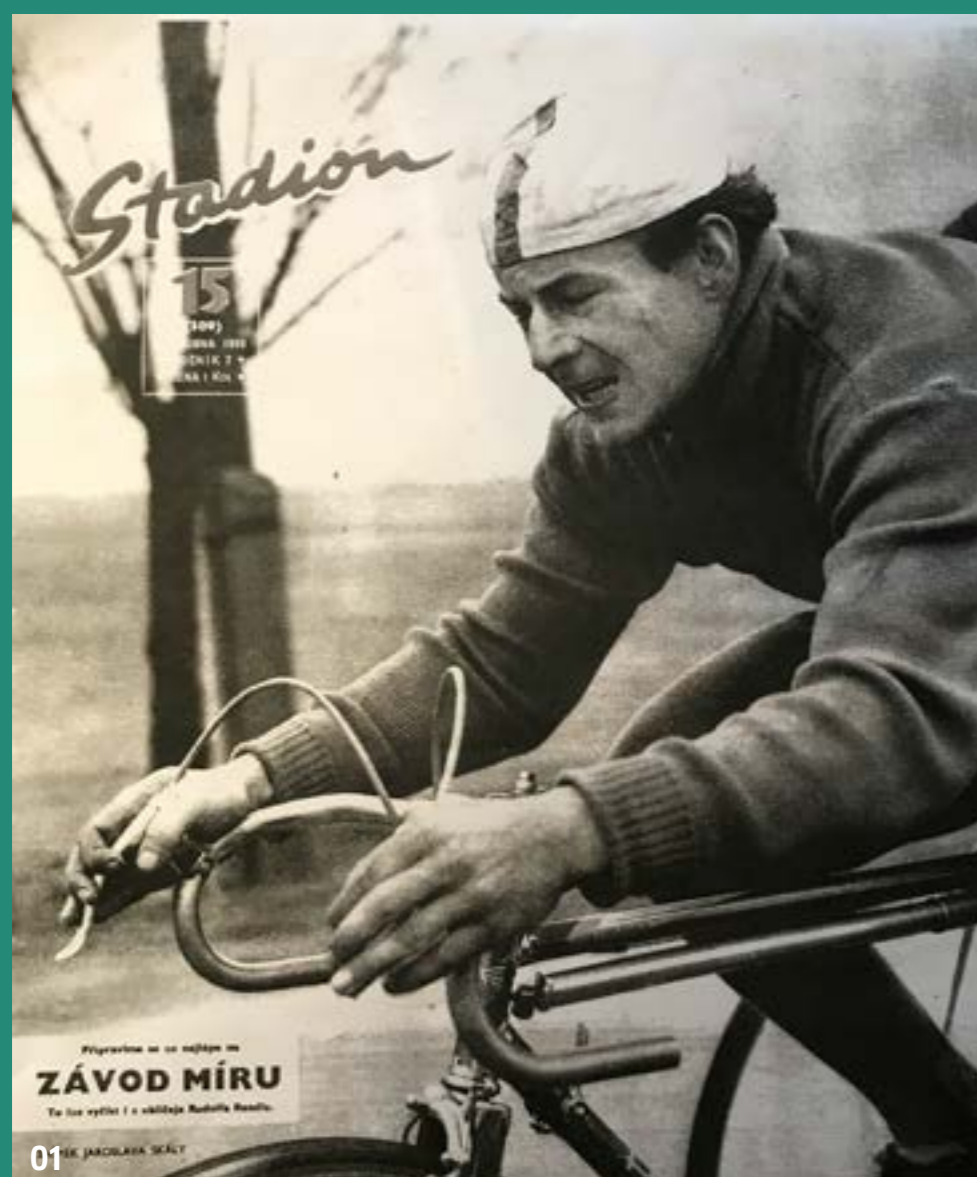
- 01 RUDOLF RENDL AUF DER TITELSEITE DER TSCHECOSLOWAKISCHEN ZEITSCHRIFT STADIÓN. SEIN FAVORIT-FAHRRAD AUS DEM JAHR IST IN DIESER AUSSTELLUNG ZU SEHEN.
- 02 DER VI. JAHRGANG DER INTERNATIONALEN FRIEDENSFART UMFASSTE 12 ETAPPEN UND WAR 2.231 KM LANG. IN DER MANNSCHAFTSWERTUNG GEWANN ZUM ERSTEN MAL DIE DDR, IN DER EINZELWERTUNG GING DER DÄNE CHRISTIAN PEDERSEN ALS SIEGER HERVOR. GUSTAV ADOLF „TÄVE“ SCHUR MACHTE DEN DRITTEN PLATZ.
- 03 GUSTAV ADOLF „TÄVE“ SCHUR IM ALBUM DER PERSÖNLICHKEITEN DER INTERNATIONALEN FRIEDENSFART. DAS ERSTE AUTOGRAMM STAMMT AUS DEM JAHR 1962, DAS ZWEITE IST 56 JAHRE ÄLTER ...
- 04 DER MECHANIKER SIVKA VOM UNGARISCHEN TEAM, DAS DIAMANT-FAHRRAD DES UNGARISCHEN RADRENNFAHRSERS JÁNOS JUSZKÓ UND DER MECHANIKER FRANTIŠEK HAŠEK VOM TSCHECOSLOWAKISCHEN TEAM BEI DER INTERNATIONALEN FRIEDENSFART 1962.

DIE INTERNATIONALE FRIEDENSFART

1948 organisierten die Redaktionen der Zeitungen Rudé právo aus der Tschechoslowakei und Głos/Trybuna Ludu aus Polen ein internationales Radrennen zwischen Prag und Warschau. Dieser Wettbewerb bekam im Jahr 1950 den Namen „Internationale Friedensfahrt“. Zwei Jahre später beteiligte sich auch die DDR-Zeitung Neues Deutschland an der Austragung.

Die Route des Radrennens verband die Städte Prag, Warschau und Ost-Berlin. Es handelte sich um das größte Amateur-Etappenrennen, und es wies ein hervorragendes organisatorisches und sportliches Niveau auf. Zugleich wurde die Internationale Friedensfahrt zu einem Vorzeigebispiel für den sozialistischen Sport, was sich die damaligen Regime der austragenden Länder zu Nutze machten. Als beispielsweise 1957 der beste tschechische Teilnehmer Jan Veselý das Rennen aufgrund von Rückenschmerzen abbrach, und sein Kollege Jan Kubr, der eine Venenoperation hinter sich hatte, es ihm gleich tat, bedeutete dies das Ende ihrer Karriere. Sie wurden als Verräter der Arbeiterklasse und Saboteure des Friedens dargestellt. Beide arbeiteten danach als LKW-Fahrer. Die Verpflichtung zur „freiwilligen“ Teilnahme von Schulkindern und Angestellten in den jeweiligen Etappenzielen war dagegen eine Marginalie.

In der Tschechoslowakei trug das Rennen zur Entwicklung der Produktion von Favorit-Sporträdern bei. Ideologisch gesehen war es für sozialistische Sportler nämlich inakzeptabel, auf Fahrrädern aus kapitalistischer Produktion zu fahren.



1945

Verstaatlichung der ältesten sächsischen Firma zur Herstellung von Fahrrädern der Marke Diamant mit Sitz in Chemnitz, wenig später umbenannt in Karl-Marx-Stadt. Fahrräder werden dort bis heute hergestellt. Nach der Verstaatlichung trägt die Firma den Namen Volkseigener Betrieb (VEB) Elite-Diamantwerke.

1950

Die Firma Diamant produziert jährlich 300.000 Fahrräder, die MIFA 100.000 Fahrräder. Nur zwei einheitliche Modelle werden hergestellt: ein Damen- und ein Herrenmodell.

1955

Produktion des ersten Diamant-Fahrrads für die Internationale Friedensfahrt. Der ostdeutsche Rennfahrer Täve Schur (*1931) gewinnt damit 1958 und 1959 die Rennrad-Weltmeisterschaft und wird siebenfacher DDR-Meister. Renn- und Bahnräder für Wettkämpfe sind eine Seltenheit und werden meistens exportiert.

1946

Wiederaufnahme der Produktion von Fahrrädern der Marke MIFA (Mitteldeutsche Fahrradwerke) in Sangerhausen, auch dieses Unternehmen wurde verstaatlicht und war später der größte Fahrradhersteller in der DDR.

1960

Das Angebot der Fahrradmodelle wird erweitert, aber ein großer Teil der Produktion ist für den Export bestimmt. Kinderfahrräder sind gar nicht erhältlich und die meisten Kinder lernen das Radfahren im Stehen auf 24-Zoll-Damenfahrrädern.

1988

Die Bahnradsport-Mannschaft der DDR gewinnt die Goldmedaille bei der Weltmeisterschaft. Die dabei verwendeten Carbon-Fahrräder wurden im Ost-Berliner Institut für Forschung und Entwicklung von Sportgeräten (FES) entwickelt.

1970

Für die normale Bevölkerung ist das Fahrrad eine teure Angelegenheit. Ein Modell der Marke Diamant kostet 645 DDR-Mark, während das monatliche Durchschnittsgehalt bei 500–600 DDR-Mark liegt.

1984

In den MIFA wird das zehnmillionste Fahrrad produziert.

1986

Die Anzahl der Fahrräder pro Kopf beträgt 0,6.

1990

Das staatliche Unternehmen VEB Elite-Diamantwerke hat seit Beginn seiner Existenz insgesamt acht Millionen Fahrräder produziert.

FAHRRÄDER IN DER DDR

Noch vor ihrer Gründung gab es auf dem Gebiet der späteren DDR zwei Unternehmen, die sich der Herstellung von Fahrrädern widmeten: ab 1885 das Unternehmen Diamant im sächsischen Chemnitz und ab 1907 die Mitteldeutschen Fahrradwerke (MIFA) in Sangerhausen in Sachsen-Anhalt.

Nach der Gründung der DDR im Jahr 1949 schlug das Land einen ähnlichen Kurs wie die Tschechoslowakei ein. Die Fahrradherstellung in den mittlerweile verstaatlichten Unternehmen Diamant und MIFA wurde zwar fortgesetzt, aber von der sowjetischen Verwaltung geleitet, und als wichtige Devisenquelle war ein großer Teil der Produktion für den Export bestimmt.

Neue Fahrräder und oft auch Ersatzteile waren nicht einfach zu kaufen, weshalb viele Menschen, insbesondere Jugendliche, begannen, ihre eigenen Fahrräder aus alten Teilen zu bauen, die größtenteils zwischen 1930 und 1950 hergestellt wurden.

Trotzdem war das Fahrrad bis in die 1970er Jahre für die meisten Menschen in der DDR das wichtigste Fortbewegungsmittel – egal ob beim Einkaufen, auf dem Weg zur Arbeit oder in die Schule. In der DDR gab es offiziell allerdings keine Radwege und die Menschen waren mit ihren Rädern auf den Straßen oder Fußgängerwegen unterwegs.



Foto: DDR Fahrrad Wiki



02

Foto: Jan Kralik



03

Foto: DDR Fahrrad Wiki



Foto: DDR Fahrrad Wiki



05

Foto: DDR Fahrrad Wiki

01 ANZEIGE MIFA UND DIAMANT 1962

02 DER ERSTE CARBON-RAHMEN WURDE 1985 IM FES KONSTRUIERT.

ES HANDELTE SICH UM EIN WELTWEITES SPITZENPRODUKT DIESER ART.

03 BEISPIEL FÜR EXPORT-FAHRRAD VON MÖVE (MODELL 120) MIT DOPPELTEM OBERROHR,

KATALOGABBILDUNG VON 1958

04 ANZEIGE MIFA 1971

05 ANZEIGE FÜR FAHRRÄDER 1963

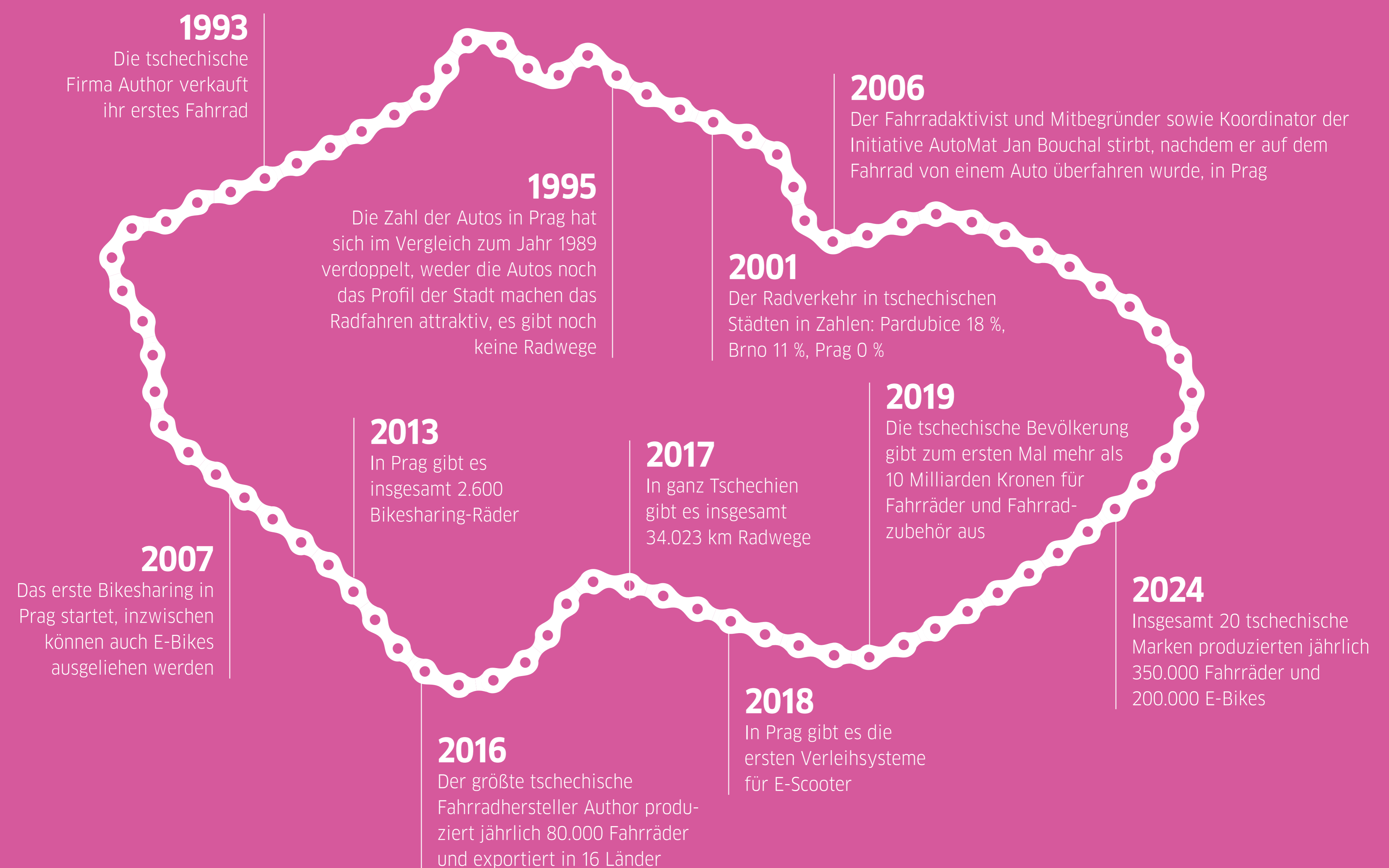
FAHRRÄDER IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK 1993-2024

Nach der Samtenen Revolution im Jahr 1989 veränderte sich die Infrastruktur in Prag. Darin spiegelten sich die allgemeinen sozialen Veränderungen im Land wider. Die Zahl der Autos auf den Straßen nahm erheblich zu, und es gab mehr Staus und auch mehr Luftverschmutzung. Im postkommunistischen Prag gehörten die Straßen beinahe ausschließlich den Autos. Doch schon bald entstanden erste Bürgerinitiativen und Interessensvertretungen wie der Verein AutoMat, die sich für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur und eine eigenständige Fahrradkultur einsetzen.

Im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts wurden Radfahrstreifen und in größerem Umfang auch Radwege in ruhigen Stadtteilen und außerhalb der Stadt angelegt. Außerdem entwickelten sich Bikesharing-Systeme, Vereine und Gruppen, und man veranstaltete große gemeinsame Rundfahrten, um auf die Präsenz von Fahrrädern in den Straßen aufmerksam zu machen.

In Prag werden heute maximal 2 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Zwar steigt die Anzahl der Radfahrer*innen seit 2019, und jede*r zweite Erwachsene fährt zumindest einmal pro Monat mit dem Rad, doch werden Fahrräder in Prag insgesamt um ein Vielfaches weniger genutzt als in anderen europäischen Städten. (Quelle: Cycling Transport in Prague, Rathouský/Mervart, 2023)

Obwohl die Fahrrad-Infrastruktur in Prag erheblich ausgebaut wurde, ist die Sicherheit der Radfahrenden nach wie vor verbesserungswürdig. 59 % der Bevölkerung behaupten, dass sie das Fahrrad häufiger nutzen würden, wenn die Verkehrssituation sicherer wäre (Studie zum Radverkehr, MEDIAN, 2021). Das Netz der Radwege wird kontinuierlich erweitert, doch sind sie ungleichmäßig verteilt und oft gibt es keinen sicheren Weg zum Ziel.



01 KAMPAGNE ZUR DURCHFÜHRUNG EINES GESETZLICH FESTGELEGTEN ABSTANDS VON 1,5 M BEIM ÜBERHOLEN EINES FAHRRADS, DIE FORDERUNG WURDE UMGESETZT UND GILT SEIT 1. 1. 2022.

02 SCHNEEPFLUG VON AUTOMAT, DER 2021 VON SPENDEN ANGEKAUFT WURDE, IM WINTER RÄUMEN FREIWILLIGE DAMIT JENE WEGE, DIE VON DER STADT PRAG AUS KAPAZITÄTSGRÜNDEN NICHT BEDIENET WERDEN KÖNNEN.

03 VOR 20 JAHREN SCI-FI, HEUTE EIN PRAGER DILEMMA: VON WELCHEM UNTERNEHMEN SOLL ICH MIR EIN FAHRRAD ODER EINEN E-SCOOTER AUSLEIHEN?

04 HAPPENING DER INITIATIVE AUTOMAT. 2006 SCHICKTE SIE „SCHUTZENGEL“ AN STELLEN, AN DENEN FUSSGÄNGER*INNEN UND RADFAHRER*INNEN SCHNELL ÜBERSEHEN WERDEN.

PERSÖNLICHE GESCHICHTEN VON FAHRRÄDERN IN DER DDR

Radwandern –
ein Erlebnis mit
Diamant- und
Mifa-Fahrrädern!



VEB MIFA-Werk Sangerhausen
VEB Fahrradwerk Elite-Diamant Karl-Marx-Stadt

Foto: DDR-Fahrrad Wiki

Für den Großteil der Bevölkerung war das Fahrrad bis in die 1970er Jahre das wichtigste Fortbewegungsmittel:

„Meine Eltern sind z.B. mit dem Fahrrad von Haldensleben in Altmark eine Strecke von 94 km bis in den Harz zum Bergtheater mit dem Rad gefahren. Die Schwiegermutter fuhr mindestens einmal im Monat eine Strecke von 20 km zur Verwandtschaft ins Dorf. Und ihr Fahrrad ist nach all der Zeit noch so gut erhalten gewesen.“

Dieter Scholtz, DDR-Zweirad Museum

„Auf dem Dorf ist jede Oma mit der Milchkanne am Lenker gefahren. Das Fahrrad war ein Transportmittel. In der Stadt auch, die Einkaufstaschen hingen am Lenker und so wurden die Einkäufe transportiert. Touren, also in den Urlaub mit den Rädern zu fahren, unternahmen dagegen nur wenige Jugendliche.“

Annett Hildebrand, Müller's Fahrradladen Dresden

ER · SIE · ES

FAHREN **MIFA**

Erfolgversprechend für alle!
Durch gewonnene Erkenntnisse
in der zurückliegenden Zeit
baut
MIFA
heute ein Programm von Qualität.
Alle Erzeugnisse
tragen das Gütezeichen „Q“.
Und die Entwicklung geht weiter...

INDUSTRIEVERBAND
IFA
FAHRRADREUGBAU DER DDR

VEB
MIFA-Werk
Sangerhausen
DDR - 47 Sangerhausen

Foto: DDR-Fahrrad Wiki

MIFA-DIAMANT FAHRRAD WERBUNG 1963

MIFA FAHRRAD WERBUNG 1970

Tips zum Tandem-Selbstbau



Das Interesse an Tandem-Fahrrädern hat in den letzten Jahren vor allem bei jungen Leuten spürbar zugenommen, wie das Radfahrerf überhaupt aus sportlichen und damit gesundheitlichen Gründen (wenn auch nicht gerade im Stadtverkehr im Dunst der Autoabgase) immer mehr Anhänger findet.

So bilden sich vielerorts Radwandersport-Sektionen, von denen sich einige die Aufgabe gestellt haben, das Tandemfahren noch populärer zu machen. Eine davon ist die BSG Empor Berlin-Pankow, Sektion Radwandersport, die reiche Erfahrungen im Tandem-Selbstbau besitzt. Da wir als Redaktion immer wieder Anfragen nach Empfehlungen zum Bau von Tandem-Fahrrädern erhalten, haben wir die Sportfreunde der genannten Sektion gebeten, ihre Erfahrungen über unsere Zeitschrift allen Interessenten zukommen zu lassen.

114 practic 3/86

„TIPPS ZUM TANDEM-SELBSTBAU“

Foto: DDR-Fahrrad Wiki



KATALOG KONSUM-VERSANDHANDEL 1963 ZWEI RADFAHRER, LEIPZIG, 1955



Foto: SUB / Alameda Fotobank, Roseng. Roger & Rosling, Brestel via DDR-Fahrrad Wiki

Kinderfahrräder gab es kaum und so haben die meisten Kinder das Radfahren im Stehen auf Damenfahrrädern erlernt. Die wenigen vorhandenen Kinderfahrräder waren wahre Schätze:

„Ich zum Beispiel, habe das Radfahren erst mit 10 Jahren auf einem 28iger Schwanenhalsrad gelernt. Ich konnte nur im Stehen fahren, auf den Sattel kam ich ja gar nicht. Später bekam ich mit 14 Jahren ein 26iger Fahrrad und fuhr damit zur Schule. Erst mit 20 konnte ich ein Sportrad von Diamant mit 6 Gängen kaufen.“

Annett Hildebrand, Müller's Fahrradladen Dresden

ERFURT 01.04.1988. - DIE KLASSE EINER SCHULE IM BEZIRK ERFURT BESUCHT BEI EINEM PIONIERNACHMITTAG MIT DEM FAHRRAD DIE PATENBRIGADE IN EINER LANDWIRTSCHAFTLICHEN PRODUKTIONSGESOSSENSCHAFT (LPG). AUF DEM FELD WIRD EINE PAUSE / RAST GEMACHT.



Foto: SUB / Alameda Fotobank, Kottner via DDR-Fahrrad Wiki

„Bei unserem Urlaub im Jahr 1986 in Thüringen haben wir zufällig in einer kleinen Eisenwarenhandlung ein Kinderfahrrad gesehen. Da es diese ganz selten gab, wurde es gekauft, teilweise zerlegt und im Trabant nebst uns Kindern und Urlaubsgepäck verstaut.“

Christian Scholtz, DDR-Zweirad Museum

„Ich konnte bereits mit 6 Jahren Fahrrad fahren, da mein Papa ein altes Kinderrad neu aufgebaut hatte, welches für meine Größe passte. Mit 14 Jahren baute ich mein eigenes Fahrrad auf, bekam immer mal ein Fahrradteil geschenkt und konnte deshalb Veränderungen am Rad vornehmen. Auch ein Tandem habe ich mit meinem Freund gebaut.“

Lutz Müller-Hildebrand, Müller's Fahrradladen Dresden