



## „Urbi et Orbi?“ - COLUMBIA Model 32 1893

Er heißt zwar übersetzt „Pabst“, aber ein Heiliger war Colonel Albert A. Pope nicht – zumindest was seine Geschäftspraktiken betraf. Seiner Ellbogenmentalität und Rücksichtslosigkeit verdankt er es aber auch, als „Vater der amerikanischen Fahrradindustrie“ in Erinnerung geblieben zu sein.

Aber gehen wir zurück, und zwar zum 20ten Mai 1843, da wurde Albert nämlich als viertes von insgesamt acht Kindern der Industriellenfamilie Pope in Boston geboren. Mit neun Jahren brach das Holzimperium der Popes zusammen, Albert musste wie auch seine Geschwister „dazuverdienen“ und verdingte sich als Feldarbeiter, ging aber weiterhin auch zur Schule. Mit 17 meldete er sich freiwillig, um auf Seiten der Nordstaaten im Sezessionskrieg zu kämpfen. Nach Kriegsende hatte er sich aufgrund besonderer Verdienste zum Oberstleutnant hochgedient, „Colonel“ war hingegen sein Spitzname aufgrund seiner wirtschaftlichen Führungsqualitäten.

Pope war Zulieferer der Schuhindustrie, als er 1876 in Philadelphia bei der Centennial Exhibition auf zwei ausgestellte Hochräder aufmerksam wurde: ein Ariel von Haynes & Jefferies und ein Paragon von Wyatt & Roberts, beides englische Marken. Pope war begeistert und baute sich mit Unterstützung eines englischen Bekannten ein eigenes Hochrad, auf dem er auch das Fahren lernte. Umtriebiger Unternehmer, der er in der Seele war, wollte er das Hochrad in den Staaten verbreiten und unternahm dazu eine Studienreise ins Mutterland des Fahrrads Großbritannien. Er besuchte dort verschiedene Hersteller in London und Coventry. Zurück in den Staaten hatte er die Lizenz zum Nachbau des Duplex Excelsior der Firma Bayliss & Thomas in der Tasche. Mit der Weed Sewing Machine Company in Hartford im Bundesstaat Connecticut hatte er auch ein Werk gefunden (das er später übernahm), welches über die notwendigen Fabrikanlagen verfügte, um seine Hochräder herzustellen.



Auch andere Unternehmer waren mittlerweile in den Staaten auf das Hochrad aufmerksam geworden und hatten mit der Produktion begonnen – mussten allerdings Lizenzgebühren (in Höhe von ca. 10 \$ für jedes Rad) an Pope zahlen. Dem schlaun und in juristischen Belangen firmen Colonel war es gelungen, die Patentrechte des in die Staaten emigrierten Pierre Lallement zu kaufen, und sich mit Hilfe eines gerissenen Anwalts nicht nur viele weitere Patente zu sichern (und in seinem Bicycle Trust zu vereinen) sondern auch alles und jeden – auch Einzelpersonen – zu klagen, die auch nur gegen das kleinste Patentrecht verstießen. Bis zum Auslaufen des Lallement Patents im Herbst 1883 kontrollierte Pope so die gesamte Fahrradentwicklung- und Herstellung, blockierte damit sicherlich auch innovative Ideen und Neuerungen und hielt künstlich die Preise hoch.

Andererseits förderte er den Aufbau von Infrastruktur. Weil es im weiten Nordamerika kaum

geeignete Wege gab, die man mit einem Fahrrad bewältigen konnte, gründete er die „League of American Wheelmen“. Deren Mitglieder kämpften für bessere Fahrstraßen und übten (erfolgreich) entsprechenden Druck auf die Regierung aus. So kam Pope zu seinem zweiten Ehrentitel: „Father of Good Roads“.

Pope erkannte aber auch die Trends der Zeit. Und die sprachen gegen das Hochrad, sagten dem anfangs wenig beliebten Niederrad eine gewinnträchtigere Zukunft voraus. Zu einer Zeit, als andere US-Hersteller erst begannen, Hochräder zu bauen, wendete er sich bereits der Entwicklung von Safetys zu. Denn mittlerweile baute er seine „Columbia“ Fahrräder nicht mehr nach englischen Lizenzen, sondern setzte eigene Kreationen um. Ein typisches Beispiel für seinen Ideenreichtum sehen wir hier anhand eines Columbia Century Model 32 aus dem Jahr 1893:



Seit einigen Jahren ist das ovale Kettenblatt wieder in aller Munde. Die Tour de France Siege von Bradley Wiggins (2012) und Christopher Froome (2013 und 2015) wurden damit erzielt, auch auf siegreichen Zeitfahr- und Triathlon-Maschinen kann man es finden. Neu ist diese Idee nicht, als Sensation wurde es bereits in den 80er und 90er Jahren gepriesen, als es als „Biopace“ von Shimano auf die Mountain Bikes montiert wurde. Bei runden Kettenblättern entstehen aufgrund der Pedalstellung Totpunkte und Punkte der größten Kraftentfaltung. Um erste zu umgehen und zweitens effektiver einsetzen zu können wird das Kettenblatt an bestimmten Stellen abgeflacht, was auch zu weniger Belastung für die Kniegelenke führen soll (was von Gegnern aber vehement bestritten wird). Es bleibt abzuwarten, was die Kreativköpfe der Fahrradindustrie daraus machen und ob die Sport-Erfolge der letzten Jahre zu einer Weiterentwicklung und einem echten Trend führen werden.

„Alles schon mal dagewesen?“. Wie sehr dieser Spruch Wahrheit in sich birgt zeigt das Columbia Model 32, an dem Albert Pope erstmals ein ovales Kettenblatt vorstellt. Und zwar bei der Bicycle Exposition in Chicago, im Jahr 1893. Seine Argumentation für diese ungewöhnliche

Formgebung war dieselbe wie die Shimanos fast 100 Jahre später. Ebenso wie bei Shimano handelte es sich um einen kurzzeitigen Modetrend, was auch Popes zweite sensationeller Neuerung, der Bandbremse am Hinterrad, gilt. Solche Bremsen waren zwar bei drei- und vierrädrigen Velocipeden üblich, an einem (luftbereiften) Safety wurden sie aber bisher noch nicht gesehen. Welch ein Fortschritt, wenn man bedenkt, dass es noch mehr als eine Dekade dauern sollte, bevor Freilauf und Rücktritt zur Standardausstattung gehören sollten. Trotz der Neuerungen war das Model 32 nur ein Jahr lang im Lieferprogramm. Obwohl sich beides, Bremse wie Ovalblatt, in der Praxis sehr bewährt, wie uns Sepp Schnalzer, der das wunderbar patinierte Columbia über Ebay aus den Staaten nach Österreich geholt hat, demonstriert. Obwohl das Safety mit vorne 30 und hinten 28“ Raddurchmesser auf den ersten Blick etwas gewöhnungsbedürftig wirkt, lässt es sich wunderbar handeln. Und ist sehr leicht, aber wegen seines Doppelschleifenrahmens gleichzeitig sehr stabil, wie Sepp und auch die zeitgenössische Katalogbeschreibung ins gleiche Horn stoßen. Mit \$ 150,- rangierte das Columbia Model 32 ganz oben auf der Liste der exklusiven Fahrräder und sogar weit über den damals noch erhältlichen, aber schon luftbereiften Hochrädern.

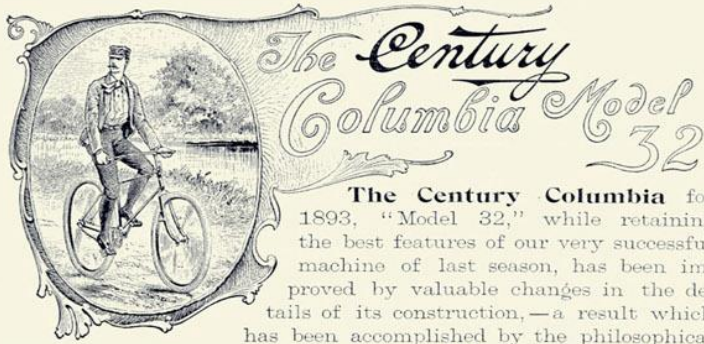




**Columbia Model 32.**

**Price — \$150.**





## The Century Columbia Model 32

The Century Columbia for 1893, "Model 32," while retaining the best features of our very successful machine of last season, has been improved by valuable changes in the details of its construction,—a result which

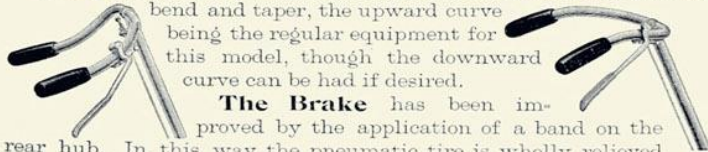
has been accomplished by the philosophical application of the past year's study and experience. It has been reduced in weight, in response to the general demand for light wheels, yet, by a skilful use of the very best materials its strength has not been impaired.

This is then a safe machine for fast and hard work. While the changes made, in felloes, brakework, gear, etc., afford a greater value for the money, we make no advance in price over that of 1892.

**The Steering Centres** have been lengthened nearly two inches and the front tube reduced in size. This arrangement gives a neater and lighter appearance to the machine, and at the same time preserves the firmness of the front fork, the shoulders of which are kept in full strength.

**The Handle Bar** will be found to have a particularly graceful bend and taper, the upward curve being the regular equipment for this model, though the downward curve can be had if desired.

**The Brake** has been improved by the application of a band on the rear hub. In this way the pneumatic tire is wholly relieved from the wearing, cutting, and chipping which is liable to happen with the use of a spoon brake, and by our special arrangement greater power is secured. Many brakes of this kind are defective in action but the Columbia band brake has a special appliance which



## The Elliptical Gear.

For years the need of a variable speed gear has been freely expressed. The elliptical gear, in the developed and improved form which we have adopted, will be found to be more desirable than any other contrivance of this kind, because it is of the simplest possible construction.

An important advantage gained is that the higher gear is in operation not only at the best position of the crank, but also at the best position of the rider's leg; that is, not only when the propelling power is exerted to the best advantage, but also when that power itself is greatest.

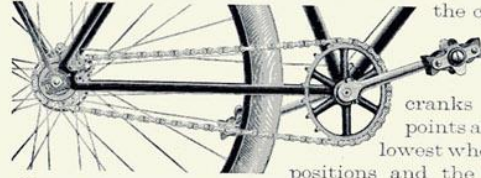
Since the speed of the machine remains practically constant, the cranks must revolve at a varying velocity; this velocity being highest when the cranks are at the "dead" points and the power least, and lowest when they are at their best positions and the power greatest. This allows a longer time to exert the propelling power, and consequently causes an acceleration of crank, or pedal, around the dead points.

This varying velocity of the cranks is found to be a relief to the rider, and the slightly uneven tension of the chain is hardly noticeable, even at the first trial.

For the sake of uniformity we shall designate each of our elliptical gears the same as a round gear having an equal number of teeth; for example, on a safety with a 28-inch driver and a 9-tooth rear gear, a front elliptical gear of 18 teeth will be called a 56-inch, though actually running at the maximum to 63 1-2, and at the minimum to 47 1-2.

The practical advantage of the elliptical gear is estimated to be at least 10 per cent. over the power of the round. Its effect is particularly apparent in hill climbing.

We supply our own specially designed forged steel gear wheel, with 18, 19, or 20 teeth, on crank-shafts, ready to apply to any Columbia safety, at \$7.50 each.



Columbia Model 32, Road Racer.

Price ————— \$150.