

**„King of the Road“ - HOCHRADLATERNE von Jos. Lucas & Son ca. 1885**



Kein Job, kein Geld, aber sechs hungrige Mäuler zu stopfen – Joseph Lucas hatte kein leichtes Dasein in den 50er Jahren des 19ten Jahrhunderts. Um ein kleines Einkommen zu haben transportierte er in Körben Paraffinöl auf einem Schubkarren durch die Gassen und Straßen seiner Heimatstadt Birmingham - einem der wichtigsten Industriezentren Englands – um es in kleinen Mengen an jedermann zu verkaufen, der Bedarf dafür hatte. Später handelte er auch mit Metallwaren aller Art und gründete 1872 zusammen mit seinem damals 17jährigen Sohn Harry das Unternehmen Jos. Lucas & Son, um Öllampen für Schiffe und Kutschen herzustellen und zu vertreiben.

Zu dieser Zeit wurde besonders in England an der Entwicklung eines neuen Verkehrsmittels gearbeitet: beinahe täglich wurden Patentansuchen für Fahrräder und Teile gestellt, die meisten davon betrafen das Hochrad, das damals schlicht Bicycle, also Zweirad hieß. Von unhandlichen und nur in vergleichsweise geringer Stückzahl gebauten Dreirädern abgesehen gab es ja auch nichts anderes, das Niederrad, wie wir es kennen, musste erst erfunden werden. Das Zweirad fand schnell breite Anerkennung und war schon in kurzer Zeit nicht mehr von den Straßen wegzudenken.



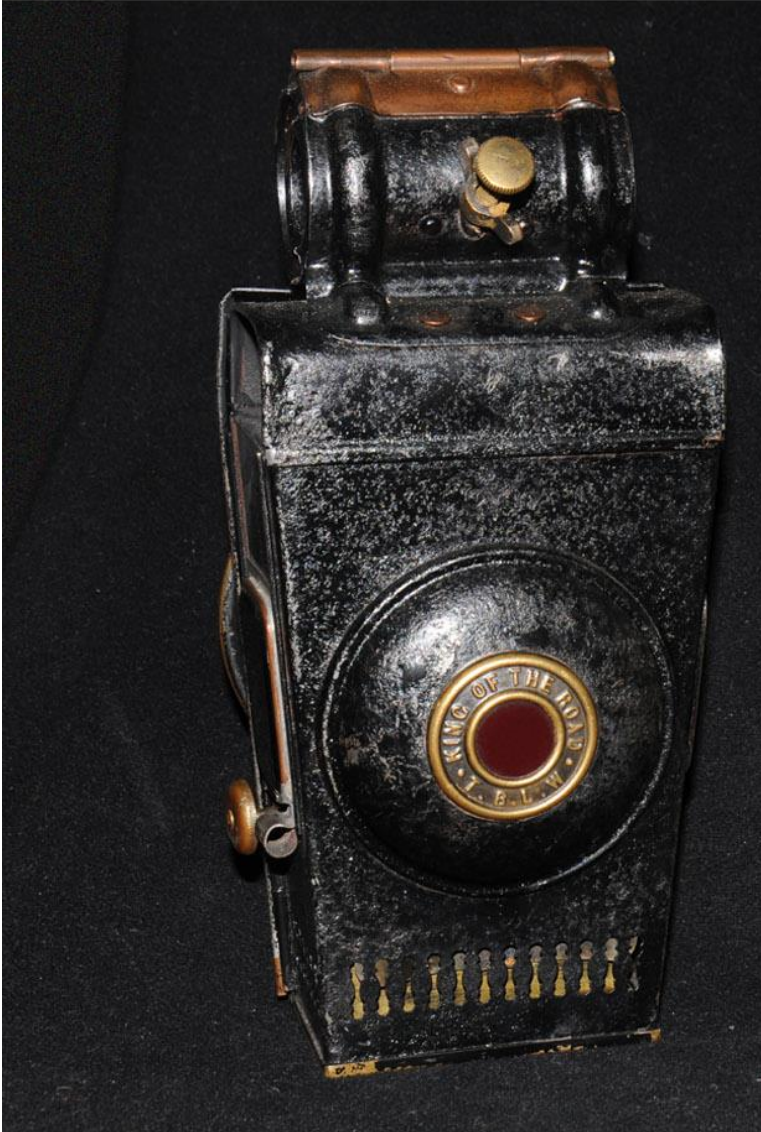
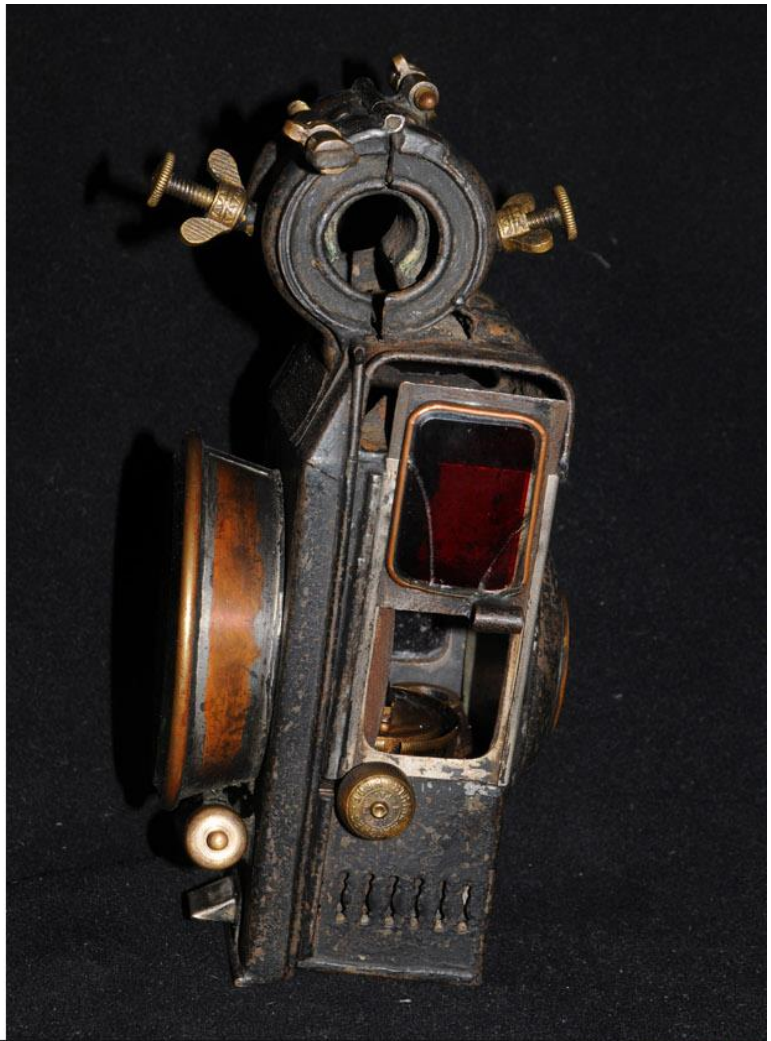
Auch Vater und Sohn Lucas erkannten hier Möglichkeiten, neue Geschäftsfelder zu erschließen. Weder waren damals Straßen ausreichend beleuchtet, noch die Räder selbst. Unmöglich also, bei Dunkelheit Rad zu fahren, besonders mit einem Hochrad, wo es nahezu lebenswichtig ist, den Zustand der Fahrbahn oder etwaige Hindernisse zu erkennen, um die berüchtigten Kopfüberstürze zu vermeiden.

„King of the Road – König der Straße“ nannte Lucas seine Laterne, die er 1879 vorstellte, nachdem er den bestmöglichen Platz dafür am Rad gefunden hatte: an Lagern an der Radnabe befestigt, richtet sie sich durch ihr Gewicht immer selbst in die Waage und ist imstande, den Weg vor ihr zu erhellen und ihre Strahlen nicht ins Nirgendwo zu verschwenden (wie es am Lenker der Fall wäre, wo man sie heute bei historischen Fahrradveranstaltungen immer wieder bemerkt, meist an Replikaten befestigt). Um die Laterne zwischen den Speichen des Vorderrads einfädeln zu können, war sie allerdings zu breit. Lucas löste das Problem, indem er das Gehäuse aus zwei Hälften bestehen ließ, die oben mit einem Scharnier und unten mit einer Sperrklinke verbunden sind. Damit lässt sich die Laterne nicht nur aufklappen und relativ einfach um die Nabe fädeln, auch der Ölbehälter kann unkompliziert entnommen und befüllt werden. Weil neben sehen auch gesehen werden wichtig ist, leuchtet die „King of the Road“ nicht nur durch geschliffenes Vergrößerungsglas nach vorne, ein runder Spot zeigt nach hinten und seitliche Farblinien bedeuten „rot“ für links und „grün“ für rechts.

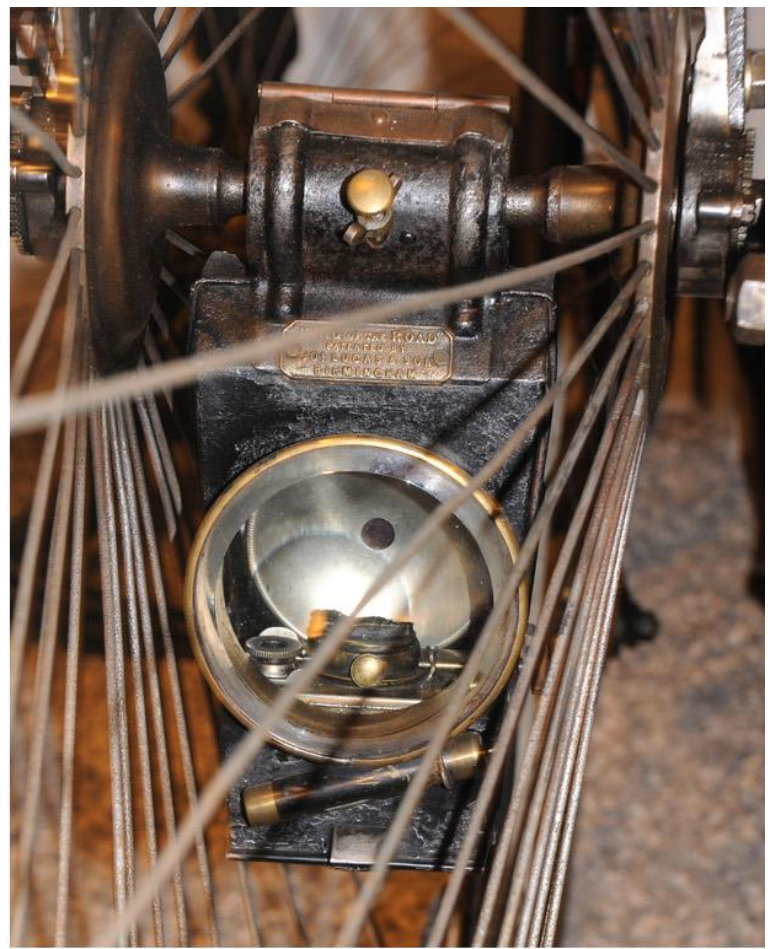
Die „King of the Road“ ebnete Lucas den Weg zur Expansion in ein Großunternehmen. Neben den „Hub-Lamps“ baute er bald auch „Head-Lamps“ für die neuen Safetys, die ab ca. 1890 die Hochräder von den Straßen zu verdrängen begannen, und mit dem Aufkommen von Motorrädern und Automobilen kamen neue Produkte wie Magnetzündler, Akkumulatoren, Zündkerzen und –Spulen, Schalter und vieles mehr hinzu. Auch wenn die Marke inzwischen in einem Großkonzern aufgegangen ist, Lucas Industries gibt es heute noch.





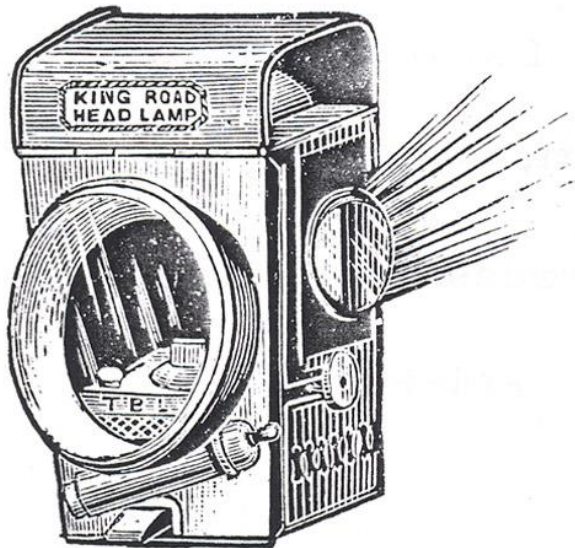




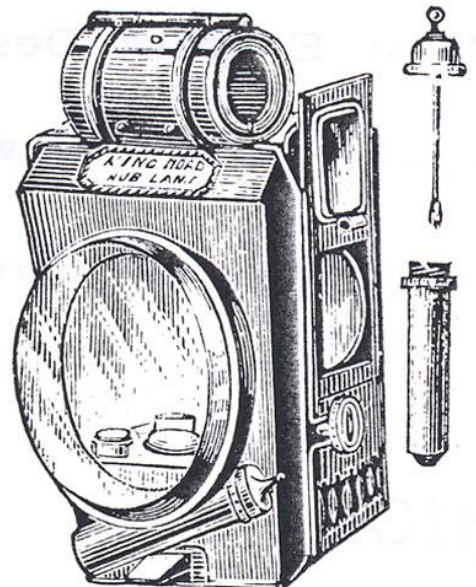


**"KING OF THE ROAD" HEAD and HUB LAMPS,**  
WITH 1885 IMPROVEMENTS.

HEAD.



HUB.



Head Lamp No. 127.	Japanned.	Nickeled Tin.	Nickeled Brass.
Size O, with 3¼ in. glass,	11/6	16/6	21/6
„ 1, „ 3⅝ in. „	12/6	17/6	23/-
„ 2, „ 4 in. „	13/6	19/6	25/6
Hub Lamp No. 130.			
Size 1, with 3⅝ in. glass	15/-	20/-	26/6



