



„Licht ins Dunkel“
Millers MAJESTIC
Acetylen Fahrradlaterne 1908

Schon der Freiherr von Drais hat versucht, den Aktionszeitraum seines Laufrades bis in die Nachtstunden auszudehnen und montierte zur Wegbeleuchtung eine primitive Kerzenlampe. Auf den rüttelnden Tretkurbelrädern waren die nicht wirklich brauchbar, aber an die Naben der Hochräder konnten sich die wagemutigen Velocipedisten schon große, weitleuchtende Petroleumlampen mit blanken Reflektoren hängen – zumindest die, die sich das leisten konnten. Denn die Laternen renommierter Hersteller wie Powell & Hanmer, H. Miller & Co oder der Joseph Lucas Limited kosteten bis zu einem Viertel des gesamten, ohnehin schon exorbitant teuren Fahrrads.

Leichter zu befestigen waren die Lampen an den Safetys und Niederrädern. Meistens federnd am Lenkrohr, manchmal näher zum Boden auch an der Gabel anberacht, gab es neben den teuren Petroleumlampen auch billigere Kerzenlampen. Aber eine Laterne war viel mehr als ein reinzweckmässiges Beleuchtungsmittel. Es war ein Schmuckstück, aus Bronzeblech oder Messing geformt, verziert, mit Ornamenten versehen, in gefälliger Form.

Lange Zeit gehörte eine Fahrradlaterne nicht zur Standardausrüstung ab Werk, sondern wurde erst vom Besitzer bestückt. Je nach Geschmack und Inhalt der Geldtasche. Wen wundert es also, dass heute das Sammeln von Fahrradlaternen nicht nur von Radsammlern, sondern auch als eigenständiges Interessensgebiet betrieben wird? Dass Öl- und Karbidlampen auch von Menschen, die gar kein Interesse für das historische Verkehrswesen zeigen, als exquisite Dekoobjekte in die Wohnzimmerschränke gestellt werden?

Hier auf dieser Seite stellen wir hin und wieder auch eine Fahr- und Motorradlaterne vor, mit einem einzigen Auswahlkriterium: schön anzuschauen muss die sein. Wie zB hier die Acetylenlaterne (Karbidlampe im deutschen Sprachgebrauch) des englischen Herstellers Henry Miller & Company aus Birmingham. Miller war einer von drei Herstellern gleichen Namens, neben ihm gab es ihm Großbritannien noch die Firma Miller & Sons, die schon 1835 erste Kerzen- und Öllampen produzierten, die allerdings hauptsächlich für Kutschen gedacht waren. Miller begann schon 1820 als Kerzenzieher für „Licht ins Dunkel“ zu sorgen.

In den USA tat das Edward Miller und seine Company. Das hier gezeigte Modell aus 1908 hieß im englischsprachigen Raum „Citrolight“, für den Export nach Frankreich wurde es aber „Majestic“ genannt. So steht es auch auf dem Karbidbehälter zu lesen, flankiert von der Inschrift „ne remplir qu' aux 2/3“, was sich ein der französischen Zunge nicht mächtiger Leser mit „nicht mehr als zu zwei Drittel befüllen“ zusammenreimt. Das beinhaltet auch eine gewisse Logik, es muss ja Platz gelassen werden, damit sich das in der Apotheke erhältliche Calciumkarbid mit dem Wasser verbinden und ein brennbares Gas bilden kann, welches im Reflektorgehäuse entzündet wird. Dieses Reflektorgehäuse ist auch das besondere an der Majestic/Citrolight, denn anders als an den meisten anderen Karbidlampen ist es nicht mit einer Steckschiene mit dem Wasser/Karbidbehälter verbunden (was anfällig ist abzufallen und verloren zu gehen), sondern es kann mit einer Arretierung gelöst und einem Scharnier hochgeklappt

werden, wobei aber beide Einheiten fest verbunden bleiben. Dieses System hat sich Henry auch schützen lassen, die Patentnummer ist am Scharnier eingeschlagen. Ein weiteres Gimmick fehlt hier leider, ein Tragegriff ermöglichte es nämlich, die Lampe auch in heißem Zustand vom Fahrrad zu lösen und als Handleuchte zu verwenden, eine Doppelfunktion also.

Lampensammler bevorzugen einen möglichst neuwertigen, ungebrauchten Zustand, für den sie auch bereit sind, Spitzenpreise zu zahlen. Diese „Majestic“ zeigt sich in ihrem Alter angemessenen Zustand, mit Rost an der Halterung und großflächigem Verlust des Nickelüberzugs, so dass das Messing durchscheint, aus dem die Laterne gefertigt ist. Das passt allerdings auch besser zur Patina des Fahrrads, auf dem sie montiert ist, wenn sie nicht gerade für unseren Fotografen „posiert“ ...



