

WEGBEREITER FÜRS AUTO

Vor über 100 Jahren forderten die Veloverbände die Asphaltierung der Strassen. Doch darauf breiteten sich die Automobile aus – und verdrängten das Velo fast.

Marcel Hänggi

Wie schön liesse sich die Geschichte des Velos doch als Geschichte eines technischen Wundergeräts schreiben. Es ermöglicht die Fortbewegung zu Land energieeffizienter als alles, was Mensch und Natur sonst noch erfunden haben. Es belastet ökologisch niemanden und steht (fährt) somit sozial stets auf der «guten Seite.» Es ist laut dem Technikphilosophen Ivan Illich das Paradebeispiel menschenfreundlicher Technik. Und damit eine solche Geschichte nicht kitschig wird, könnte man als kritische Note auf die Dopingexzesse im Rennsport hinweisen – die uns DurchschnittsradfahrerInnen nicht viel angehen.

Doch da steht ein Verdacht im Raum, der das Zeug zur narzisstischen Kränkung der Velofahrerseele hat: Das Velo, schreibt der Soziologe Wolfgang Sachs, «begründete den populären Genuss der Beweglichkeit und bereitete damit der Attraktion des Automobils den Weg.» Sachs ist nicht irgendwer: Seine «Liebe zum Automobil» von 1984 war eines der ersten (und bis heute eines der besten) Bücher über die Geschichte des Autos, das nicht ein historisch interessierter Autofreak geschrieben hat, sondern ein historisch bewusster Sozialwissenschaftler, der die Nachteile des Autos kennt. Umso kränkender die These, das Motorvehikel sei im Windschatten der Zweiradpioniere gross geworden.

SIE PROFITIERTEN VOM VELO

Wer was zuerst unternahm, zeigen fünf Punkte im Detail:

- Politisch: Radfahrerverbände lobbyierten für asphaltierte Strassen, als Autoverbände noch nicht existierten. Der Touring Club der Schweiz wurde 1896 von Velofahrern gegründet und nahm erst nach einiger Zeit auch Autofahrer auf. Auf den Strassen fuhren dann später auch die Autos.

- Technisch: Das erste in Serie gefertigte Auto hiess «Benz Velo» (was geblufft war: «Velo» leitet

sich ab von «vélocité», Schnelligkeit, und schnell waren damals die Velos, nicht die Autos). Die Gummiindustrie produzierte Veloreifen, bevor die Autoindustrie von der Gummiproduktion profitierte (und sie zu einem lukrativen Geschäft machte). James Flink, Autor einer populären Geschichte des Autos, schreibt, das Velo sei für die Entwicklung des Autos wichtiger gewesen als der Verbrennungsmotor (wobei er den Verbrennungsmotor noch immer überschätzt).

- Sportlich und marketingtechnisch: Die Tour de France ist eine Erfindung der Zeitschrift «L'auto»; die Velorennen sollten auch für die Autos werben, die mitfahren – respektive versuchten, mit den Rennfahrern mitzuhalten.

- Sozialhistorisch: Velos wie Autos waren zunächst Spielzeuge für Männer der Oberschicht – und für Frauen, die sich nicht scheuten, «männliche» Aktivitäten auszuüben (vgl. auch «Sie radeln wie ein Mann, Madame», Velojournal 2/2017). Man verstand sich also.

- Sogar die Konkurrenten teilte man sich, wobei wieder das Velo voranging: Um die 1900 Klagen über rasende Velofahrer gingen ein. Das Velo war das erste nicht schienengebundene Fahrzeug, das mitten auf belebten Strassen deutlich schneller unterwegs war als Fussgänger.

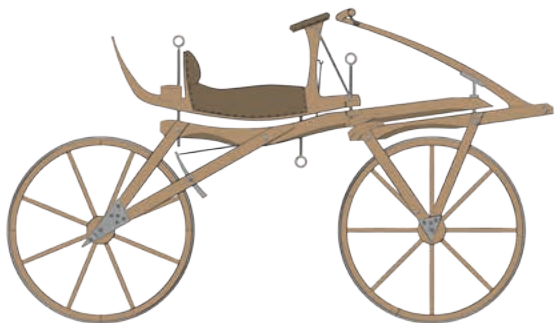
ASPHALT STATT STAUB

So weit, so traurig. Aber hält die These einer Überprüfung stand? Nun, schon bei der Frage des Strassenbelags zeigt sich ein fundamentaler Unterschied: Die Velofahrer setzten sich für Strassen ein, die das Fahren einfacher machten. Asphaltierte man die Strassen im Zuge der Automobilisierung, geschah das aber nicht, um den Autos das Fahren zu erleichtern, denn mit vier Rädern entfällt das Sturzrisiko wegen schlechter Strassenbeläge. Man asphaltierte die Strassen, um die Anwohner vor dem Auto zu schützen. Die Staub-

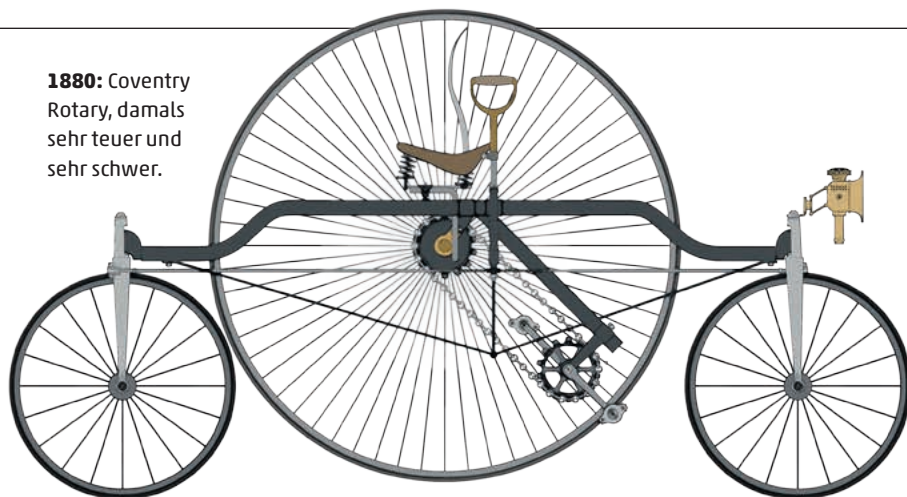
Mehr zum Thema:

Siehe auch «Rücklicht» auf Seite 66.

1817: Draisine aus Eschenholz.



1880: Coventry Rotary, damals sehr teuer und sehr schwer.





Feierabendverkehr nach Arbeitsschluss der Brown-Boveri-Mitarbeiter im Baden der 50er-Jahre.

Monika Burris Aufsatz «Das Fahrrad: Wegbereiter oder überrolltes Leitbild?» (1998) kann hier heruntergeladen werden: www.tg.ethz.ch/produkte/preprints

plage war einfach unerträglich geworden. Es ging um das Auto als Belästigung.

Die Technikhistorikerin Monika Burri hat die These von der Vorreiterrolle des Velos vor einigen Jahren ziemlich zerpfückt. Wohl habe die Autoherstellung Impulse aus den Velowerkstätten erhalten, aber die habe sie auch von der Nähmaschinenproduktion bekommen. Das Velo sei nur ganz zu Beginn ein Leitbild im Automobilbau gewesen. Danach wollte man statt möglichst leichter Fahrzeuge motorisierte Kutschen bauen und orientierte sich schliesslich an einer Maschinenästhetik. Ein Bereich, in dem der Fahrradbau viel eher eine Vorreiterrolle genoss, war die Fliegerei: Die Gebrüder Wright waren nicht die einzigen Fliegerpioniere, die von Haus aus Velomechaniker waren. Und dass die Zeitschrift «L'auto» für ihre Promotion auf ein Velorennen setzte, war eher eine Ausnahme: Die meisten Automobilzeitschriften und ihre Leserschaft interessierten sich schon damals nicht für das Velo.

FÜR DIE EINFACHEN LEUTE

Vor allem was die Sozialgeschichte angeht, war das Trennende bald viel wichtiger als das Verbindende. Wurde das Velo nach der Jahrhundertwende rasch zum Verkehrsmittel der einfachen Leute, blieb das teure Auto noch lange Sportgerät der Oberschichten. Welche Ironie: Die «Sportlichkeit» des Autofahrers war ja doch eine sehr indirekte – es war die Sportlichkeit des Reiters, der sein Pferd beherrscht und ihm die Sporen gibt, ihm aber auch die Anstrengung überlässt. Das Auto war das perfekte Mittel, soziale Überlegenheit auszudrücken, weil es seit je her das Privileg der Oberschichten war, sich nicht anzustrengen. Dieser entscheidende Unterschied geht bisweilen vergessen, wenn von der gemeinsamen Herkunft von Auto und Velo die Rede ist. Dabei hatte bereits Wolfgang Sachs darauf hingewiesen: «Weil es körperliche Anstrengung verlangt, taugte das Fahrrad nicht zum Klassensymbol; denn eine privilegierte Stellung heisst zuallererst, über fremde >

1897: Das Bambusrad kam Ende des 19. Jahrhunderts in Mode.



1902: Liegevelo, für das Harold Jarvis aus Buffalo (USA) ein Patent anmeldete.





Mit einem Velo hatte das gleichnamige Gefährt von Benz nichts zu tun.

Energien zu gebieten und andere für einen schwitzen zu lassen.» Dass heute noch eine ehemalige Industriestadt wie Winterthur eine velofreundlichere Verkehrskultur aufweist als andere Städte, ist wohl kein Zufall: Das Velo war lange das Fahrzeug der Fabrikarbeiterinnen und -arbeiter. Aber je mehr diese das Velo als ihr Verkehrsmittel entdeckten, desto mehr liess die Oberschicht die Finger davon – oder reduzierte es ganz auf seine Funktion als Sport- und Freizeitgerät.

VERKEHRSMITTEL UND SPORTGERÄT

Wer sich chauffieren lässt, behauptet, wichtiger zu sein. Diese Behauptung entfaltet ihre Wirkung in

Politik und Verkehrsplanung. Und so wohnt dem Verhältnis der beiden Fahrzeuge ungefähr ab dem zweiten Viertel des Jahrhunderts eine bemerkenswerte Dialektik inne: Das Auto – das von seinem Fahrer keine Sportlichkeit verlangt – ist in erster Linie Sportgerät der Reichen; das sportliche Velo in erster Linie Verkehrsmittel der Massen. Als Verkehrsmittel ernst genommen aber wird das Sportgerät Auto, während das Verkehrsmittel Velo als Freizeitgerät gilt: Man räumt ihm für ein Velorennen gerne einmal die Strasse frei, aber es soll sich ja nicht anmassen, im täglichen Verkehr gleich wichtig zu sein wie das Auto.

Velo und Auto sind strassengebundene Individualverkehrsmittel und teilen sich gewisse Wurzeln. Dass ihre soziale, kulturelle, politische und technische Entwicklung aber bald unterschiedliche Wege ging, erstaunt eigentlich nicht: Es handelt sich um «zwei grundsätzlich verschiedene Formen der Fortbewegung und Raumerzeugung», wie Monika Burri schreibt. Der Philosoph Marc Augé schwärmt von der «wachsenden Selbsterkenntnis beim Erlernen des Radfahrens»: Das hat kein Auto zu bieten. Nun, es gibt bei alledem ein Feld, auf dem die Technikhistorikerin Burri die These von der Vorreiterrolle des Velos in Bezug auf das Auto gelten lässt: den Rennsport. Da können wir Durchschnittsradfahrerinnen und -radfahrer aufatmen – das geht uns wirklich nicht viel an! ■



SO SCHÖN IST DIE VELOGESCHICHTE

fb. 50 Fahrräder aus 200 Jahren auf 50 Seiten: nicht mehr und nicht weniger. Das präsentiert der deutsche Illustrator Jürgen Isendyck in seinem gleichnamigen Buch. Das schön und mit viel Liebe zum Detail gemachte Werk zeigt die Entwicklung des Velos anhand von 50 subjektiv ausgewählten Modellen – ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Das ist aber auch nicht das Ziel, wie der Illustrator im Vorwort des Buchs schreibt. Viel eher sei es das «Aufzeigen der Vielfalt an Wegen und Versuchen, die dieses faszinierende, effektive und umweltfreundliche Fortbewegungsmittel genommen hat». Und das ist

Jürgen Isendyck gelungen. Beim Blättern entdeckt und lernt man auf jeder Seite Neues – und manchmal Überraschendes. Etwa, dass Bambusvelos bereits Ende des 19. Jahrhunderts in Mode waren. Durchgesetzt haben sie sich nicht, wie die Velogeschichte zeigt. Als tolles Extra ist dem Buch ein Poster mit allen 50 Velos beigelegt. Es verschönert jede Werkstatt und macht sich eingerahmt auch toll an der Wohnzimmerwand von Velofreunden.

Jürgen Isendyck: «50 Fahrräder aus 200 Jahren auf 50 Seiten», radunbuch.de 2017, 72 Seiten, 12 Euro. Bestellen bei fahrradbuch.ch

Wir verlosen 10 Bücher
E-Mail mit Betreff
«Velobuch» bis 30.6.17 an:
verlosung@velojournal.ch



1930: Butcher Bike genanntes Transportvelo.



1971: Das Schwinn Krate war ein Kultvelo.