

Gastkolumne

Die Geburt des Flugzeugs aus dem Geist des Velos

Es weckte die Lust aufs Fliegen und wurde zu einer Maschine der Emanzipation: die ungewöhnliche Geschichte des Fahrrads



Caspar Hirschi

Wer Fahrrad fährt, ist dem Himmel nah. Radeln ist die Vorstufe zum Fliegen. Wie beim Fliegen aber gehören Schwebestand und Sturzgefahr zusammen. Das Velo ist ein Symbol der Freiheit und Fragilität. Nichts verdeutlicht dies besser als seine frühe Geschichte.

«Einen wissenschaftlichen Engel» nannte ein velobegeisterter Pfarrer in Brooklyn 1895 das neue Gefährt: «Wir reiten mit ihm auf dem Wind.» Erst kurz zuvor, nach Jahrzehnten des Tüftelns mit unterschiedlichsten Rädern, Speichen, Rahmen und Lenkern, hatte das Velo seine vollendete, bis heute gültige Form erhalten. Waren frühere Modelle wie die Hochräder einer privilegierten Minderheit von wagemutigen Freizeitakrobaten vorbehalten gewesen, so wurde das «Safety Bicycle» für die breiten Massen erschwinglich.

Sich auf seinen Sattel zu schwingen und beim Fahren die Balance zu finden, fiel nun ebenfalls leichter, und bald erlebten Millionen Menschen beim Treten im Fahrtwind ein neues Lebensgefühl. Viele empfanden es wie eine Vorahnung des Fliegens. Fahrradfabrikanten griffen die Assoziation auf. Anstatt ihre Produkte weiterhin als «mechanische Pferde» anzupreisen, erfanden sie eine Reihe von «Flieger»-Marken wie «White Flyer»,

«Belleville Flyer» und «Flying Yankee». Hundert Jahre später, zu Beginn des E-Bike-Booms, versuchte ein Schweizer Hersteller das Fluggefühl der Radpioniere wiederzubeleben, als er seine motorisierten Velos «Flyer» taufte. Heute werden davon jährlich Zehntausende verkauft.

Um 1900 ermöglichte das Fahrrad vor allem Frauen einen Abflug in neue Gefilde. Es wurde zur mobilen Selbstbefreiungsmaschine, mit der sich junge Damen der Korsette und Röcke des Viktorianischen Zeitalters entledigten, die Lizenz zum öffentlichen Hosentragen eroberten, unter den bewundernden bis bestürzten Blicken der Männer pedalteten und auf Ausflügen der Kontrolle ihrer Familien entkamen. Auf alten Filmaufnahmen von Grossstädten sieht man zwischen Strassenbahnen und Fuhrwerken auch Frauen auf zwei Rädern herumflitzen.

Beim blossen Gefühl des Fliegens blieb es jedoch nicht. Schon 1896 prognostizierte eine Zeitung aus dem Gliedstaat New York: «Das Problem der Flugmaschinen wird wahrscheinlich von den Erfindern von Fahrrädern gelöst werden.» Sie sollte recht behalten. Wenige Jahre später machten sich zwei Velomechaniker in Ohio daran, eine «Flying Machine» zu entwickeln. Indem die Brüder Wright das Flugzeug nicht mehr vorrangig vom Vogel, sondern vom Velo aus dachten, konnten sie in der Frage des Antriebs und der Stabilität in der Luft neue Wege gehen. Sie machten Auftriebsexperimente auf ihren Fahrrädern und verbauten Veloketten für den Propellerantrieb. 1903 hob das geflügelte Fahrrad erstmals ab.

Die frühe Geschichte des Fahrrads weist aber auch im traurigen Sinne himmelwärts. Wer sich auf ihm fortbewegte, trug nicht nur ein höheres Unfallrisiko. Indem Velofahrer



«Das Problem der Flugmaschinen wird wahrscheinlich von den Erfindern von Fahrrädern gelöst werden», schrieb eine Zeitung.

einen Freiheitsdrang in fragiler Balance verkörperten, wurden sie auch leicht Opfer militärischer Gewalt. Heute erleben wir eine Wiederkehr dieses Verhängnisses in Bildern aus der Ukraine, die erschossene Zivilisten neben umgestürzten Rädern zeigen. Vor hundert Jahren hatten solche Szenen System, gerade dort, wo die russische Armee operierte.

Auf einem kaum bekannten Kampfplatz des Ersten Weltkriegs gehörte das Ermorden von Fahrradfahrern zur Tagesordnung. Kurz nach Kriegsausbruch fielen russische Truppen in Ostpreussen ein. Von den Soldaten, die 1914 aus den Weiten des Zarenreiches an die Westfront geschickt wurden, hatten die wenigsten in ihrem Leben schon ein Fahrrad gesehen. Als sie das Hinterland von Königsberg einnahmen, beobachteten sie, wie der britische Historiker Alexander Watson minutiös rekonstruiert hat, Männer auf zwei Rädern, die in Windeseile von Hof zu Hof und von Dorf zu Dorf fuhren. Einige waren Postboten, die Briefe verteilten, andere Bauernjungen, die Lebensmittel transportierten. Dem ungeübten Auge der Invasoren jedoch erschien die emsige Mobilität hochverdächtig. Sie gelangten zum fatalen Schluss, es handle sich bei Menschen auf Rädern um deutsche Spione. So wurde, wer Fahrrad fuhr und russischen Soldaten in die Hände fiel, standrechtlich erschossen.

Die frühe Geschichte des Fahrrads ist heute den wenigsten bekannt. Sie in Erinnerung zu rufen, mag aber die Intensität des Erlebnisses erhöhen, wenn wir an Ostern auf dem Velosattel die frische Luft unter dem freien Himmel einatmen.

Caspar Hirschi ist Professor für Allgemeine Geschichte an der Universität St. Gallen.

