

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (1997)
Heft: 3

Artikel: Die Geschichte des Fahrrades
Autor: Währen, Sabine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-843415>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Geschichte des Fahrrades

Seit beinahe sechstausend Jahren beherrschen Wagen – also auch das Rad – die Erde. In ältester Zeit glaubte man, nur ein Gott hätte einen so genialen Plan entwickeln können, und daher stattete man in vielen Religionen die Götter mit Wagen aus. Die ältesten belegten Zeugnisse über den Wagenbau finden wir bei den Ägyptern. Pharaon Cheops soll bei der Errichtung seiner Pyramide um 2600 v. Chr. Scheibenfuhrwerke und bei seinen Feldzügen sogar Wagen mit Speichenrädern verwendet haben, was Felsenreliefs belegen. Man vermutet aber, dass die Ägypter ihre Kenntnisse vom Wagenbau von den Sumerern erhalten haben.

Der Wunsch nach einem selbstfahrenden Gefährt ist schon sehr alt. So fuhr im 4. Jahrhundert ein Wagen in einer Prozession durch die Strassen Athens. Schon die Antike weiss von Frühformen des Automobils zu berichten, wobei diese Wagen von Menschen oder Tieren angetrieben wurden, welche sich im Innern des Gefährtes «versteckt» hielten. Römische Kaiser nahmen diese Idee auf, zumal sie ein Strassennetz von ca. 80000 km über ganz Europa gezogen hatten, und liessen, im Innern von Sklaven getrieben, ihre selbstfahrenden Wagen über die römischen Strassen fahren.

Erstaunen mag, dass der Franziskanermönch Roger Bacon (1214–1294) unsere heutige Verkehrsentwicklung bereits vorausgeahnt hatte: Man werde Schiffe bauen können, die ohne Ruderer schneller seien und für die ein einziger Mensch genüge, um sie zu regieren und zu lenken, man werde einst Wagen konstruieren, die ungestüm dahineilten, ohne von Tieren gezogen zu werden, und sogar Maschinen erfinden, mit denen man wie Vögel in der Luft fliegen könne.

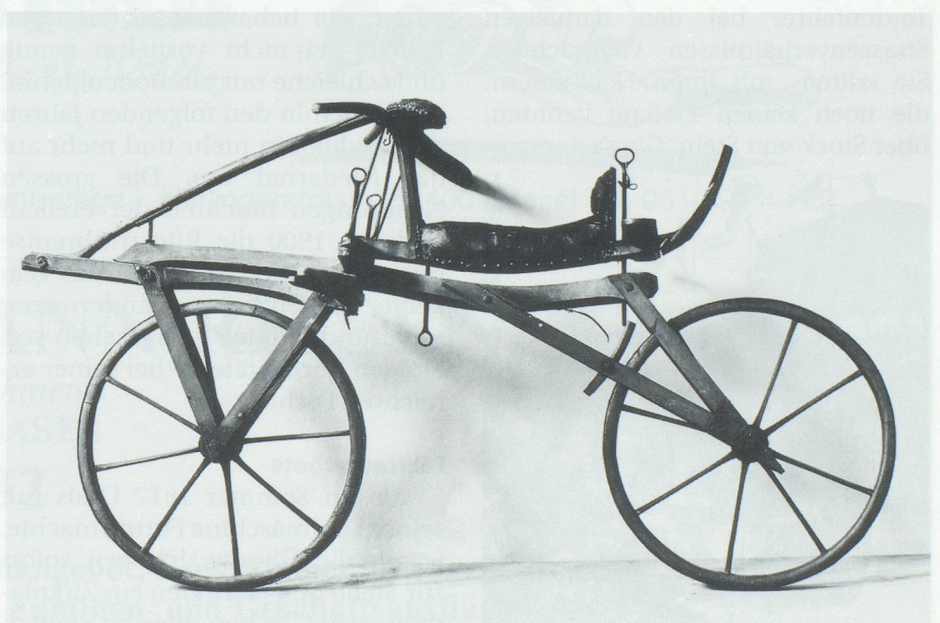
Die Entstehung des Laufrades

Die Idee, einen zweirädrigen Wagen durch das Abstossen mit den Füssen zum Rollen zu bringen, hatten schon viele, doch ihnen war kein Erfolg beschieden. Anders dem ba-

dischen Forstmeister Freiherr von Drais (1785–1851). Die Interessen des jungen Försters lagen weit weniger bei den Wäldern als bei technischen Belangen und Basteleien. So konstruierte er unter anderem eine Hack- und eine Schreibmaschine, oder einen Wagen, bei dem die Pferde hinten gingen, und schliesslich eine Laufmaschine, welche ihm zu Ruhm verhelfen sollte. Bereits 1814 baute er einen vierrädrigen Wagen, der durch «einen sitzenden Menschen getrieben, schnell und leicht dahinlaufend» fortzubewegen war. Obwohl Zar Alexander I. begeistert war, hatte der Wagen keinen bahnbrechenden Erfolg, vor allem deshalb, weil er zu schwer war, um wirklich mit Muskelkraft vorangetrieben zu werden. Drais liess sich nicht entmutigen und trat drei Jahre später mit dem Laufrad in Erscheinung, das durch Abstossen der Füsse auf der Erde fortbewegt wurde. Nach diesem Erfolg gab Drais seine Forststelle auf und widmete sich ganz der Vermarktung seiner neuen Erfindung, die er Velociped nannte, was nichts anderes als Schnellfuss heisst. Er selber legte auf seinem Laufrad die 111 km von Leipzig nach Dresden in sieben Stunden zurück, was der erstaunlichen Leistung – bei den damaligen Strassenverhältnissen – von 16,6 km pro Stunde ent-

spricht. Zu Reklamezwecken veranstaltete er auch die ersten Velorennen, reiste nach Paris, wo er das Vélocipède (oder die Draisine) im Jardin du Luxembourg vorstellte. Obwohl eher belächelt und als Kinderspielzeug abgetan, kaufte die französische Postverwaltung eine Anzahl Maschinen, um die Landbriefträger damit auf die Piste zu schicken. Die Engländer nahmen die Draisine mit Begeisterung in Beschlag, eröffneten sogar Hobby-horse Riding Schools (mit Laufmaschinen). Die Weiterentwicklung der Laufmaschine liess geraume Zeit auf sich warten. Den durchschlagenden Erfolg verzeichnete der Wagnerlehrling Ernst Michaux (1842–1882). Inspiriert durch einen sich drehenden Schleifstein, entwickelte er 1861 zusammen mit seinem Vater das Tretkurbelrad, nach seinem Erfinder Michauline genannt. Im gleichen Jahr gründete er in Paris die erste Vélocipède-Fabrik, in der er 1867 gegen dreihundert Arbeiter beschäftigte, was den eigentlichen Beginn der Veloindustrie bedeutete.

Kaum waren die Michaulinen erfunden, wurde am 31. Mai 1868 zum ersten regelrechten Velorennen über 1200 m in St. Cloud gestartet. Sieger wurde der Engländer James Moore, der auch beim ersten Strassenrennen Paris–Rouen über 126 km – mit einem Stundenchnitt von 11,8 km – Erster wurde.



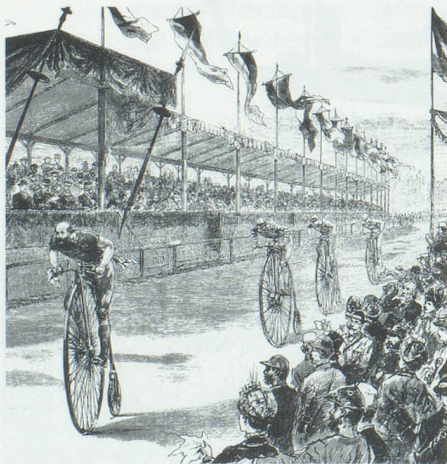
Die Draisine (Archiv Sportmuseum)

Überall beschäftigten sich nun Bastler und Tüftler damit, die hölzernen Michaulinen zu leichteren und schnelleren Fahrzeugen umzubauen. So wurde die Tretkurbel zwischen Vorder- und Hinterachse verlegt, die Holzspeichen wurden durch Drahtspeichen ersetzt, und statt Eisenreifen nagelte man eine «Vollgummiwurst» auf das Rad.

Das Hochrad

Ende der 1860er Jahre wurde der Durchmesser des Vorderrades immer grösser. Da die Übersetzung noch nicht erfunden worden war, bestimmte einzig die Grösse des Rades die Geschwindigkeit. Mit der Erfindung des Hochrades brach ein neues Zeitalter des Radsports an. Federführend in der Radherstellung war England, nachdem durch den Deutsch-Französischen Krieg die Veloindustrie in Frankreich praktisch lahmgelegt wurde. Während der folgenden Jahre konnte sich diese Form des Velos als die schnellste und beste behaupten. Die Räder waren allerdings nicht billig, und bei den damaligen sozialen Verhältnissen konnten sich nur begüterte Leute den Kauf eines solchen Vehikels leisten.

Das Fahren auf den Hochrädern mit 1,2 bis 1,4 Metern Raddurchmesser war – abgesehen vom Auf- und Absteigen – an und für sich nicht schwierig, aber sehr gefährlich. Es ist erstaunlich, welche Leistungen die Tourenfahrer bei den damaligen Strassenverhältnissen vollbrachten. Sie «ritten» mit ihren Hochrädern, die noch keinen Freilauf kannten, über Stock und Stein. Ging's dann im



Rennen mit Hochrädern (Archiv Sportmuseum)

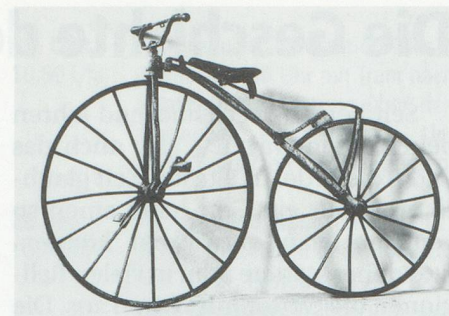
«Höllentempo» bergab, musste der Fahrer die Beine von den Tretkurbeln wegnehmen und entweder seitlich hinausstrecken oder zum Bremsen vorne auf das Rad stellen. Man muss sich dies vorstellen: 1878 fand in der Schweiz das erste Strassenrennen auf Hochrädern statt, nämlich von Genf nach Rolle. Der Sieger brauchte für die 67 km lange Strecke 3 Stunden, 1 Minute und 30 Sekunden. Bereits 1879 wurde erstmals die Genferseerundfahrt ausgetragen, das älteste noch gefahrene Strassenrennen der Welt.

Das Niederrad – Prototyp unseres heutigen Velos

Da der Schwerpunkt des Hochrades ungünstig weit vorne und hoch lag, waren Stürze keine Seltenheit. Vornehme Fahrer trugen deshalb nicht nur ein spezielles Radfahrer-kostüm, sondern auch einen Tropenhelm mit guter Kopfpolsterung. Besonders gefürchtet waren Hunde, und um diese von den Hochrädern fernzuhalten, hatten die Fahrer meist eine Hundepeitsche oder Knallfrösche bei sich. Die häufigen Stürze zwangen die Hersteller, in der Konstruktion neue Wege zu gehen. Das Vorderrad musste wieder kleiner werden, ohne jedoch an Schnelligkeit einzubüssen. 1884 kam in England das Niederrad mit Kettenantrieb auf den Markt, welches das Urmodell unseres heutigen Velos werden sollte. Nach anfänglichen Widerständen der Hochradfahrer, die behaupteten, das neue Vehikel sei nicht vornehm genug und schleiche nur am Boden dahin, stellte sich in den folgenden Jahren die Produktion mehr und mehr auf das Niederrad um. Die grossen Neuerungen brachten der Freilauf und um 1900 die Rücktrittbremse mit sich. Von da an erfuhr das Velo keine wesentlichen Änderungen mehr und es blieb – abgesehen von einigen Kuriositäten – bei seiner erreichten Form.

Fahrradverbote

Als im Sommer 1817 Drais mit seiner Laufmaschine Furore machte, waren die Übervorsichtigen sofort zur Stelle und erwirkten ein Zirkulationsverbot. In den meisten Städten Europas untersagte die Polizei we-



Das Niederrad (Archiv Sportmuseum)

gen dem Scheuwerden der Pferde und dem Belästigen der Passanten das Fahren mit Draisinen. Erlaubt waren sie lediglich auf speziell dafür reservierten Plätzen, in Hallen oder auf dem freien Land, wo aber die Strassenverhältnisse derart schlecht waren, dass es kaum zu Überlandfahrten kam. In Basel übrigens blieben die Strassen für Fahrräder bis 1905 tagsüber gesperrt, zu einer Zeit also, in der bereits die ersten Autos über die Pflaster fuhren.

Fahrradmode

Die Bekleidung der Radfahrer – Damen wie Herren – gab im 19. Jahrhundert und Anfang des 20. Jahrhunderts zu Spott, noch viel öfter zu Entsetzen Anlass. Die Frage nach der geeigneten Damenkleidung, «schicklich, aber doch weiblich», verunsicherte viele Radfahrerinnen. Dass das Radfahren mit einem langen, weiten Rock die Bewegungsfreiheit behinderte und deshalb eine gefährliche Angelegenheit war, braucht nicht betont zu werden. Frauen in Hosen waren aber unvorstellbar. Die Hersteller konstruierten zwar spezielle Laufräder mit freiem Durchtritt, um den Damen das Auf- und Absteigen zu erleichtern, leider waren diese Spezialkonstruktionen sehr instabil und schwer zu lenken. Bei den Tretkurbelrädern gab es keine Sonderkonstruktion, so dass die Frauen, wider aller Empörung, in Männerkleidern radeln mussten. War es für die Frauen schon schwierig, «schicklich» auf einer Michauline zu fahren, so war das Hochradfahren fast unmöglich. Den eigentlichen Durchbruch für die radfahrenden Frauen schaffte das Niederrad, von dem es seit 1888 auch eine Damenausführung ohne obere Querstange gab.

Radwandern

Als sich die ersten «Velocipedisten» um 1880 zu Clubs zusammenschlossen, hatte das Tourenfahren zwei Bedeutungen. Zu jener Zeit waren die Benutzer eines Fahrrades oft verpönt, sie wurden sogar von «Landjägern» verfolgt und schikaniert. Deshalb hatten sich die Mitglieder der Radfahrclubs bald einer richtigen Verkehrsschulung zu unterziehen. Wer sich dem Kommando des Fahrwartes nicht peinlich genau fügte, wurde aus dem Club ausgeschlossen. Zum anderen waren diese Vereinsausfahrten auch ein geselliger Anlass. Dem «Tross» voraus fuhr der Fähnrich mit der Standarte und neben ihm der Fahrwart mit dem Dreiklanghorn, mit dem er jeweils an einem Dorfeingang die Anfahrt ankündigte. Der zunehmende Autoverkehr verdrängte bald diese Ausfahrten in grösseren Verbänden, und das Tourenfahren drohte in Vergessenheit zu geraten. Aufgrund einer ersten grossen Fitnesswelle anfangs der Siebzigerjahre gewann das Ausfahren mit dem Velo wieder an Bedeutung. Volksradtouren wurden lanciert, bei denen vor allem die geführten Radio-Radwanderun-

gen dominierten. Da sich viele Velofahrer aber gegen diesen Massenansturm sträubten, wurden permanent markierte Radwanderwege geschaffen. Heute ist das Velofahren ein Volkssport, und vor allem in der Stadt ist das Rad wohl das schnellste, wenn auch nicht das sicherste Fortbewegungsmittel. Velofahren einst und jetzt – vieles hat sich verändert – und trotzdem: Die Diskussionen rund ums Velofahren sind zum Teil die alten geblieben.

Sabine Währen

Literatur:

F.K. Mathys: *Siegeszug des Fahrrades*, Hrsg. vom Schweizerischen Sportmuseum Basel, 1979
Arbeitsblätter zur Veloausstellung des Schweizerischen Sportmuseums
Rauck, Volke, Paturi: *Mit dem Rad durch zwei Jahrhunderte*, AT-Verlag, 1985

Das Schweizer Sportmuseum

in Basel befindet sich an der Missionsstrasse 28.

Öffnungszeiten:

So-Fr von 10–12 und 14–17 Uhr

Sa 14–17 Uhr

Führungen auch ausserhalb der Öffnungszeiten.

30 Jahre



M. Nussbaumer AG

Elektrotechnische Unternehmungen

4003 Basel

Schützengraben 36

Telefon 261 15 62

Telefax 261 19 76

Neubauten – Umbauten
Spezialität Renovationen
Gut ausgebauter Kundenservice

NB. «Die richtige Verbindung lohnt sich immer»

Dienst für Hauspflege und Betreuung

in Basel und Region.

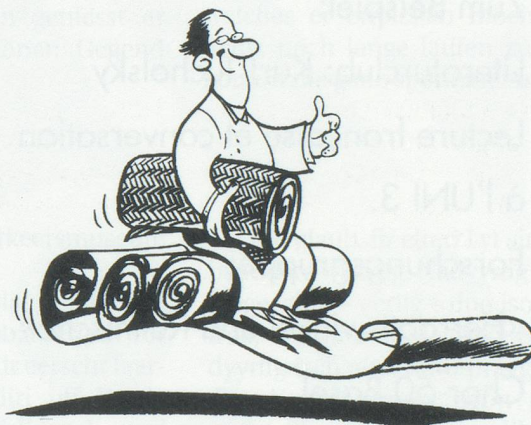
Wir sind ein anerkannter Spitex-Dienst und vermitteln Betreuerinnen und Pflegerinnen für Menschen, die zu Hause gepflegt werden müssen, die den Haushalt nicht mehr selber erledigen können oder einfach jemanden brauchen, der einkauft, kocht, vorliest. Die Betreuung ist zu jeder Zeit möglich, auch am Wochenende und an Feiertagen.

Kassenzulässig.

Telefon 061/691 95 35

WEIS & HOTTIGER

bringt jeden Wunsch zu Boden



Parkett, Teppiche und Bodenbeläge Haltingerstrasse 5, 4005 Basel Tel. 061/691 44 22

F&V

ACHERMANN-REISEN

Das freundliche Carunternehmen

Güterstrasse 271 4053 BASEL

☎ 061/332 12 32

Verlangen Sie unser Ferienangebot, Programme für Tagesfahrten und Offerten für Vereins-, Familien- und Geschäftsausflüge

