



Jody Rosen

Zwei Reifen, eine Welt

*Geschichte und Geheimnis
des Fahrrads*

Hoffmann und Campe







Jody Rosen

Zwei Reifen, eine Welt

Geschichte und Geheimnis des Fahrrads

Aus dem amerikanischen Englisch von
Andreas Jandl, Sigrid Schmid und Violeta Topalova

Hoffmann und Campe

Die Originalausgabe erschien 2022 unter dem Titel *Two Wheels Good. The History and Mystery of the Bicycle* im Verlag Crown, einem Imprint von Random House innerhalb von Penguin Random House LLC, New York.

Die Arbeit der Übersetzer am vorliegenden Text wurde vom Deutschen Übersetzerfonds gefördert.

1. Auflage 2023

Copyright © 2022 Jody Rosen

Für die deutschsprachige Ausgabe

Copyright © 2023 Hoffmann und Campe Verlag, Hamburg

www.hoffmann-und-campe.de

Umschlaggestaltung: © KUZIN & KOLLING, Büro für Gestaltung, Hamburg

Umschlagabbildung: © rawpixel/Meyers Konversations Lexikon

Satz: Dörlemann Satz, Lemförde

Gesetzt aus der New Aster und der abril Fatface

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN 978-3-455-01574-4



HOFFMANN
UNDCAMPE

Ein Unternehmen der
GANSKE VERLAGSGRUPPE

Für Lauren, Sasha und Theo

Inhalt

Vorwort – **Die Reise zum Mond** 9

Einleitung – **Der Fahrradplanet** 19

1. **Das Fahrradfenster** 37
 2. **Dandy-Pferd** 59
 3. **Fahrradkunst** 75
 4. **Stilles Ross** 93
 5. **Fahrradwahn in den 1890ern** 111
 6. **Balanceakt** 133
 7. **Spaß zwischen den Beinen** 161
 8. **Winter** 175
 9. **Bergauf** 195
 10. **An Ort und Stelle** 215
 11. **Quer durchs Land** 233
 12. **Packesel** 273
 13. **Persönliches** 315
 14. **Friedhöfe** 349
 15. **Massenbewegung** 361
- Danksagung** 413
- Bildnachweise** 417
- Anmerkungen** 419

Vorwort

Die Reise zum Mond



Brillant-Fahrräder. Werbung des Plakatkünstlers Henri Boulanger (alias Henry Gray), 1900.

In den 1890er Jahren zeigten Werbeplakate oft Fahrräder im Weltall. Sie gehören zu den bekanntesten Fahrradbildern überhaupt: Fahrräder prangen am Firmament, Fahrräder ziehen an Kometen und Planeten vorbei, Fahrräder rollen eine Mond-

sichel hinunter. Gefahren werden sie oft von Frauen – oder besser Göttinnen: barbusig, in wallende griechische Gewänder gehüllt und mit langen, wie ein Jetstream hinter ihnen herziehenden Haaren. Auf einem Plakat des französischen Fahrradherstellers Cycles Sirius fährt eine fast nackte Radlerin im Damensitz mit geschlossenen Augen und ekstatisch hochgerecktem Gesicht durch den bestirnten Himmel. Fahrradfahren wird als Quelle quasi jenseitiger Freuden suggeriert. Sobald wir uns aufs Fahrrad schwingen, katapultiert es uns hinauf zu den Sternen, und Aphrodite könnte vom Radfahren glatt einen Orgasmus bekommen. Die Plakatwerbung eines anderen französischen Herstellers, Cycles Brillant, zeigt 1900 zwei spärlich bekleidete Frauen, die durch die Milchstraße fliegen. Eine der beiden trägt Feenflügel auf dem Rücken und hält einen Olivenzweig in der linken Hand, mit der sie zugleich nach dem Vorderrad eines sonnengleich über ihr schwebenden Fahrrads greift. Das Gefährt glänzt im Schein eines Diamanten, der in seinem Rahmen prangt, und wird in dieser surrealen Szene selbst zur Gottheit, zu einem die Erde beleuchtenden Himmelskörper.

Die Plakate entstammen der Zeit um die Jahrhundertwende, der Blütezeit des Fahrrads, als seine Vorherrschaft noch unangefochten war, kurz vor dem Triumphzug des Automobils. Angesichts des übersättigten Markts bewarben die Hersteller ihre Produkte mit auffälligen Jugendstilpostern. Doch das fliegende Fahrrad war nicht nur das Resultat einer kühnen Marketingidee. Der erste Fahrrad-Prototyp, ein seltsames Zweirad ohne Pedale, Zahnkränze und Kette, wurde von seinen Bewunderern in den späten 1810ern und frühen 1820ern mit Pegasus gleichgesetzt, dem mythischen fliegenden Pferd. Fast fünf Jahrzehnte später beschrieb ein staunender Chronist die Pariser Veloziped-Mode mit den Worten, die Gefährte seien »in puncto Geschwindigkeit und Leichtigkeit derart perfektioniert«¹ worden, dass man glaube auf ihnen »zu fliegen«. Eine Karikatur aus jener Zeit verdeutlicht den Zusammenhang. Sie zeigt einen Mann in Frack

und Zylinder auf einem Fahrrad, das vorn und hinten an Heißluftballons hängt, anstelle von Rädern Rotoren besitzt und auf dem Lenker ein Fernrohr hat. Derart ausgestattet, schwebt es über Paris in Richtung Stadtrand. Die Bildunterschrift lautet: *Voyage à la lune.*²

Ein fliegendes Fahrrad. Ein Fahrrad, das zwischen den Sternen Slalom fährt. Eine Fahrradfahrt zum Mond. Die Popkultur hat diese Ideen nie ganz aufgegeben. Mitte des 20. Jahrhunderts entwickelten die Hersteller Fahrräder mit den eleganten Formen von Jumbojets, deren Namen an die Luft- und Raumfahrt erinnern: Skylark, Skyliner, Starliner, Spaceliner, Spacelander, Jet Fire, Rocket, Airflyte, Astro Flite. Fliegende Fahrräder tauchen in der Kinderliteratur, im Groschenroman und in der Science-Fiction auf. In *Bikey the Skicycle and Other Tales of Jimmieboy* (1902) des US-amerikanischen Autors John Kendrick Bangs besitzt ein kleiner Junge ein magisches Fahrrad, das sprechen und fliegen kann. Der Junge fährt damit über Kirchtürme, über den Atlantik, über die Alpen und in den Weltraum, wo er und das Fahrrad die Ringe des Saturn entlangradeln – »eine wunderschöne goldene Straße«,³ auf der sich »Radler aus allen Ecken des Universums« tummeln. Robert A. Heinleins Roman *The Rolling Stones* (1952) erzählt die Geschichte von Geschwistern, die als Jugendliche in einer Kolonie auf dem Mond leben und mit ihren Rädern zum Mars fahren, um radioaktives Erz zu schürfen. (»Ein solches Bergarbeiter-Fahrrad hätte in Stockholm auf der Straße seltsam ausgesehen⁴ ... doch auf den Mars oder Mond passte es wie ein Kanu auf einen kanadischen Fluss.«) Und heute verhelfen Geschichten über Weltraumreisen mit dem Fahrrad speziellen Themen des 21. Jahrhunderts aus dem Bereich Politik und Identität zu mehr Aufmerksamkeit. Der 2020 veröffentlichte Sammelband *Trans-Galactic Bike Ride*⁵ ist eine Anthologie »feministischer Fahrrad-Science-Fiction-Geschichten von transgender und nicht-binären Abenteurern«.

Und natürlich gibt es die berühmte Szene aus *E. T. – Der Außerirdische*, in der am Rande der Vorstadt ein Fahrrad aus dem Kiefernwald aufsteigt und in den Himmel fährt. Ein unvergessliches Kinobild: Ein zehnjähriger Erdling mit seinem BMX-Rad, in dessen Lenkerkorb ein Außerirdischer sitzt, zieht vor einem absurd großen und grellen Vollmond dahin.

Das sind wirkmächtige Phantasien. Sie zeugen von dem uralten Wunsch, die Fesseln der Schwerkraft abzulegen und von der Erde fortzufliegen. Doch sind das lediglich Phantasien? 1883 prognostizierte der britische Arzt und Schriftsteller Benjamin Ward Richardson, das »neue, eigenständige Geschenk des Fortschritts«, das die Menschheit mit dem Fahrrad erhalten habe, werde bald spektakulär vergrößert: »Das grandiose Experiment, an dem wir gegenwärtig teilhaben, läuft praktisch auf die Kunst des Fliegens hinaus.«⁶ In den letzten Jahren des Jahrhunderts gab es viele Bestrebungen, Fahrrad und Luftschiff miteinander zu vereinen. Zeitungen und wissenschaftliche Zeitschriften begeisterten sich bereits für Erfindungen wie das »Aerial-Cycle«, »Luftveloziped« oder »Pegasiped«. Es gab Entwürfe zu Fahrrädern mit Rotoren, zischenden Propellern und, heute würden wir sagen, Kite-Segeln, auch Entwürfe zu Luftschiffen, die von ganzen Radler-Schwadronen angetrieben wurden. Zwar schafften es diese Geräte nie hinauf in die Lüfte, doch am 17. Dezember 1903, 20 Jahre nach Richardsons Vorhersage, hob die Flugmaschine der Brüder Wright erfolgreich in Kill Devil Hills bei Kitty Hawk in North Carolina ab. Orville und Wilbur Wright waren Fahrradmechaniker und -hersteller, die sich ihre große Leistung hart erarbeitet hatten. Immer wieder führten sie auf den Straßen von Dayton in Ohio Versuche mit einem Fahrrad durch, auf dessen Vorderachse sie eine seltsame Apparatur befestigt hatten – ein Speichenrad, bestückt mit Holzplättchen und kleinen »Flügeln«, das sich horizontal drehte und ihnen wichtige Erkenntnisse zu Auftrieb und Luftwiderstand lieferte. Bei der Konstruktion ihrer Flugmaschinen nutzten die Brüder

natürlich ihr beim Fahrradbau erworbenes Wissen zu Balance, Stabilität und Elastizität sowie Material und Werkzeug aus ihrer Fahrradwerkstatt. Tatsächlich führte, wie von Richardson vorausgesagt, der Fahrrad-Boom auf direktem Weg ins Zeitalter der Luftfahrt.

Heute gibt es Flugmaschinen, die den Modellen der Rad-Luftschiff-Hybride des 19. Jahrhunderts sehr ähnlich sehen: pedalbetriebene Hubschrauber, Ornithopter und andere Leichtflugzeuge, gebaut in den Luftfahrtlaboren führender Universitäten. Im Vorfeld der Apollo-15-Mission von 1971 spielte die NASA kurzzeitig mit dem Gedanken, Elektrofahrräder für die Astronauten bauen zu lassen. Ein NASA-Foto dokumentiert eine Testfahrt:⁷ Ein Fahrer im Raumanzug sitzt rittlings auf einem Prototyp des »Mini-Mondfahrrads« und strampelt über ein Trainingsfeld mit geringer Schwerkraft, das unter Astronauten »the vomit comet« (der »Kotzkomet«) heißt. Doch musste das Minifahrrad letztlich einem vierrädrigen Mondfahrzeug weichen, dem Mondbuggy. Im Weltraum wie auf der Erde wurde das Fahrrad vom Automobil verdrängt.

Der Traum vom Radfahren auf dem Mond war damit aber noch nicht ausgeräumt. Ein Vorkämpfer bei dieser Sache war David Gordon Wilson, Professor am Massachusetts Institute of Technology (MIT) und Co-Autor von *Bicycling Science*, der ingenieurwissenschaftlichen »Bibel« zum Thema. Auch Jahre nachdem die NASA ihr Vorhaben aufgegeben hatte, engagierte sich Wilson weiterhin für den Einsatz pedalbetriebener Astronautenfahrzeuge. Die von Wilson entworfenen Fahrräder sollten von zwei Personen in halb liegender Position gefahren werden.⁸ Ihre Räder aus Metallgewebe würden sie sicher über die staubige Mondoberfläche befördern, und anstelle einer herkömmlichen Antriebskette erfolgte die Übertragung mittels zweier parallel verlaufender Riemen aus hochfestem Stahldraht. Wilson erklärte, diese Fahrräder könnten für das im Weltall notwendige Bewegungstraining sorgen und zugleich den Astronau-

ten als Transportmittel bei Expeditionen dienen. Die Mondradfahrer würden neuartige klimatische Bedingungen erleben und könnten das »Freiheitsgefühl einer Fahrt ohne Windwiderstand genießen«. ⁹ Wilson untermauerte seine Vorschläge mit genauen Berechnungen: »Die mittlere »Reisegeschwindigkeit« eines voll ausgerüsteten Astronauten, der mit einem Zwei-Mann-Gefährt über den unverdichteten Mondboden radelt, betrüge 8,38 Meter pro Sekunde, also 30,17 Stundenkilometer.« ¹⁰

Wilsons Ideen zur Weltraummobilität beschränkten sich nicht aufs Radfahren auf der Mondoberfläche. In einem Artikel von 1979 beschrieb er das Leben in einer »Weltraumkolonie auf einem künstlichen Satelliten«. ¹¹ Er stellte sich »Flugzeuge mit im Liegesitz pedaltretenden Piloten« vor, die über der Skyline der Kolonie ihre Runden drehen. Alle Bewohner der Kolonie hätten kostenlosen Zugang zu diesen Flugzeugen. Wilson orientierte sich dabei an dem »Witte Fietsenplan«, dem »Weiße-Fahrräder-System«, das Anarchisten Mitte der 1960er Jahre in Amsterdam zur gemeinschaftlichen Nutzung von Fahrrädern entwickelt hatten. Jedenfalls stellte er sich eine Fahrradkultur vor, wie es sie auf der Erde nicht gibt. »Das Bild, das ich von menschlich angetriebenen Transportmitteln für die anstehende Monderkundung und den Einsatz in Weltraumkolonien vermitteln wollte, ist ein grundlegend anderes als die langsamen, strapaziösen, zweitklassigen Systeme der offensichtlich bewusst klein gehaltenen Fahrradnutzung hier auf der Erde«, schrieb Wilson. ¹² »Flugzeuge könnten akrobatischen Kunststücke vollführen. Ein beliebter Sport wäre die Nachstellung berühmter Schlachten des Ersten Weltkriegs. Fallschirme wären wahrscheinlich überflüssig. Nach einem Zusammenstoß in der Luft würden die Flugzeuge wie auch die Piloten einfach sanft zu Boden schweben.«

90 Jahre bevor David Wilson diese Sätze schrieb, ereignete sich in Irland etwas für die Geschichte des Transportwesens