

## Entwicklung und Produktion und Gebrauch Fahrrads durch Männer und Frauen:

Mitte des 19. Jahrhunderts, ist das Radfahren vor allem eine extravagante Angelegenheit für Adlige, Spinner, Uhrmacher, Erfinder etc. und später repräsentative Beschäftigung für gut Betuchte. Von Anfang an ist es ein sportliches Phänomen das die bürgerliche Aufmerksamkeit findet. Ab 1869 gibt es Fahradschulen, FahrradSportvereine und Verbände, Reiseliteratur und Zeitschriften.... Wettkämpfe im Kunstradfahren und Rennen über lange Distanzen, auf Rennbahnen und in mitunter sogar überdachten Velodromen werden ausgetragen machen das Radfahren populär. Ende des 19. Jahrhunderts ist das Radfahren, eine bürgerliche Mode geworden, die auch den (bessergestellten) Frauen als Betätigungsfeld dient.

-1818 erste Laufräder

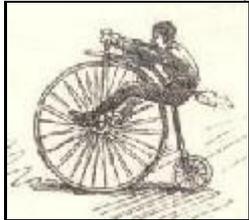
-1819 erstes Damenmodell (wie auch die folgenden: eine Fehlkonstruktion)

„Lady’s Pedastrian Hobbyhorse“

-1860 Räder mit Tretkurbeln an der Forderachse (Michaux)

ab 1865 in immer billiger werdender Serienproduktion (z.B. bei Michauxline: 65: 200stk und 1869 bereits 200 Einheiten pro Tag mit 500 Angestellten)

Die immer höher (und damit schneller) werden Räder tragen Namen wie: Ariel, Spider usw.



1869 erstes Tiefrad mit Rohrahmen Kette und Hinterradantrieb

*In der industriellen Fertigung werden die Arbeitsabläufe verfeinert, bzw. analysiert, optimiert und rationalisiert....: Taylor, Ford, Fayol....*

*Im Amerikanischen Bürgerkrieg 1861-1865 gibt es einen Mangel an Handwerkern und für die Waffenproduktion kommen nun neue maschinelle Verfahren zum Einsatz, z.B. die Revolverdrehbank. Für die im Zeitraum von 1860-1870 ebenfalls rasch fortschreitende Entwicklung der Serienproduktion von Nähmaschinen (Prototyp 1845, SP ab 1850) werden in immer größerer Zahl präzisere und leichtere Werkzeugmaschinen auf den Markt geworfen....*

*In Amerika kommt man zuerst vom Gedanken an das ehrbare Handwerk ab....*

*und die neuen Werkzeugmaschinen und leichteren Materialien ermöglichen, neben der Erfindung des Regenschirms auch die Fortentwicklung des Fahrrads: Rohre als Bauelemente, Kugellager, Speichen auf Zug, die Kette.*

*Schließlich lösten noch die Luftreifen die Vollgummireifen ab.*

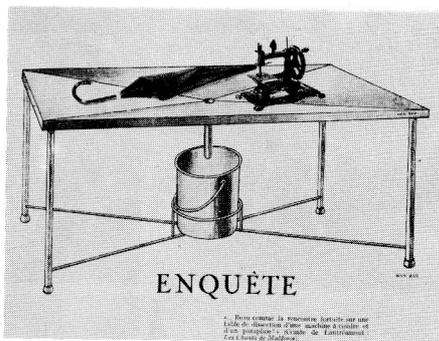
1880-90 Die ersten „Tief-Räder“ mit der auch heute noch gängigen Rahmenkonstruktion.

Um 1890 wog ein (Renn)rad 20 kg. Eine wesentliche Weiterentwicklung des Rads fand erst nach dem 2. WK statt...

Die Leichtbauweise spielte fortan fast nur noch im Flugzeugbau eine Rolle, die industriellen Fertigungsmethoden wurden indes zunächst auf die Produktion immer schwerer Fahrzeuge angewandt....

1914 wurden in Frankreich z.B. bereits 40 000 Automobile hergestellt

1923 waren es schon 250 000



»Schön wie das zufällige Zusammentreffen eines Regenschirms und einer Nähmaschine auf einem Seziertisch.«  
 (Lautréamont, Chants des Maldoror)  
 Man Ray, Fotomontage 1933



Edouard Michelin in seiner Reifenfabrik in Clermont-Ferrand um 1900

70

**Ab 1900 gibt es bereits eine Überproduktion an Rädern und auch gebrauchte Räder, was dazu führt, das sich nun auch Kleinbürger und Arbeiter Räder leisten können. Natürlich zuerst, die Männer, denn die haben das Geld und das sagen....**

**Das Radfahren ist nun kein besonderes gesellschaftliches Privileg mehr und wird zwischen 1930 und 1940 zum Massenphänomen...20% der Menschen gehen jetzt nicht mehr in die Arbeit, sondern Radeln, da die Wege dorthin auch immer länger werden. Das Rad wird zum Inbegriff der Bewegungsfreiheit und Unabhängigkeit von öffentlichen Fortbewegungsmitteln.**

**Nach dem 2.Wk mit dem Wirtschaftswunder wird das Rad fahren ein fast so marginales Phänomen, wie um die Jahrhundertwende, die Leute fahren jetzt erschwinglich gewordene Motorräder oder Autos...**

**Seit 1970 gibt es eine Rückbesinnung auf das Rad als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Fortbewegungsmittel für den Alltag und die Freizeit, die sich seit 1980 auch statistisch auswirkt...**

Während der 1930er und 1940er Jahre fuhren ca. ein fünftel der Männer und ein zehntel der Frauen mit dem Fahrrad zur Arbeit:

Table 3  
 Main mode of transport for journeys to work in Britain since 1890 (%)<sup>a</sup>

Decade	Transport mode							
	Walking	Bicycle	Tram/trolley bus	Bus	Train		Motor cycle	Car/van
					Over-ground	Under-ground		
1890–99	59.4	2.0	16.8	5.0	9.8	5.0	0.0	0.0
1900–09	49.4	11.2	11.6	14.6	10.2	0.4	0.0	1.1
1910–19	40.6	13.3	16.0	9.9	15.4	1.9	0.6	1.9
1920–29	28.5	17.5	10.6	15.3	17.8	2.3	3.9	5.2
1930–39	22.5	19.1	9.7	13.8	18.4	4.1	2.3	9.1
1940–49	17.2	19.6	6.7	23.0	18.3	5.4	2.2	6.0
1950–59	13.4	16.0	2.5	23.3	18.9	4.4	3.0	16.3
1960–69	14.0	5.2	0.2	18.8	16.2	5.3	2.6	35.8
1970–79	13.4	4.5	0.1	15.8	13.2	5.5	1.9	44.5
1980–89	10.3	6.1	0.0	11.7	15.4	5.4	1.8	48.5
1990–98	7.9	6.1	0.2	10.1	17.2	4.5	0.6	52.8
Sample size	2083	1379	466	2073	2002	564	264	3108

<sup>a</sup> Source: Details of 12,439 journeys to work taken from 1834 individual life histories. Statistics are calculated for the decade in which a particular journey to work started.

Der Anteil des Radverkehrs variiert heute in unterschiedlichen Ländern:

**Percent of Trips by Travel Mode (all trip purposes)**

Country	bicycle	walking	public transit	car	other
Netherlands	30	18	5	45	2
Denmark	20	21	14	42	3
Germany	12	22	16	49	1
Switzerland	10	29	20	38	1
Sweden	10	39	11	36	4
Austria	9	31	13	39	8
England/Wales	8	12	14	62	4
France	5	30	12	47	6

**Population density: “The use of the bicycle is low in low-density areas, as in such areas there might be fewer opportunities to make short trips. Then it reaches a maximum in medium density areas, and falls again, as might be expected, in high density areas, where public transport is well provided so that it is a competitor to the bicycle”(Rietveld and Daniel 2004: 536)**



[http://f00.inventorspot.com/images/Peoples\\_Republic\\_Of\\_Cycle.img\\_assist\\_custom.jpg](http://f00.inventorspot.com/images/Peoples_Republic_Of_Cycle.img_assist_custom.jpg)

.....  
***Im Dezember schrieb „Matschbirne“ in einen Blog zum Thema Schneechaos:***

*Fakten, Fakten, Fakten:*

*Der Mensch auf dem Fahrrad ist von allen Tieren (Vögel, Pferde, Fische usw...)und allen menschenbefördernden Maschinen (zu Wasser Luft und Land), dasjenige mit dem besten Energie ( in diesem Fall Nahrung)/Vortriebsverhältnis. Die Laufräder übernehmen die Schwerkraft, die Beinstützkraft wird auf die Fahrtrichtung umgelenkt und der Pilot schwebt, eins geworden mit der ergonomischen aller Maschinen über den ..... Schneematsch.*

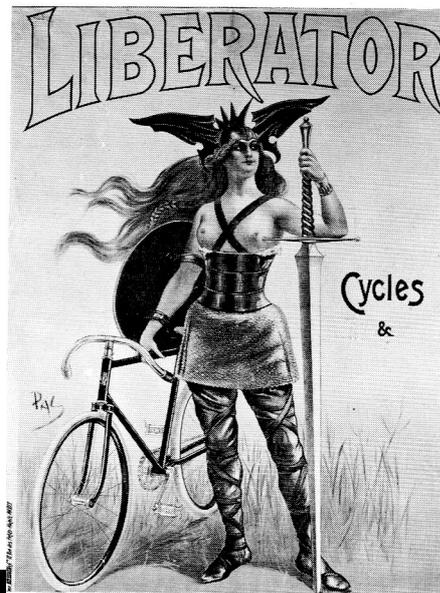
*Auf einer ungeräumten, nicht gesalzenen, sondern durch Befahrung lediglich gewalzten Piste ist das Fahrrad im Stadtverkehr dem Automobil bei weitem überlegen.*

*Da aber Regensburg über das größte Streusalzlager Süddeutschlands verfügt wird gesalzen und gesulzt, was ja dringend notwendig ist, weil sonst das Autoverkehrschaos ausbricht.*

*Fahradfahrer sind bessere Menschen (Intelligenz, Potenz und soziale Kompetenz). Autofahrer sind erbärmliche Schwächlinge mit einem gefährlichen Hang zu Weltkriegen. Ihre Hirnkastl haben eine schlechten Anbindung zur Realität und eine umso bessere zum System, dass sie verwalten.....*

## **Damenradfahren im 19.Jhd:**

Siehe dazu die überaus interessante Dokumentation (äusserst lesenswert): <http://www.cycling4fans.de/index.php?id=1251>



um die Rolle des Radfahrens auf für die neue Bewegungsfreiheit und die Selbstbestimmung bürgerlicher Frauen ganz kurz zu umreisen an dieser Stelle ein parr Zitate Zitat aus dem oben genannten Aufsatz:

### **über die Unfreiheit:**

„Mädchen, die toben, laufen, hüpfen, springen? Nicht in den feinen bürgerlichen Kreisen. Sie hatten im Hause zu bleiben und sich Handarbeiten, dem Klavierspiel bzw. den schönen Künsten zu widmen, Beschäftigungen, die auch für ihr Erwachsenenleben taugten. Eigenständiges Leben und Entscheiden wurde ihnen weitgehend verwehrt. Kein Wunder, dass Frauen kränkelten, ihr Gesundheitszustand häufig schlecht war. ‚Bleichsucht‘ (Blutarmut), ‚Neurasthenie‘ (Nervosität) verbunden mit Kopfschmerz, Schlaflosigkeit und diversen allgemeinen Befindlichkeitsstörungen gehörten zum ‚Wesen der Frau‘, gehörten sogar zum ‚weiblichen Ideal‘. Der als fortschrittlich beschriebene Arzt Fressel brachte es auf den Punkt. Ihm zufolge waren 90% dieser Leiden *„funktionelle Störungen hervorgerufen durch Langeweile und Mangel an Gelegenheit und geeigneten Mitteln für die Frau, ihren Überfluss an Muskel-, Nerven- und organischer Kraft zu verarbeiten.“* (Bleckmann). „

Hier über die Frage „...nach der angemessenen Kleidung auf dem Rad. Neben dem Korsett bestand die Alltagskleidung der bürgerlichen Damen *„aus bodenlangem Rock über zwei Unterröcken sowie*

*„Unterbekleidern‘. Letztere waren weite, bis unter die Knie reichende Hosen, mitunter in Kniebundform. Zusammen mit der Bekleidung des Oberkörpers und den diversen modischen Accessoires wie Hüten und Handschuhen ergab sich ein Gewicht von 12 bis 15 Pfund.“* (Bleckmann)  
Damit ließ sich kaum auf dem Rad vorwärtskommen....“ Es folgten schrittweise Erleichterungen, mit weniger vielen Röcken, Röcken deren Saum mit Blei beschwert wurde, Hilfsschnüren zum Raffen der Röcke usw:

„..... Das Kostüm galt damals als so anstößig, dass der Papst es 1868 auf den Index setzen ließ. Solche Pumphosen wurden nun neu angeboten, auch ohne Überrock, aber teilweise waren sie so lang und weit, dass sie sich kaum mehr von einem Rock unterschieden.“

Das Radfahren ermöglichte den Damen die Umliegende Gegend zu erkunden und sich körperlich zu betätigen ..und sich bequemer zu kleiden. (unerhörte und umstrittene Innovationen wie: BH statt Korsett usw)

Es war zunächst einfach unvorstellbar, dass Frauen etwas zwischen den Beinen haben. ....Radfahren öffnete nicht nur der Unzucht Tür und Tor sondern sei wie jede körperliche Betätigung gesundheitsschädlich usw. Fahrradfahrende Frauen, das war ein viel und heiß diskutiertes Thema in den Feuilletons: Mann berichtete begeistert über Radrennen mitunter über große Distanzen an denen Frauen teilnahmen und mitunter auch gewannen, über Frauenrennen... die man aufreizend illustrierte und betonte im selben Atemzug, dass diese Extremen Leistungen nunmal kuriose Einzelfälle seien... Hochleistungssport galt als für die weibliche Natur als gefährlich, doch körperliche Betätigung in Maßen war nun kein absolutes Tabu mehr.

Es erschienen Zeitschriften für und von Fahrradfahrende Frauen. Frauen gründeten eigene Fahrradsportvereine nach Vorbild der Männer, es gab auch Vereine nur für Eheleute und schließlich nahmen auch die beiden Radverbände Frauen als nichtstimmberichtigte Mitglieder auf. In den neuen Sportanlagen und überdachten Hallen, war das Radfahren für Frauen nun legitim. Auf offener Straße weiterhin ein Fopa. Die bessere Gesellschaft blieb so unter sich.

Um die Jahrhundertwende war Radfahren in der Öffentlichkeit für Frauen legitim, allerdings waren von den 2% der radelnden Bevölkerung höchstens 8% Frauen (0,16% also allerhöchstens zwei Frauen pro tausend Einwohner...)

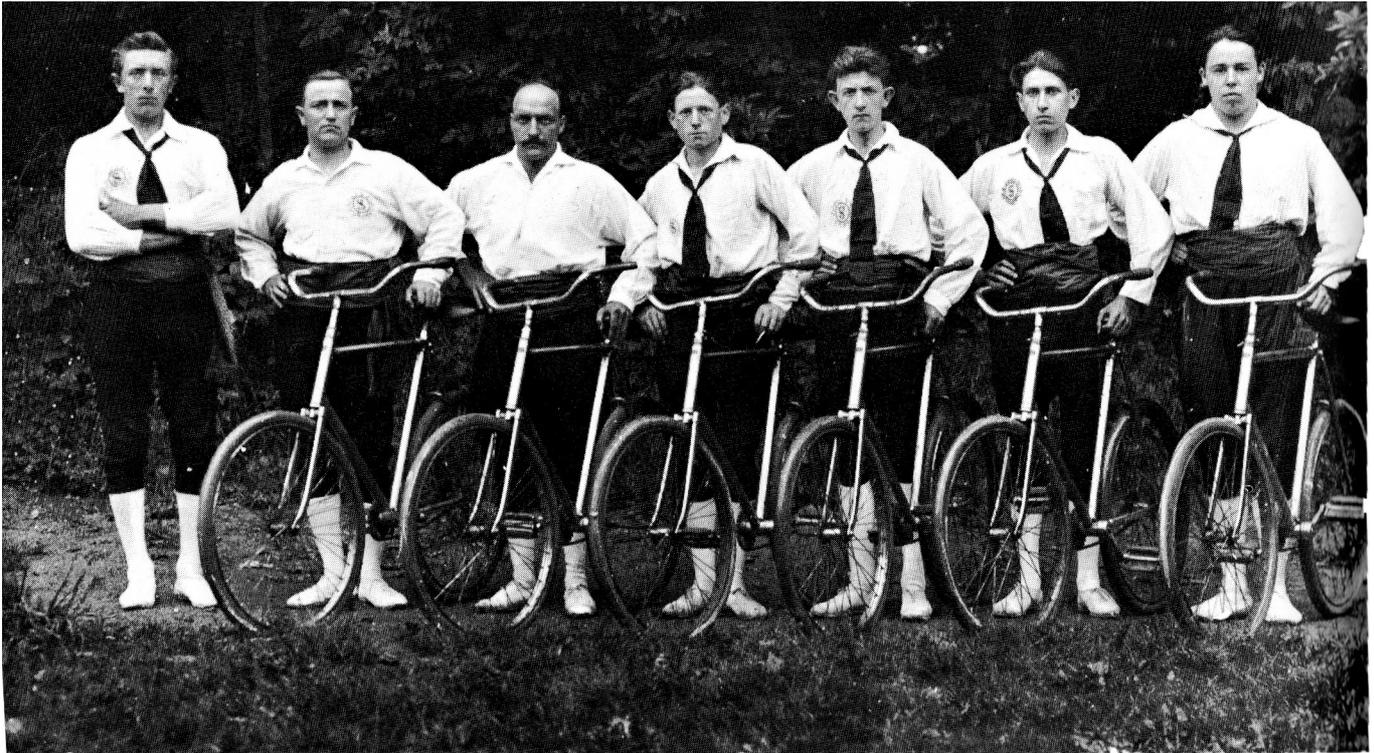
Als es ab 1900 aufgrund billiger Importe aus den USA und der großen Anzahl gebrauchter Räder zu einer Überproduktion kommt, wird nicht nur dieser Industriezweig unrentabler, die Räder werden auch für Arbeiter erschwinglich und somit für die feinere Gesellschaft als Statussymbol uninteressant und möglicherweise sogar wieder unschicklich.

„Das Fahrrad wurde zum Alltagsgegenstand, einst vorwiegend zu Freizeit- und Sportzwecken eingesetzt, war es nun eher Verkehrsmittel, auch für Frauen. „

„Die beiden Radfahrzeitschriften für Frauen 'Draisena' und 'die Radlerin' wurden 1900 bzw. 1902 eingestellt. Das gehobene Bürgertum verlor das Interesse am Rad, es hatte einen Ersatz gefunden, das Automobil.

Es ist davon auszugehen, dass trotz der erschwinglicheren Räder der Anteil der radelnden Frauen in den Kleinbürger- und Arbeiterfamilien noch lange sehr gering war. Die stark patriarchalisch geprägten Strukturen verwehrten den Frauen den Zugang. Wurde die Anschaffung eines Rades erwogen, hatte sicher der Mann Vorrang. Diese Strukturen setzten sich im Arbeiter-Radfahrerbund ‚Solidarität‘ fort, Frauen spielten hier bis nach dem ersten Weltkrieg kaum eine Rolle. Die ersten traten um die Jahrhundertwende bei und noch 1907 wurde diskutiert ob die Frau eines Arbeiters überhaupt Rad

fahren solle. 1910 konnte man im offiziellen Organ exakt dieselben Argumente gegen das Frauenradfahren lesen, die den bürgerlichen Frauen schon vor langer Zeit entgegengehalten worden waren. „



### **Radclub „Solidarität“ in Mulhouse-Dornach**

*oben: Von 1900 zum 2. WK ganz typisches Foto einer Männerformation in Arbeiterfahradclubtradition*