

Missgeburten auf Rädern

Autor(en): **Feldmann, Frank**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebenspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **113 (1987)**

Heft 15

PDF erstellt am: **09.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-609935>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Missgeburten auf Rädern

Was ist schon das klobig wirkende «Lauftrad» des Freiherrn von Drais, welches er vor 170 Jahren einem desinteressierten Publikum vorstellte und das vorn eine umklappte Wagen-

Von Frank Feldmann

deichsel zum Lenken, ein Balancierbrett, einen Gepäckträger und einen höhenverstellbaren Sitz hatte, verglichen mit den wahren Radungeheuerlichkeiten, die unser Verkehrsleben nicht mehr optisch bereichern? Zum Beispiel das des Kaliforniers S. R. Mathewson, Pferdendampftram, eine Art Trojanisches Hippoziped, nicht Schienenfahrzeug und nicht Fahrrad und ein bisschen von beiden. Den halben Gaul mit fünf PS im Bauch hatte Mathewson mit Hippoprofil ausgestattet, um, wie er sagte, «die Pferde in den Strassen nicht scheu zu machen». Stundengeschwindigkeit: 13 km, Bremsstrecke: sieben Meter.

Dreizehn Stundenkilometer! Das war schon was. 31 Stunden sassen preussische Kavalleristen auf ihren Fahrradsätteln, um die 580 km von Wien nach Berlin zu bewältigen. Die mit ihnen um die Wette reitenden Kameraden brauchten 71 Stunden. Das Ereignis wirkte elektrisierend auf den deutschen Generalstab. Drei Jahre danach, also 1896, wurde das Radfahrverbot in Berlin endgültig aufgehoben. Start frei für das belächelte und nicht selten mit Verachtung bestrafte Fahrrad als Massenverkehrsmittel.

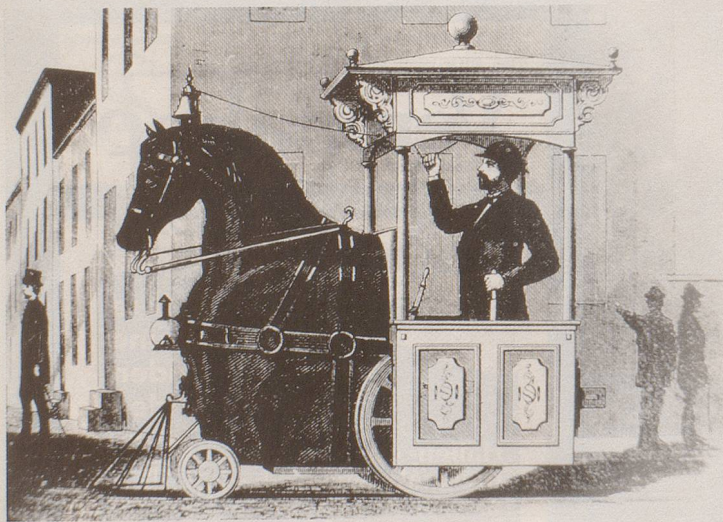
Um diese Zeit erregten in Paris bereits das Eiffelturm-Fahrrad (1894) und Gauthiers Monorad (1877) Aufsehen; der Schaulust des Publikums verborgen blieb François Barathons propellerantriebene Lebensboje, ein Wasser-Veloziped aus dem Jahr 1895. Zweck und Aufgabe dieses Paddlers war die Bergung von Schiffbrüchigen. Der Aqua-Drahtesel

war mit einer Lampe ausgestattet, mit der man auch «nach Einbruch der Dunkelheit auf sich aufmerksam machen» konnte, wie zeitgenössische Berichte ungläubig notieren.

Ein Monsieur Guignard erfindet 1888 das Cyclostrom, und flugs veranstaltet ein quicker Geschäftsmann namens Hurel darin ein Radrennen. Das Cyclostrom wird am Boulevard Montmartre aufgezogen, das Publikum strömt neugierig herbei und feuert seine Champions begeistert an, die bei einer Geschwindigkeit von 70 Stundenkilometern gestoppt werden. Auf Pariser Strassen liegt Schnee, indes im Cyclostrom geschwitzt wird, schreibt ein Beobachter. Eine Miniaturbahn reproduzierte für die Zuschauer den augenblicklichen Stand ihrer Treter.

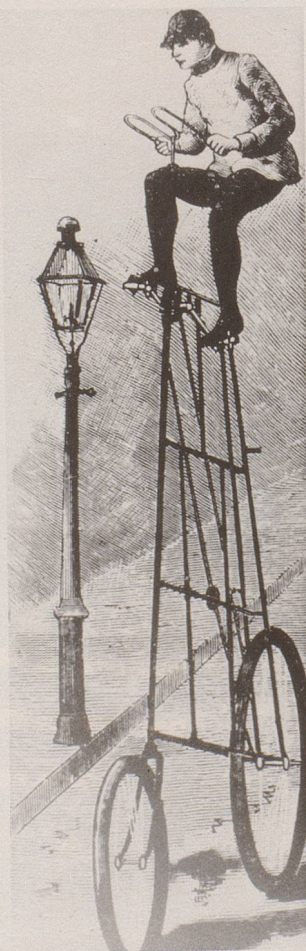
Auf einer Fahrradschau 1897 zeigt ein englischer Hersteller seine «Velo-douche», womit auf gesündeste Art und Weise Hy-

giene mit schweisstreibender Kraftanstrengung unter einer Brause verquickt wurde. Um die Abhärtung nicht allzuweit zu treiben, sorgte ein Warmwassertank unter der Wanne für angenehme Temperatur. Die ersten Heimvelotrainer waren bereits 1888 erschienen – allerdings noch ohne Dusche; das normale Wasserveloziped gab 1895 sein Debüt. Sechs Jahre davor hatte John P. Holmes aus Oak Valley in Kansas sein Aeronauten-Fahrrad patentiert, das Ruder war mit einem Seidensegel versehen. Viel hat man von diesem Patent nicht mehr gehört, und auch das Luftfahrrad von 1888 blieb eine Eintagsfliege. Vielversprechender war da schon Mr. A. Goupils Aerovelo anno 1885. Es wog ganze 220 Pfund, aber ein Mitarbeiter des «Scientific American» meinte in einem Anflug von transatlantischer Fortschrittsgläubigkeit, sobald man über Motoren aus Alumi-



Den Trojanern kam dieses Ungetüm von halbem Pferd nicht in den Sinn. Ein Amerikaner namens S. R. Mathewson statte es mit 5 PS aus und liess es schienenlos – halb Fahrrad, halb Privattram – auf den Strassen laufen.

Das Eiffelturm-Fahrrad 1894 könnte heutzutage im städtischen Verkehrsstau zur besseren Übersicht eingesetzt werden. Verkehrsstrategen täten gut daran, Erfindungen aus Opas Zeiten auf ihre Tauglichkeit zu prüfen.



Die Radschwimmboje von 1895 – Erfindung des Parisers François Barathon. Sinnig auch das Lämpchen und der aufblasbare Sitz für den Wellenstrampler. Eine gute Idee aus der Nostalgiekiste für müde Manager, die schon alles haben.

nium verfüge, würde das Problem des Fliegens bei schlechtem Wetter ein und für alle Mal gelöst sein. Allerdings gab ein Kommentar in der «Chronique Industrielle» zu bedenken, dass nur Flieger mit kühlem Kopf das präzise Manövrieren eines Luftgefährts beherrschen würden.

Die verwirrte Öffentlichkeit wusste schon eher etwas mit dem Velo-Boot (1881) auf den Teichen der öffentlichen Gärten Bostons anzufangen, denn allmählich hatte man sich ja an den Anblick der abstrusesten Drahtesel-Konstruktionen gewöhnt. Angefangen hatte die Tret-Revolution zu Lande, zu Wasser und in der Luft 1818 mit der Patentierung eines hölzernen Zweirads mit Lenkstange und gefedertem Sitz. In England und Amerika nannte man die des Freiherrn von Sauerbronn «Dandy Horse». Von Kolonialisten geschätzt wurde das 1883 patentierte Kuli-Drei-

rad. 1839 erfand ein Schotte namens Kirkpatrick Macmillan ein für unser Auge bereits als solches erkennbares Fahrrad, doch die Damenwelt fand es unschicklich, darauf zu sitzen.

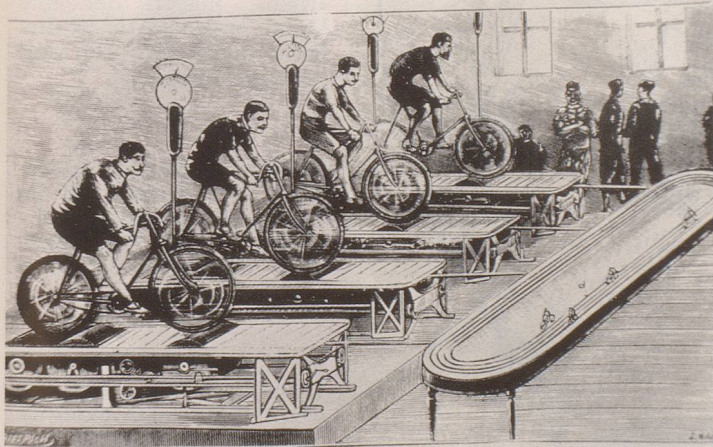
Die Modeindustrie stand also vor dem Problem, wie man die Damen aufs Rad brachte, ohne die Moralprediger auf die sprichwörtliche Palme zu bringen. Der Hosenrock kam auf, und das Korsett verschwand im Wäschekorb. Fachleute sind auch der Ansicht, dass mit dem Verschwinden des Korsetts der unaufhaltsame Aufstieg eines anderen weltbewegenden Textils begann: des BH.

Die Illustrationen stammen aus «Scientific American» und «La Nature», Archiv Frank und Lilo Felsmann.

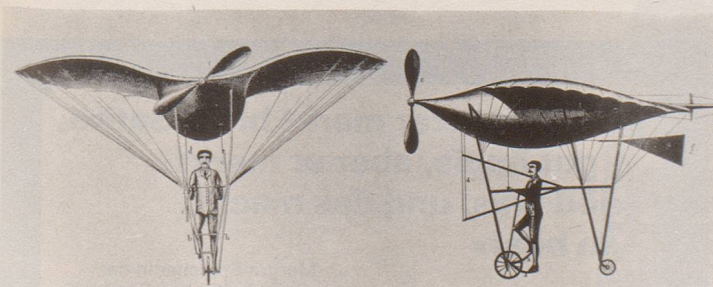


Velocipede boat in the public garden, Boston (1881)

O du mein lieber Schwan! In Boston, wo dieses Wasservelo romantische Geister beflügelte, gab es 1881 noch keine Lohengrin-Aufführungen. Weshalb auch? In den Gärten der Stadt war dieses Nie-sollst-du-mich-befragen-Gefährt zeitweilig Tagesgespräch.



Unerfindlich, wieso in unserem Fernsehzeitalter noch kein einfallreicher TV-Produzent die Fahrradrennen aus dem Jahr 1897 im Pariser Cyclodrom auf die Scheibe gebracht hat. Die Miniaturautorepliken müssten jeden Showmaster entzücken und zur Nachahmung anregen.



Goupil's flying machine (1885)

Der Welt wäre viel Ärger erspart geblieben, wenn Goupils Luftvelo aus dem Jahr 1885 niemals übertroffen worden wäre. Dann sähe sie heute anders aus.



The 'Cooley' tricycle (1883)

13

Das Kuli-Dreirad für Sahibs und höherstrebende Kolonialbeamte anno 1883. Rechte Imperialisten hatten an diesem Dreirad einen Rolls-Royce-Vorläufer. Noblesse oblige für Einheimische. Pädagogisch wertvolles Gerät, um jedermann vor Augen zu führen, wer der Boss ist.