seinerzeit

Heimat- und Museumsverein Neckarsulm e.V.
Nr. 177 / 27. Mai 2026
www.nsu-heimat.de

Liebe Leserinnen und Leser,

Können Sie sich eine Zeit vorstellen, in der es keine Autos gab, keine Motorräder, keine Fahrräder, als man einfach zu Fuß ging? Und das ging damals, alles ging. Nur die Reichen saßen zu Pferde oder gar in Kutschen.

Wenn ich darüber nachdenke, tut sich eine Alte Welt auf. Jetzt fahre ich viel bewusster mit dem Bike. Meine Nichte fährt mit dem E-Bike und meint, das habe es schon immer gegeben.

Ein wichtiges Thema ist die Körperlichkeit beim Radfahren. Am Berg zu treten und zu schnaufen macht unbewusst bewusst, dass man was tun muss, um vorwärts zu kommen.

Mit dem E-Bike ist das anders. Das nimmt dir die körperliche Anstrengung, du sitzt drauf und spätestens am Berg schaltest du Unterstützung ein. Wir machen uns vieles einfacher, bequemer.

Aktuell auch beim Denken. KI schreibt für uns Aufsätze, sagt uns, wohin wir in den Urlaub fahren, wo die nächste Kneipe ist. Ich schweife ab.

Ich hoffe, Sie mögen diese Seite.
Dann lesen Sie jede Woche etwas Neues aus der alten Zeit.
Ihre Pia Pichterich

Vom Aufstieg einer Utopie:

Die auto-mobile Gesellschaft

Das Fahrrad und die Öffnung der Nähe

Eine wahre Fahrradbegeisterung brach um die Jahrhundertwende aus, jung und alt schwang sich in den Sattel, und das Fahrrad wurde auch für weniger bemittelte Schichten erschwinglich: von den ca. 1 Million Fahrrädern im Jahre 1903 gehörten etwa 30 Prozent Arbeitern.

Auf dem Stahlroß konnten nun viele eine Beweglichkeit genießen, wie sie früher nur den vornehmen Herren hoch zu Roß vorbehalten war. Im sinnreichen Zusammenspiel von Muskelkraft und Mechanik potenzierten sich die eigenen Kräfte; in behender Geschwindigkeit ließ man die Fußgänger zurück und freute sich übermütig an der neu gewonnenen Macht über den Raum.

Dabei waren es gerade auch die neuen Bewegungsabläufe, das Treten und das Balancieren, überhaupt das Ausarbeiten des Körpers in der Öffentlichkeit, die Symbol auch für eine moralische Befreiung wurden, ganz besonders für die Frauen: „Das erste, was unbedingt in die Rumpelkammer muß, ist das Korsett. Tiefes, lebhaftes Atmen, wie es das Radfahren verlangt, kann nur geschehen bei voller Ausdehnung des Brustkorbs … Am freiesten und wohlsten“, so scheut sich die Radlerin um 1900 nicht fortzufahren, „fühlt man sich ja allerdings mit ganz unbeengtem Oberkörper. Bei mir macht es sogar einen ganz bedeutenden Unterschied … ob ich ganz ungezwungen oder mit – wenn auch noch so losem – Büstenhalter fahre.“

Allerdings blieb den Zeitgenossen nicht verborgen, daß dieses Gefühl der Ungebundenheit mit Schnaufen und Schweiß bezahlt werden muß; deshalb ist das Fahrrad nie zu einem Symbol sozialer Überlegenheit aufgestiegen. Ihm haftete der Makel der Körperlichkeit an, und es blieb im Kreis der fortschrittsstrahlenden Technologien ein Außenseiter; denn im Ersatz der körperlichen Kraft durch die maschinelle Kraft wurde damals die Pointe des Fortschritts gesehen.

Während mit der Eisenbahn die Magie der Ferne lockte, freute man sich mit dem Fahrrad an der Zugänglichkeit der Nähe. Das Fahrrad erschloß den Nahraum und vervielfältigte die Ziele, die in einer kurzen Zeitspanne erreichbar waren, was gerade die tägliche Mobilität der auf Fabriken angewiesenen Arbeiterschaft in den Städten erhöhte, ganz zu schweigen davon, daß auch der Badesee oder das Schäferstündchen im Wald nicht mehr so weit weg waren. Im Fahrradsattel konnte man sich als Herr über die Heimat fühlen, während die Eisenbahn eher dazu verleitet hatte, sich als Herr über die Nation (und das Flugzeug später: als Herr über die Welt) zu betrachten. Nachdem die Eisenbahn den nationalen Raum erschlossen hatte, öffnete das Fahrrad den lokalen Raum.

Von Wolfgang Sachs in:
Deutschland | Ein historisches Lesebuch,
Verlag C.H. Beck München 1990.