

Zeitschrift: Frauezeitig : FRAZ
Herausgeber: Frauenbefreiungsbewegung Zürich
Band: - (1984-1985)
Heft: 12

Artikel: Ich hab' Dein Knie gesehen...
Autor: Kaufmann, Ingrid
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1054685>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 31.01.2026

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

Ich hab' Dein Knie gesehen...

Über den schweren Stand der Radfahrerinnen

Das typische Sonntagsausflugsidyll: Papi fährt voraus mit seinem schnittigen Markenrenner. Söhnchen und Töchterchen hinterher mit ihren Warenhausvehikeln. Dann, in einigem Abstand, strampelt das Mami tapfer auf ihrem kleinrädigen Minivelo hinterher. Mir, die ich in der Velobranche arbeite, geht dieses Bild regelmässig auf die Nerven. «Das Mami mag halt nicht so», wird es wohl innerhalb der Familie heissen. Mir fällt immer wieder diese scheinbare Bescheidenheit der Velokundinnen auf: «Nein, ich brauche kein so kompliziertes Velo: ich brauche es nur zum Posten.» (Papi ist ja mit dem Auto zur Arbeit gefahren).



Das Märchen vom komplizierten Velo

Was ist nun ein «kompliziertes» Velo? Damit ist ein 5-, 10- oder 12-Gänger gemeint, bei dem die Schaltung aussen angelegt ist, d.h. mit dem Schalthebel wird ein Teil bewegt, der die Kette auf die verschiedenen Zahnräder des Hinterrades führt. Ein «einfaches» Velo ist ein sogenannter «Dreigänger», bei dem die ganze Schaltung in der Hinterradnabe versteckt ist, und das im Grunde genommen eine viel kompliziertere Technologie aufweist, nur eben versteckt. Es gibt verschiedene Gründe, die für bzw. gegen die Fünfgänger sprechen, doch die sogenannte «Kompliziertheit» sollte es nicht sein: sie ist ein reiner Mythos, der uns bloss davon abhält, eine an sich einfache Sache einmal genauer anzuschauen. Dass 5-Gänger offenbar auch schwieriger zum Fahren seien, ist wiederum ein Mythos: Beim Schalten muss frau bloss immer vorwärts treten und die Gänge müssen gesucht werden. Für das Letztere braucht es ein Minimum an Feingefühl, das selbst Männer aufweisen.

Mythen, die übrigens gerne von den meist männlichen Velohändlern aufrecht

erhalten werden: Die neue Positron-Schaltung, wo die Gänge einrasten, und die deshalb besonders leicht zu bedienen sei, ermögliche es nun auch den Frauen, mit fünf oder mehr Gängen zu fahren...

Soll ich nun im Namen meines Geschlechts dankbar sein für eine derart angepriesene Erleichterung (die notabene ebenso an Herrenvelos zu sehen ist)?

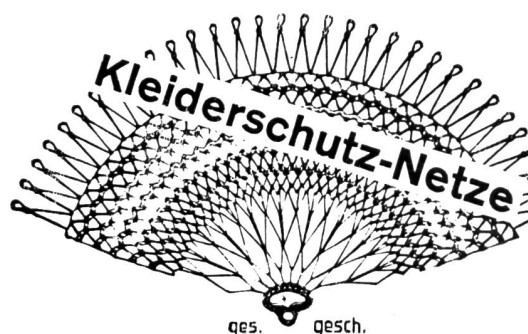
Vom Unsinn des Damen-Pedals

Meist werden die Dinge, die unseren Alltag bestimmen, einfach fraglos hingenommen. Dabei wäre es manchmal ganz gut, in einem so konservativen und von Männern bestimmten Bereich wie der Velobranche ein paar Fragen zu stellen. Warum gibt es beispielsweise Damen-Pedalen? Einen rationalen Grund dafür gibt es keinen, denn unsere zarten Füsschen tragen keinen Schaden davon, wenn wir in die etwas grösseren, stabileren und schwereren Herren-Pedalen treten. Die Ursachen für diesen Unterschied liegen weit zurück, nämlich im 19. Jahrhundert. Als damals die ersten Fahrräder auf den Markt kamen, gab es keine den Geschlechtern zugeteilte Modelle, sondern

lediglich solche mit sogenannten Diamant-Rahmen, d.h. dem heutigen Herrenvelo entsprechende. Dass Frauen auch radfahren würden, war damals noch ganz undenkbar. Denn die anständige Frau des 19. Jahrhunderts hatte keine Beine, sondern Füsse mit einem ungeteilten Kegel darüber.¹⁾ Und so wurden die ersten Frauen, die es dennoch wagten, «teils mit tugendhaftem Entsetzen, teils mit Hohngelächter und Bemerkungen unzweideutigster Art begrüsst.»²⁾ Das Schlimmste war vielleicht, dass sie das «Unaussprechliche», die Hose anhatten. Mit der Entwicklung des Damen-Fahrrades (das in Sachen Stabilität nie an ein Herrenvelo herankommt) wurde die Sache wieder einigermaßen ins Lot gebracht. Nun konnten die Röcke wieder getragen werden. Doch durch das Auf und Ab des Tretens konnten immer noch unbotmässige Blicke auf die freierwerdenden Knöchel und Waden geworfen werden. Dieses Problem wurde mit verkürzten Tretkurbeln in Verbindung mit einem kleineren Gang gelöst. Das heisst, dass die radfahrende Dame den Preis ihrer Anständigkeit mit einem erhöhten Kraftaufwand und einem in keinem Verhältnis zur Geschwindigkeit stehenden Gestrampel bezahlen musste. Aus dieser Zeit hat sich das Damen-Pedal in unsere Zeit hinüberretten können.

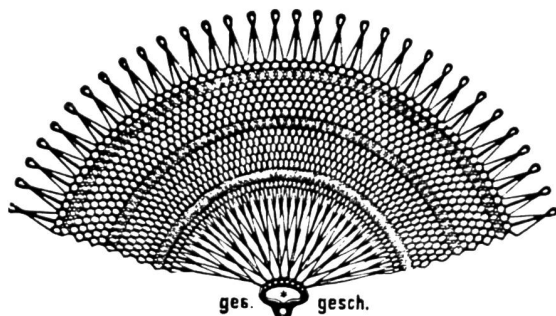
Frauenfeindliche Technologie...

Nun könnte frau sich verleiten lassen zu glauben, dass der Velomarkt, wenn er noch Platz für derartige Besonderheiten hat, ganz auf den weiblichen Körperbau eingestellt ist. Dass dem nicht so ist, werden mir wohl die meisten Frauen, die sich das Hinterteil schon halb wund gefahren haben, bestätigen. Auf der Suche nach einem geeigneten Damensattel kann frau sich dafür die Füsse wundlaufen. Wahrscheinlich landet sie am Schluss bei einem Velohändler, der ihr weismachen will, dass sie mit dem geschlechtsneutralen «Combisattel» genausogut bedient sei.

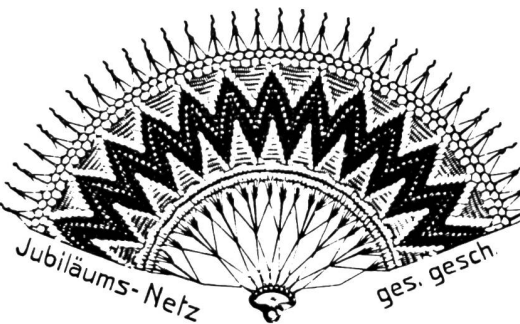


No. 3291 Mod. 13 B

Für einen regelrechten Skandal halte ich die Grössen, in denen Damenvelos angeboten werden. Wenn ich vom Veloangebot hier im Lande ausginge, wären alle Schweizerinnen wohl zwischen 155 und 170 cm gross und nicht darüber. Ein einigermaßen kostengünstiges Alltagsvelo ist meines Wissens in der Schweiz noch nicht für grosse Frauen erhältlich. Ich habe schon mit Veloimporteuren und Produzenten gesprochen und sie gefragt, warum es denn beispielsweise in Holland möglich sei, grosse Damenvelos herzustellen und zu verkaufen, und erhielt unter anderem als Antwort: «Die Holländerinnen sind eben grösser.» Eine Aussage, die sich übrigens nicht mit Zahlen erhärten lässt. Im biostatistischen Zentrum der Universität Zürich konnte mir niemand sagen, wie gross die Schweizerin im Durchschnitt ist. Und im Bundesamt für Statistik kennen sie nur die Körpergrössen der stellungspflichtigen jungen Männer...



Mod. 33 B für 26"-Räder



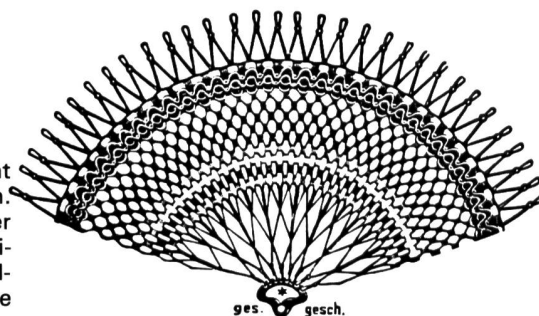
No. 3280 Mod. 1 B

...und männliches Amusement

Und auf diese knackigen Männer kommt es im Radsport auch am meisten drauf an. Frauen werden am Rande geduldet oder dienen dem «Amusement» der männlichen Zuschauer. Das erste Damen-Radrennen auf Hochrädern 1869 in Paris (eine Veranstaltung, die im 19. Jahrhundert ein ähnliches Publikum anlockte wie Damenboxen heute) wird wohl mit ähnlichen Sprüchen wie das erste Radquer für Frauen 1984 auf der Waid in Zürich begleitet worden sein. In der heutigen Zeit, in der das Frauenbein allgemein vermarktet wird, müssen sich Radsportlerinnen nicht vollends ausserhalb der bürgerlichen Ge-

sellschaft bewegen, wie beispielsweise Helena Dutrieu, die Fahrradweltmeisterin von 1897, die mit ihren Betätigungen als Bühnenschauspielerin, Flugpionierin und Radartistin vollends aus dem Rahmen fiel.³⁾ Doch immer noch müssen sie um Anerkennung ringen, um gefördert und von ihren Leistungen her beurteilt zu werden.

Ingrid Kaufmann



No. 3272 Mod. 11 B

- 1) Isak Dinesen (= Tania Blixen), «Daguerreotypes and other essays», London 1979, p. 22-37
 2) A. Rother, «Damenradfahren» (1897), 2. Auflage: Berlin 1982
 3) W. Gronen/W. Lemke, «Geschichte des Radsports + Des Fahrrades», Eupen, Belgien 1978

Das ist die
WoZ
Immer noch
links
ungezogen
autonom
und
nicht dogmatisch.
Und unersättlich.



Ich möchte diese WoZ.

Ich bestelle

☐ 3 Probenummern (gratis)

☐ Schnupper-Abo (nur gegen Fr. 20.-

Vorauszahlung mit Check oder Note)

☐ Halbjahres-Abo (68.-)

☐ Jahres-Abo (128.-)

Vorname: _____

Name: _____

Strasse: _____

PLZ: _____ Ort: _____

Talon an: WoZ, Abos, Postfach, 8042 Zürich