

Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire
Herausgeber: [s.n.]
Band: 27 (2020)
Heft: 3: Mobilität : ein neues Konzept für eine alte Praxis = Mobilité : un nouveau concept pour décrire une pratique ancienne

Artikel: Unbeachtet, ungenutzt, unterschätzt? : Historische Konjunkturen des Einsatzes von Lastenfahrrädern
Autor: Popplow, Marcus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-914086>

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: 23.02.2026

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

Unbeachtet, ungenutzt, unterschätzt?

Historische Konjunkturen des Einsatzes von Lastenfahrrädern¹

Marcus Popplow

Lastenfahrräder, konstruktiv für den Transport schwerer oder sperriger Güter ausgelegt, wurden seit Ende des 19. Jahrhunderts vornehmlich zu gewerblichen Zwecken genutzt. Im Alltagsgebrauch blieben sie im Verlauf des 20. Jahrhunderts ein Nischenprodukt. Modalitäten ihres Einsatzes erweisen sich in der Rückschau als abhängig von einer Vielzahl technischer, ökonomischer und kultureller Parameter. Während die Lastenfahrräder in der Öffentlichkeit wie auch in der historischen Forschung als reines Arbeitsgerät lange kaum beachtet waren, werden deren Nutzungsmöglichkeiten und Zukunftspotenzial, gerade auch für den Privatgebrauch, im Zeichen der Klimakrise zunehmend medial verhandelt. Der vorliegende Artikel stellt mit einem Überblick über die historischen Konjunkturen und über alltägliche Aspekte der Nutzung von Lastenfahrrädern Hintergrundwissen für aktuelle Debatten um ihren verstärkten Einsatz bereit.

In Europa kamen schwere Gepäckdreiräder mit diversen Aufbauten im Zuge des «Tricycle-Booms» der 1880er-Jahre parallel zur Etablierung des Sicherheitsniederades auf den Markt. Um die Jahrhundertwende folgten einspurige Lastenräder, die mit eisernen Transportgestellen über einem verkleinerten Vorderrad versehen waren, sowie die in Dänemark entwickelten, ebenfalls einspurigen, aber mit einer rechteckigen Ladefläche zwischen den weiter auseinandergezogenen Rädern ausgestatteten «Long Johns».² Seitdem sind diese grundlegenden konstruktiven Varianten weitgehend unverändert in Gebrauch. Während des gesamten 20. Jahrhunderts waren es meist schlecht bezahlte Gelegenheitsarbeiter, die Güter per Lastenrad transportierten – unter hoher körperlicher Belastung und oft gesundheitsgefährdenden Bedingungen.³ Die Arbeitgeber kamen vornehmlich aus dem Kleingewerbe. Bei grossen Dienstleistern wie Telegrafämtern und der Post oder auf weitläufigen Firmengeländen standen auch grössere Flotten im Einsatz. In den Städten waren die Fahrer – historisches Bildmaterial zeigt Fahrerinnen eher sporadisch in kleingewerblichen Familienbetrieben oder in der Landwirtschaft – daher in der Regel nicht zugleich Besitzer der Lastenräder.

Gemäss der Phaseneinteilung von Peter Cox und Randy Rzewnicki profitierten die ersten Transporträder Ende des 19. Jahrhunderts noch von dem fortschrittlichen Image der frühen Fahrradkultur. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts



Abb. 1: Lastenradfahrer der Bäckerei Floor am Bahnhof von Amersfoort, Niederlande, 1930er-Jahre. (Archif Eemland, Amersfoort, Bildarchiv Nr. 91187; www.archiefeemland.nl)

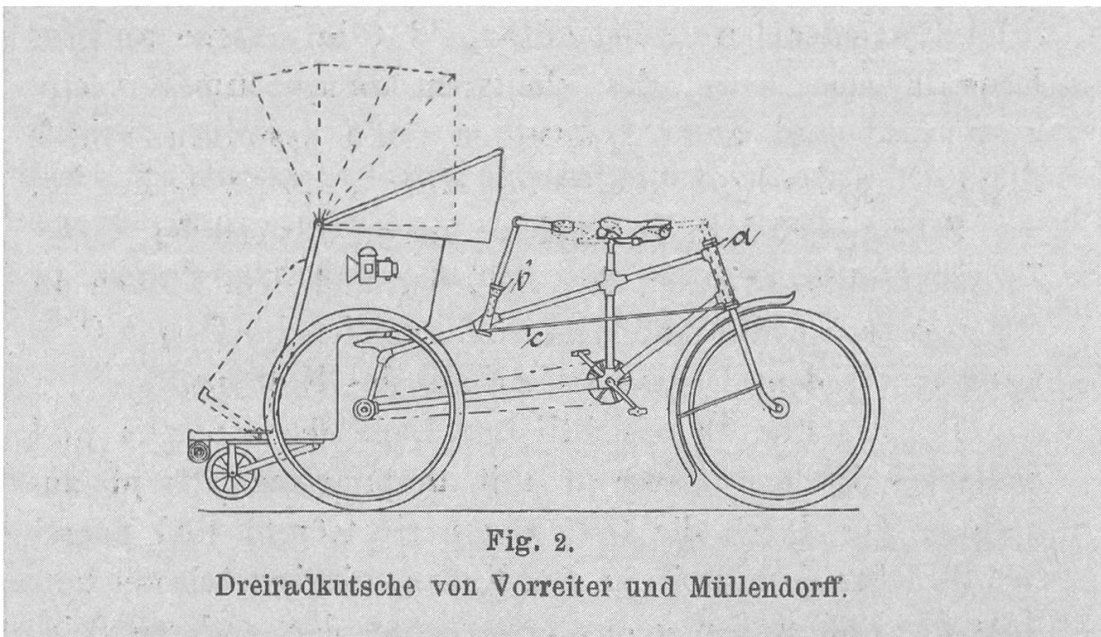


Abb. 2: Rikscha eines Berliner Herstellers, vorgestellt in Dingers Polytechnischem Journal (1896). Als Besonderheit wird vermerkt, dass das Gefährt «sowohl vorwärts als rückwärts gefahren werden kann», da sich die Lenkstange umstecken liesse. (SLUB Dresden [CC BY-NC-ND 3.0 DE], <http://dingler.culture.hu-berlin.de/article/pj302/ar302050>)

wurde ihre Nutzung als Arbeitsgerät zu einem wenig reflektierten Alltagsphänomen. Mit dem Aufstieg der Massenmotorisierung im Lauf der 1950er- und 1960er-Jahre galten sie als überkommenes Verkehrsmittel, obwohl Fahrradhersteller sie in den 1950er-Jahren für gewerbliche Zwecke noch intensiv bewarben. In alternativen Gegenkulturen fanden sie ab den 1970er-Jahren sporadisch erneute Aufmerksamkeit.⁴ Während die Fahrradnutzung als solche in europäischen Ländern seit etwa 1970 auf niedrigem Niveau stagnierte,⁵ gerieten Lastenräder weitgehend ausser Gebrauch: Um 2000 waren sie fast völlig aus dem kulturellen Gedächtnis der europäischen Gesellschaften verschwunden. Nur für die Niederlande und Dänemark ist eine in begrenztem Masse kontinuierliche Nutzung zu konstatieren, die sich in die dort generell ungebrochene Konjunktur des Fahrradfahrens einpasst.

Millionenfach allerdings dienten Lastenfahrräder seit den 1920er-Jahren in Süd- und Südostasien dem gewerblichen Transport und damit ganz ähnlichen Zwecken wie in Europa: von der Warendistribution im Kleingewerbe über den Direktverkauf von Lebensmitteln bis zur Abfallbeseitigung.⁶ Eine spezifische Nutzungsvariante in asiatischen Regionen ist der Personentransport per Lastenrad – für diesen Zweck war die handgezogene Variante der Rikscha bereits seit den 1870er-Jahren im Einsatz gewesen.⁷ In Europa spielte die Beförderung Erwachsener per Fahrrad im Vergleich nie eine grosse Rolle, auch wenn die Rikscha als konstruktive Variante spätestens um 1900 bekannt war.⁸ Kamen Lastenräder in Europa in den 1950er- und 1960er-Jahren im Zuge der Massenmotorisierung schrittweise ausser Gebrauch, erfolgte dies in Asien zeitverschoben: Die Verdrängung aus dem Strassenbild setzte hier verstärkt erst seit den 1990er-Jahren ein – beschleunigt dadurch, dass Rikschas und Lastenräder in der Verkehrsplanung kaum berücksichtigt wurden. Derzeit steht diesem Abschwung allerdings die erneute Nutzung von Lastenrädern in der westlichen Welt gegenüber, im Gewerbe ebenso wie für den Privatgebrauch insbesondere durch urbane Mittelschichten. Die Renaissance der Lastenbeförderung per Fahrrad markierte in der westlichen Welt seit den 1990er-Jahren zunächst der Transport von Kindern in Fahrradanhängern. Seit den 2010er-Jahren sind zunehmend konstruktive Varianten von Lastenrädern im Einsatz, nun zusätzlich auch für den gewerblichen und privaten Gütertransport. Diese erneute Konjunktur profitiert nicht zuletzt von technischen Adaptionen: Die nötige Kraftanstrengung für das Fahren mit Lastenrädern hat sich durch neue Materialien im Rahmenbau und die Ausstattung mit Elektroantrieb deutlich verringert.

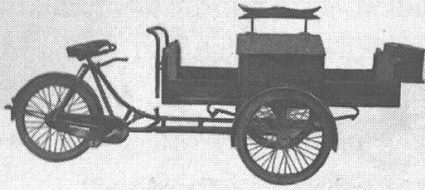
Aus historischer Perspektive werfen die hier grob skizzierten Konjunkturen zwei Fragen auf, die der vorliegende Artikel im Anschluss an eine Skizze des bislang eher rudimentären Forschungsstandes diskutiert. Im Zentrum steht die Frage nach den alltäglichen Nutzungsmodalitäten von Lastenrädern und ihrem Wandel

seit den 1880er-Jahren. Abschliessend wird zudem kurz auf die kontrafaktische Überlegung eingegangen, warum eigentlich bis Anfang der 2010er-Jahre die Nutzung von Lastenrädern für den Privatgebrauch weder etabliert war noch propagiert wurde – obwohl die Technologie vorlag und ein erheblicher Anteil von Transportleistungen prinzipiell auf diesem Wege geleistet werden kann.

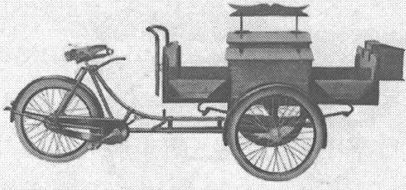
Zwei Forschungslücken: Geschichte des Lastenrades und Geschichte des Lastentransports per Fahrrad

Das gesamte 20. Jahrhundert waren Lastenräder stillschweigend als reines Arbeitsgerät konnotiert – was sie de facto auch waren, da sie vor allem in den Städten nicht für die private Lastenbeförderung genutzt wurden. Vor diesem Hintergrund waren Lastenräder in der öffentlichen Wahrnehmung, im Gegensatz zu vielen anderen Mobilitätsmaschinen, vor dem frühen 21. Jahrhundert kaum positiv konnotiert. Neben Werbeanzeigen für die gewerbliche Nutzung waren sie in den Medien kaum präsent. Spätestens seit der Jahrhundertmitte ohnehin stillschweigend als Auslaufmodell wahrgenommen, waren sie weder Gegenstand von politischen oder (verkehrs)wissenschaftlichen Diskursen noch von Zukunftsvisionen und Zukunftsprognosen – Ähnliches wird im Übrigen auch für den asiatischen Raum konstatiert.⁹

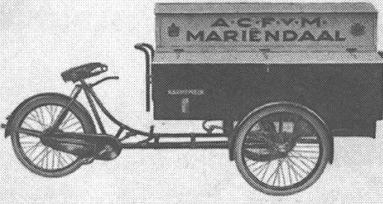
Paradoxerweise hinterliess also eine der optisch auffälligsten Varianten von Fahrradtypen in der öffentlichen Wahrnehmung kaum Spuren. Diese mangelnde Aufmerksamkeit prägte auch die historische Forschung: Die Integration der Geschichte von Lastenrädern und des Lastentransportes per Fahrrad in gängige Narrative der Fahrradgeschichte steht noch aus, auch wenn neuere Ausstellungen zur Fahrradgeschichte Lastenfahrräder zumindest cursorisch berücksichtigen.¹⁰ In der boomenden mobilitäts- und fahrradhistorischen Forschung allerdings werden Lastenräder nicht einmal dort erwähnt, wo zuletzt in sehr differenzierter Weise historische Aspekte der «Unsichtbarkeit» des Fahrrads herausgestrichen wurden.¹¹ Punktuell behandeln Arbeiten die Entwicklung der verschiedenen Typen von Lastenrädern oder die seit den Anfängen der Laufmaschine in den späten 1810er-Jahren eingesetzten Hilfen für die Lastenbeförderung wie Gepäckträger oder Gepäcktaschen. Konstruktive und fertigungstechnische Details und Lastenräder als Teil der Produktpalette von Fahrradherstellern sind jedoch ebenso wenig gründlich untersucht wie konkrete Nutzungsmodalitäten.¹² Offenbar fehlten in der fahrradhistorischen Forschung lange Zeit Fragestellungen oder methodische Überlegungen, in deren Rahmen die Geschichte des Lastentransportes per Fahrrad interessant schien. Historisches Quellenmaterial ist dementsprechend wenig systematisch und eher ausserhalb der universitären For-



SPARTA-CARRIER MET MELKBAK
Met trommelremnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak f 90.—
Melkbak, ingericht voor 4 melkbussen van 40 Liter, met flesschenbak voor 35 flesschen en matenbakje, courante maat 150 x 80 cm - 47.50
f 137.50



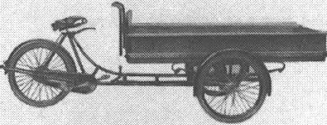
SPARTA-CARRIER MET MELKBAK
Met trommelremnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak f 90.—
Melkbak, ingericht voor 4 melkbussen van 40 Liter, met flesschenbak voor 20 flesschen, 2 boterbakken en matenbakje, courante maat 150 x 80 cm - 50.—
f 140.—



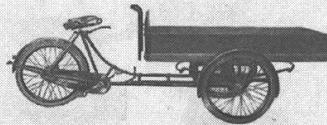
SPARTA-CARRIER MET MELKBAK MET TANKS
Met trommelremnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak f 90.—
Melkbak, passend voor onderstaande tanks, met flesschenbak voor 70 flesschen en lade, courante maat 165 x 80 cm - 120.—
Ronde, vertind rood koperen melktank, inhoud 120 Liter. Vierkante vertinde karnemelktank, inhoud 60 Liter, beide voorzien van verchroomde veerplugkranen - 125.—
Kan ook geleverd worden met automatische aftapkraan.

Reclame-beschildering der bakken, keurig uitgevoerd, f 0.07 per letter

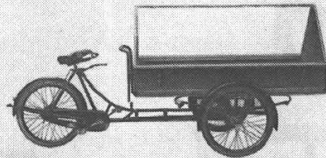
PRIJZEN MET INBEGRIIP VAN OMZETBELASTING 25



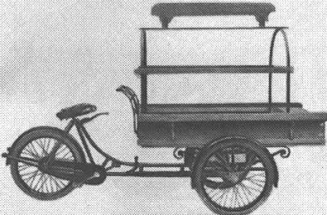
SPARTA-CARRIER MET OPEN BAK
Met trommelremnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak. f 90.—
Open bak, met zijborden. - 17.50
Courante maat 160 x 75 cm f 107.50



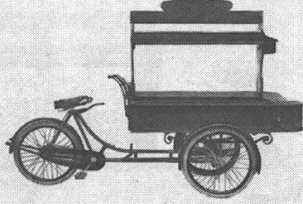
SPARTA-CARRIER MET OPEN BAK
Met trommelremnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak. f 90.—
Open bak. - 15.—
Courante maat 160 x 75 cm f 105.—



SPARTA-CARRIER MET MANUFACTUREBAK
Met trommelremnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak. f 90.—
Manufacturebak met schuin toeloozend voor- en achterbord, met drager voor zeil. - 30.—
Courante maat 170 x 80 cm f 120.—



SPARTA-CARRIER MET FRUIT- EN GROENTENBAK
Met trommelremnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak. f 90.—
Fruit- en Groentenbak, met kastje en dragers voor zeil, met wimpel. - 37.50
Courante maat 160 x 75 cm. f 127.50



SPARTA-CARRIER MET FRUIT- EN GROENTENBAK
Met trommelremnaaf of carrier-torpedonaaf, geheel compleet, zonder bak. f 90.—
Fruit- en Groentenbak, met kastje en opstand. - 40.—
Courante maat 160 x 75 cm. f 130.—

Reclame-beschildering der bakken, keurig uitgevoerd, f 0.07 per letter

PRIJZEN MET INBEGRIIP VAN OMZETBELASTING 27

Abb. 3: Varianten von Schwerlastdreirädern, Prospekt der Firma Sparta, Apeldoorn (1936). Angeboten werden Modelle für den Transport von Molkereiprodukten, Obst und Gemüse und variable Nutzungen im Handwerk. (www.flickr.com/photos/62955261@N05/sets/72157629666203627/with/7014936081)

schung aufgearbeitet.¹³ Die aktuelle Aufmerksamkeit für Lastenfahrräder hat unlängst jedoch zumindest cursorisch das Interesse für die historische Dimension ihrer Nutzung erhöht. In diesem Kontext verortet sich auch der bereits erwähnte, grundlegende Artikel von Peter Cox und Randy Rzewnicki.¹⁴



Abb. 4: Historisches Bildmaterial zeigt Fahrerinnen von Lastenrädern oder Fahrradanhängern zuweilen bei der Kundenbelieferung in Familienbetrieben, hier die Töchter eines Bäckers in Haarlemmermeer, Niederlande, um 1950. (Mit freundlicher Genehmigung von Jan Wies, www.haarlemmermeer-geschiedenis.nl)

Cox und Rzewnicki postulieren mit Blick auf die gewerbliche Nutzung von Lastenrädern zurecht: «An extremely broad range of factors has shaped the changing fortunes of the working bicycle, most of which are extrinsic to the machine.»¹⁵ Eine Analyse aus der Perspektive der Nutzerinnen und Nutzer, also eine Geschichte des Lastentransportes per Fahrrad, wird daher weit umfassendere Erkenntnisse erbringen als eine Geschichte konstruktiver Varianten von Lastenrädern. Eine solche Geschichte des Lastentransportes per Fahrrad wäre auch gewinnbringend in die «langen Linien» der von Hans-Ulrich Schiedt konzipierten Geschichte des Langsamverkehrs einzubetten. Alltägliche Praktiken der kleinteiligen Beförderung von Lasten, deren Analyse Schiedt im Vergleich zum Transport von Massengütern per Schiff, Eisenbahn oder LKW einfordert, haben bislang eher in der Ethnologie und Volkskunde als in der Mobilitätsgeschichte Aufmerksamkeit erhalten.¹⁶ Für die Analyse der Geschichte von Lastenrädern entspricht ein solcher nutzungs- und akteursbezogener Ansatz methodischen Entwicklungen, wie sie sich in der kulturhistorischen Erweiterung der Technikgeschichte durchgesetzt haben und auch die neuere Fahrradgeschichte prägen. Über technische Innovationsprozesse hinaus wird in diesem Rahmen der gesamte Zyklus von der Entwicklung bis zur Entsorgung technischer Objekte und

damit gerade auch Ungleichzeitigkeiten und Nutzerperspektiven in den Blick genommen.¹⁷

Wie ertragreich ein solcher Perspektivwechsel sein kann, zeigt schon der Blick auf die vielfältigen Möglichkeiten des Lastentransports per Fahrrad. Trennscharf definieren lassen sich Lastenräder nicht. Europäische wie asiatische Sprachen kennen in der Regel weder eine klare Terminologie für ihre konstruktiven Varianten noch für Oberbegriffe wie, im Deutschen, Lastenrad oder Transportrad. Der Versuch einer Abgrenzung aufgrund technischer Merkmale in Lastenräder einerseits und «Standardfahrräder» andererseits ist zwar möglich. Solche Unterscheidungen bleiben jedoch deshalb unscharf, weil es zwar Lasten gibt, die aufgrund ihrer Schwere oder Sperrigkeit definitiv nicht mit Standardfahrrädern befördert werden können. In vielen Fällen hängen die Grenzen des Möglichen jedoch von Erfahrung und Risikobereitschaft ebenso wie von der zurückzulegenden Entfernung ab. Hinzu kommen mehr oder weniger gewagte Ad-hoc-Lösungen wie das Festzurren oder Einschlagen sperriger Lasten, um sie für den Transport mit Standardfahrrädern handhabbar zu machen. Adaptionen wie grössere Körbe, Fahrradtaschen oder ein besonders stabiler beziehungsweise zusätzlich stabilisierter Rahmenbau wie bei älteren Militärfahrrädern ermöglichen ebenfalls den Transport zusätzlicher Lasten.¹⁸ Für die Mitnahme von Kleinkindern kamen seit den 1930er-Jahren angeschraubte Kindersitze in Gebrauch. Im Strassenbild deutlicher sichtbare, konstruktive Varianten von Lastenrädern zeichnen sich demgegenüber einerseits durch grössere Ladeflächen aus, andererseits durch einen in beladenem Zustand vergleichsweise tief liegenden Schwerpunkt: Englische Werbeanzeigen der 1950er-Jahre bezeichneten Lastenräder mit Stahlkörben über einem verkleinerten Vorderrad dementsprechend als «low gravity»-Modelle.¹⁹ Allerdings ist selbst dieser Effekt bei Standardfahrrädern bis zu einem gewissen Grad durch seitlich der Räder angebrachte Gepäcktaschen zu erreichen. Eine flexible Sonderlösung für schwerere und sperrigere Lasten bieten die seit dem späten 19. Jahrhundert genutzten Fahrradanhänger. Der Einsatz einer einfachen Kupplung genügt, um Standardfahrräder in dieser Kombination fallweise zum Transport schwerer Lasten nutzen zu können – die Sicherheit dieser Art des Lastentransportes steht und fällt allerdings mit der Bremsleistung des genutzten Fahrrades.

Im Folgenden werden aus dem von Cox und Rzewnicki angesprochenen Faktorenbündel vier Aspekte herausgegriffen, welche die Nutzung von Lastenrädern im Alltag ebenso wie den Verzicht darauf beeinflusst haben: ökonomische Nischen der gewerblichen Nutzung, Modalitäten des Fahrens, Funktion als Symbol sozialer Identität und kulturelle Deutung. Sie orientieren sich an Kategorien, die ein Autorenteam um Ruth Oldenziel für das laufende Grossprojekt *Cycling Cities* nutzt, um nationale Narrative der Fahrradnutzung durch einen präziseren Blick auf lokale Kontexte zu ersetzen.²⁰

Von Nischen und Nutzern/-innen: Aspekte der alltäglichen Nutzung von Lastenrädern

Welche Nischen konnte der Lastentransport per Fahrrad in der Konkurrenz mit anderen Transportmitteln und -möglichkeiten seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert besetzen? Dies lässt sich bezüglich der Bedingungen für das Gewerbe im urbanen Raum einfacher überblicken als für Transportvorgänge auf dem Land. Angesichts der einschneidenden Veränderungen des gewerblichen Transportes im 20. Jahrhundert liegt es auf der Hand, dass diese Nischen sowohl in technischer als auch in ökonomischer und kultureller Sicht einem stetigen Wandel unterworfen waren, sodass sich die Bedingungen für den Transport von Lasten per Fahrrad immer wieder veränderten. Auch wiesen alle genannten Entwicklungen örtlich und regional erhebliche Ungleichzeitigkeiten auf.

Seit den 1870er-Jahren wurden Waren im Kleinhandel der Kundschaft zunehmend direkt ins Haus geliefert. Diese Tätigkeit wurde in der Regel «an schlecht bezahlte Hilfskräfte» ausgegliedert, während sich die Kleinhändler und ihre Angestellten auf die Versorgung der Kundschaft im Laden konzentrierten.²¹ Um 1900 wurden Lastenräder für diesen Zweck zuweilen enthusiastisch kommentiert, so heisst es in Dingers *Polytechnischem Journal*: «Das Warentransport-Dreirad hat sich im Verkehr in Folge seiner Vorzüge allen anderen Transportmitteln gegenüber in kurzer Zeit das Feld erobert; es dürfte in der Beförderung das Drei- bis Vierfache leisten, was andere mit Menschenkraft bewegte Wagen thun.»²² Als Vergleichsmassstab dienten die für ähnliche Lasten genutzten Leiterwagen, Hundefuhrwerke oder Schubkarren, nicht aber Pferdefuhrwerke. Die Belieferung per Lastenrad ging einher mit der wachsenden Bedeutung von Reklame als Mittel der Kundengewinnung. Wo immer möglich sahen die Hersteller Flächen für die individuelle Ausstattung mit Reklameaufschriften vor. Typischerweise waren im Botendienst Jugendliche und junge Männer unterwegs, denen als Lehrlinge oder Gelegenheitsarbeiter solche Lastenräder als Arbeitsgeräte zur Verfügung gestellt wurden. Sie dürften den in dem obigen Zitat erkennbaren Enthusiasmus kaum geteilt haben. Ein Jahresbericht der Handwerkskammer Freiburg vermerkt für das Jahr 1904/05: «Besonders in den grossen Städten fällt das fahle und abgehärmte Aussehen der Bäckerlehrlinge auf, die Tag für Tag vom frühen Morgen bis zum Mittag schwer beladen, schweisstriefend und atemlos vor Anstrengung ein kaum noch gebrauchsfähiges Dreirad durch die Strassen bewegen.»²³

Die Bandbreite der Gewerbe, in denen Lastenräder zum Einsatz kamen, lässt sich anhand des vorliegenden Anzeigen- und Bildmaterials leicht nachvollziehen. Cox und Rzewnicki nennen für England das Austragen von Zeitungen und Post, die Lieferung von Lebensmitteln durch Fleischer, Bäcker und Ein-



Abb. 5: Werbung für Lastenräder adressierte stets gewerbliche Nutzer. Broschüre der Neckarsulmer Motorenwerke, vermutlich 1950er-Jahre. (Privatbesitz)



Abb. 6: In zeittypischer Form inszenierte Selbstdarstellung einer Amsterdamer Fleischei, 1917. Drei der vier Fahrer für die Kundenbelieferung sind Jugendliche. Die Warenkörbe dienen als Werbefläche. (www.transportfiets.net/2007/06/25/vleeschhouwerij-a-van-der-weerd-1917)



Abb. 7: Lastendreiräder für den Direktverkauf: Eismobile in Norditalien, frühes 20. Jahrhundert. (Dietmar Osses: *Eismacher – Harte Arbeit für süsse Momente*, in: *LWL-Industriemuseum [Hg.], Wanderarbeit. Mensch – Mobilität – Migration. Historische und moderne Arbeitswelten*, Essen 2013, 70–82, hier 75, mit freundlicher Genehmigung von Fabrizio de Lorenzo, Bielefeld)



Abb. 8: Lastendreirad für den Direktverkauf: Verkauf gebrauchter Haushaltswaren, Ameide, Niederlande, vermutlich um 1950. (*Nieuwsblad van de Historische Vereniging Ameide en Tienhoven*, 2015-3, 34)

zelhändler sowie den Direktverkauf an Passanten mittels speziell ausgestatteter Lastenräder, beispielsweise von Speiseeis. Hinzu kam das Angebot von Dienstleistungen wie Messer- und Scherenschleifen mit spezifischen Lastenrädern.²⁴ Inwiefern der Einsatz solcher Spezialkonstruktionen ökonomische Nischen im Kleingewerbe eröffnete, wäre noch genauer zu prüfen. Auch fehlen Studien zum flottenmässigen Einsatz von Lastenrädern insbesondere bei Postgesellschaften und im Milchhandel.²⁵

Die ökonomischen Parameter, in deren Rahmen der Kauf von vergleichsweise kostspieligen Lastenrädern und ihr Betrieb rentabel wurden, sind bisher nicht untersucht. Unklar ist auch, in welchen Fällen konstruktive Varianten von Lastenrädern den eigentlich flexibleren und weniger kostspieligen Anhängern vorgezogen wurden – ob also die Gründe auf der Ebene des optischen Eindrucks, auf der Ebene der Zugänglichkeit der Ware oder auf der Ebene des Fahrkomforts und der Sicherheit lagen. Was Konkurrenzverhältnisse zu anderen Transportmitteln betrifft, geht Briese davon aus, dass frühe Transportdreiräder vor 1900 vor allem in Konkurrenz zu Leiterwagen und Pferdefuhrwerken standen. Transportzweiräder hätten sich bald darauf bereits in Konkurrenz mit der motorisierten Lastenbeförderung befunden, der gegenüber sie sich durch Schnelligkeit, Flexibilität und geringeren Raumbedarf auszeichneten.²⁶ Diese Thesen müssten allerdings noch genauer überprüft werden. Es scheint eher, dass motorisierte Möglichkeiten des kleinteiligen Lastentransportes auf der «letzten Meile» zum Kunden zwar in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts kontinuierlich zunahmen, Lastenräder jedoch letztlich erst in den 1950er- und 1960er-Jahren weitgehend verdrängten. Ein Kopenhagener Gewerkschaftsfunktionär stellte bereits 1957 fest, dass das Strassenbild zu dieser Zeit nicht mehr von Fahrradboten, Karren und Fuhrwerken, sondern von Lastwagen dominiert wurde.²⁷ Besonders zu beachten ist auch hier das Zusammenspiel von ökonomischen und kulturellen Faktoren beim Kaufentscheid für Fahrräder mit Hilfsmotor und später für Kleinlastwagen.²⁸ Eine englische Werbeanzeige für ein Lastenrad vom Typ «Bäckerfahrrad» mit Hilfsmotor wirft um 1950 ein Schlaglicht auf das Faktorenbündel, das nach Auffassung der Hersteller die Kaufentscheidung der Gewerbetreibenden prägte: Da Jugendliche immer weniger bereit seien, sich in ihrem Viertel «strampelnd» als Lastenradfahrer zu zeigen, sei der eingebaute Hilfsmotor für den Kleinhändler effizient und er ermögliche den Fahrern einen Imagegewinn: «The days when housewives queued patiently to take whatever they were given have gone. Nowadays, «speedy delivery» is becoming of increasing importance to those who want to develop their business. Yet vans are still difficult to get – even when they can be afforded. And it is not so easy now to find young men who are willing to pedal around the district with loaded carrier cycles. The Roundman enables prompt deliveries to be made at

the very minimum of cost. The fact that it has an engine not only saves the pedalling, but serves to attract the very type of youth who shies at the idea of an ordinary tradesman's <bike>».²⁹

Raum und Zeit. Modalitäten des Fahrens

In den Jahrzehnten um 1900 war die Verdichtung urbaner Räume im Zuge der Hochindustrialisierung zentrale Voraussetzung für die Nutzung von Lastenrädern im städtischen Gewerbe: Sie führte zum Aufstieg des Kleinhandels ebenso wie zum Anstieg der Zahl der Endverbraucher innerhalb eines überschaubaren Radius. Zu welchem Grad topografische Gegebenheiten konkret den Einsatz von Lastenrädern beeinflussten, wie selbstverständlich beispielsweise in hügeliger Topografie das Schieben über kürzere Steigungen war, ist unklar. Lastenräder wurden erst in den 1960er-Jahren mit Gangschaltung ausgestattet, als ihre Nutzung schon im Abnehmen begriffen war.

Artikel aus Dinglers *Polytechnischem Journal* geben zumindest einen gewissen Einblick in die Nutzungsmodalitäten um 1900. Zum Lernen des Fahrens eines für den Milchtransport konzipierten Schwerlastdreirades, das mit einer 80 × 60 × 20 cm grossen, vor dem Fahrer angebrachten Pritsche ausgestattet war, wird optimistisch festgestellt, «dass sowohl jeder Zweirad- als auch Nichtradfahrer dieses Transportrad ohne jede Vorübung benutzen kann». Sei der Kasten hingegen hinter dem Fahrer zwischen den Rädern angebracht, «gehört zum Fahren einer solchen Maschine schon eine gewisse Übung».³⁰ Der Autor dieses Artikels bevorzugte die Variante eines vorne angebrachten Kastens aus sicherheitstechnischen Gründen, da der Fahrer «im Falle der Gefahr leicht abspringen und seine Maschine durch Zurückziehen in Sicherheit bringen kann», auch wenn das Rad «für den Augenblick etwas befremdend» sei. Bei hinten angebrachtem Kasten würde der Fahrer dagegen beim Abspringen von der Last umgeworfen: «Da eine Last, wie sie gewöhnlich mit Gepäckdreirädern fortgeschafft wird, nicht mit einem Ruck abgebremst werden kann, so kommt der Fahrer in einem solchen Falle, wenn z.B. ein Gefährt schnell aus einer Seitenstrasse hervorkommt und den Weg des Fahrers kreuzt, in eine sehr missliche Lage.»³¹ Zudem wurde betont, dass ein Transportrad «stets zur Verfügung sein» müsse, «gleichviel bei welchem Wetter».³² Ein für den Transport von fünf fabrikneuen Fahrrädern ausgelegtes Lastenrad einer Nürnberger Firma wurde dafür gelobt, dass der «Gang ein ruhiger und leichter» sei, «das Befahren kleiner Steigungen ist nicht anstrengend».³³

Viele Aspekte der Nutzungsmodalitäten von Lastenrädern, beispielsweise die Wartung und Reparatur der stark belasteten Fahrzeuge oder die Unfallhäufigkeit,



Abb. 9: Zustellung von Molkereiprodukten per Lastenrad, Ameide, Niederlande, 1950er-Jahre. (Nieuwsblad van de Historische Vereniging Ameide en Tienhoven, 2015-3, 34)

sind bislang nur schwer einzuschätzen. Dies gilt auch für die täglich im gewerblichen Gebrauch zurückgelegten Distanzen. Werbeanzeigen begründen erhöhte Zuladungsmöglichkeiten damit, dass auf diese Weise auf einer Tour zusätzliche Kunden bedient werden könnten. Ihre Gesamtlänge dürfte je nach Bedarf erheblich variiert haben.³⁴ Bei dem flottenmässigen Einsatz von Lastenrädern, insbesondere für die Post- und Milchbelieferung, ist von festen Tagestouren auszugehen. Für sehr schwere Lasten, beispielsweise den Transport von Bauteilen für Kachelöfen, gab es zuweilen Zuschläge.³⁵ In den Städten boten für das Klein-gewerbe ebenso wie für eine pferdebasierte Infrastruktur genutzte Hinterhof-landschaften mit Schuppen und Remisen ausreichend Möglichkeiten des eben-erdigen Abstellens der Lastenräder, die unbeladen oft 20 bis 30 Kilogramm oder



Abb. 10: Lastenradrennen in Amsterdam, 4. Juli 1949. (www.transportfiets.net/2007/07/01/transportfietsenraces)

mehr wogen. Im täglichen Gebrauch wurden sie, dies legen zumindest Postkartenmotive nahe, häufig an Bürgersteigen oder am Strassenrand abgestellt. Seit den 1960er-Jahren erschwerte die schrittweise Umnutzung von Hinterhoflandschaften ebenso wie die zunehmende Suburbanisierung die Nutzung von Lastenrädern. Zugleich ist davon auszugehen, dass sich nun die Fahrgeschwindigkeit auf den Strassen durch die stadtplanerische Optimierung für den Autoverkehr erhöhte. Der zeitweise Verzicht auf innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen für Automobile beschleunigte die Wahrnehmung des muskelkraftbasierten Langsamverkehrs als Verkehrshindernis. Die generell hohen Unfallzahlen von Fahrradfahrern/-innen in der Zwischenkriegs- und Nachkriegszeit lassen darauf schliessen, dass es gerade auch für Lastenradfahrer/-innen häufig zu gefährlichen Situationen kam. Der ländliche Raum war von diesen infrastrukturellen Entwicklungen natürlich weit weniger betroffen. Eine abnehmende Nutzung von Lastenrädern war hier in stärkerem Masse durch den allmählichen Übergang zum motorisierten Transport bedingt.

Lastenräder und soziale Identität

Wie erwähnt erfolgte die individuelle Identifikation mit Lastenrädern im 20. Jahrhundert im urbanen Gewerbe weniger über ihren Besitz denn über ihre Nutzung als Arbeitsgerät, auch wenn Lastenradfahrer zuweilen ausrangierte Transporträder erwarben.³⁶ Ist hier einerseits von körperlich sehr belastenden, unsicheren und oft extrem schlecht bezahlten Arbeitsverhältnissen auszugehen, belegen andererseits Arbeiten auf der Basis von Interviews mit Lastenrad- und Rikschafahrern in Europa beziehungsweise Asien eine dennoch positiv besetzte Identifikation mit einem entsprechenden Arbeitsalltag.³⁷ Lastenfahrräder waren offenbar in zwei ganz unterschiedlichen Kontexten mit einem spezifischen Gruppenbewusstsein verbunden: zunächst bei Lastenradfahrern/-innen im städtischen Gewerbe, später in alternativ-ökologischen «Gegenkulturen» der 1970er- und 1980er-Jahre. Für Kopenhagen sind ein informelles Gruppenbewusstsein wie auch Initiativen zu gewerkschaftlicher Organisation von Fahrradkurieren im Post- und Telegrafendienst seit etwa 1910 umfassend belegt.³⁸ Anknüpfend an Traditionen des Radsports wurden seit den 1910er-Jahren auch Lastenradrennen in Stadien oder quer durch Innenstadtbezirke organisiert. Auch für andere europäische Länder belegen zahlreiche Fotos bis in die 1950er-Jahre sehr gut besuchte Veranstaltungen dieser Art.³⁹ Ein vergleichbares Gruppenbewusstsein ist im Übrigen auch für asiatische Rikschafahrer nachgewiesen.⁴⁰

Auf ganz anderer Ebene ist das Interesse an Lastenrädern in alternativ-ökologischen Gegenkulturen zu verorten. In der frühen Umweltbewegung der späten 1960er-Jahre spielten Lastenräder als Symbol einer derartigen Gegenkultur offenbar ebenso wenig eine Rolle wie in der 68er-Bewegung, die sich durchaus auf Lastenräder als proletarisch konnotiertes Transportmittel hätte beziehen können. Punktuell propagierten erst Vertreter der sich verdichtenden Ökologiebewegung ab Ende der 1970er-Jahre Lastenräder als Teil eines alternativen Lebensstils. Am häufigsten kolportiert wird in diesem Zusammenhang die Gründungsgeschichte der ab 1984 in der gleichnamigen Kopenhagener Community gefertigten Christiania-Fahrräder. Aber auch Selbstbauanleitungen für Lastenräder aus Sperrmüllteilen aus den frühen 1980er-Jahren geben einen Eindruck von entsprechenden Aktivitäten.⁴¹ Im Gegensatz zur Renaissance von Lastenrädern seit den 2010er-Jahren versandeten diese Initiativen jedoch weitgehend. So blieben auch die in dieser Phase produzierten Stückzahlen ausserhalb der Niederlande und Dänemarks sehr klein. Eine wechselseitige Dynamik von Angebot und Nachfrage, wie sie in den 1990er-Jahren zunächst bezüglich der Nutzung von Kinderanhängern und in den 2010er-Jahren bezüglich der Nutzung von Lastenrädern erkennbar wurde und die zwischenzeitlich auch ihren medialen Niederschlag findet, blieb in dieser Phase aus.



Abb. 11: *Innovation «von unten». Durch einen Karlsruher Ingenieur 1980 für den Transport seiner beiden Kinder modifiziertes Rennrad seiner Frau als Alternative zur riskanten Ausstattung eines Rades mit zwei üblichen Kindersitzen. Der Sitzkorb zwischen den Rädern auf Basis eines englischen Bausatzes konnte mit einigen Handgriffen gegen das Hinterrad ausgetauscht werden. (Stadtarchiv Karlsruhe, 8/BA Schlesiger A39/204/3/3)*



Abb. 12: *Broschüre zum Selbstbau diverser Formen von Lastenrädern. (Christian Kuhlitz, 1982 Neuauflage 2009)*

Kulturelle Deutung: Fortschrittssymbol oder Relikt vergangener Zeiten?

Doch wie sah, im Vergleich zu den oben geschilderten Erfahrungen der Lastenradfahrer selbst, die «Aussenwahrnehmung» von Lastenrädern in breiteren Gesellschaftsschichten aus? Als «modern» galten sie höchstens Ende des 19. Jahrhunderts im Vergleich zu Schubkarren, Leiterwagen und Fuhrwerken. Auch wenn sich der Motorisierungsprozess des innerstädtischen Warentransports erst allmählich nach dem Zweiten Weltkrieg verdichtete, genossen motorisierte Lastenfahrzeuge schon lange vorher das Primat der «Fortschrittlichkeit». An positive Konnotationen muskelkraftbetriebener «Mobilitätsmaschinen»⁴² als abenteuerliche Gefährte zu Lande, zu Wasser und in der Luft konnten Lastenräder ebenfalls nicht anschliessen. Allerspätstens im Zuge der Massenmotorisierung der 1960er-Jahre galt die Lastenbeförderung per Fahrrad als defizitäre Variante gegenüber dem mit keiner vergleichbaren körperlichen Anstrengung verbundenen motorisierten Transport. Für westliche Asienreisende galten sie in der Folge als augenfälliges Symbol technischen Rückstands.

In den Massenmedien waren Lastenräder kaum präsent. In Verkehrserziehungsfilmen der 1950er- und 1960er-Jahre erscheinen sie eher beiläufig als Teil des Strassenbildes, aber auch dezidiert mit Hinweis auf die Unfallträchtigkeit nicht sachgerecht fixierter Beladung. Kursorische Beispiele der Nutzung von Lastenrädern im Spielfilm in den 1960er- und 1970er-Jahren bestätigen die oben skizzierten Befunde. In der französischen Komödie «Le triporteur»⁴³ ist das handlungsprägende Lastenrad bereits 1957 symbolisch eindeutig rückwärtsgewandt konnotiert. Schon zu Beginn der Massenmotorisierung erscheint der Protagonist als unzeitgemässe Verliererfigur, wechselweise bedrängt von Polizei, Autofahrern/-innen und Abgaswolken. In einer Sequenz des ersten Filmes der Olsen-Bande (1968) ist der eher beiläufige Einsatz eines Rades mit grosser Ladefläche zum Transport von Equipment für einen Raubüberfall demgegenüber weniger deutlich symbolisch aufgeladen und scheint eher noch zeittypische Nutzungen im damaligen Kopenhagen zu spiegeln.⁴⁴ Als Symbol einer unkonventionellen Aussenseiterhandlung lässt sich demgegenüber der Diebstahl eines beiläufig von einem Lieferanten abgestellten Schwerlastdreirades in der Screwball-Komödie *What's up, Doc?* mit Barbra Streisand und Ryan O'Neal von 1972 interpretieren. Als ungewöhnliches Fluchtfahrzeug dient es in einer turbulenten Verfolgungsjagd durch das Auf und Ab der Strassen San Franciscos der Profilierung des Charakters der Hauptdarstellerin. Ob die angedeutete Lieferung eines grösseren Einkaufes durch den Lastenradkurier für das damalige US-Filmpublikum eine Alltäglichkeit darstellte oder eher unkonventionelle Aspekte des Lebens an der Westküste dokumentieren sollte, ist allerdings aus dem Film nicht zu erschliessen.⁴⁵



Abb. 13: Svajerne (Fahrradboten) – die 1979 publizierte Sammlung von Interviews mit Kopenhagener Lastenradfahrern im Kleingewerbe und im Post- und Telegrafendienst gibt einen detaillierten Einblick in den Alltag der Fahrer von den 1910er- bis in die 1960er-Jahre.

Neben Haugbølls mehrfach zitierte Interviewsammlung mit Kopenhagener Lastenradfahrern erinnert auch das eine oder andere Denkmal im öffentlichen Raum an die Hochkonjunktur des Lastentransports per Fahrrad: In der Hamburger Hoheluftchaussee steht vor dem dortigen Postamt seit den 1980er-Jahren eine «Postliesl» neben ihrem mit Gepäcktaschen beladenen Standardrad, im niederländischen Megen befindet sich seit 2003 eine kleine, nach einem Diebstahl zwischenzeitlich erneuerte Skulptur eines Fahrradboten auf einem Lastenrad mit Korb.⁴⁶

100 Jahre undenkbar? Lastenräder in Privatbesitz

Die oben skizzierten Schlaglichter auf die Alltagsgeschichte der Nutzung von Lastenrädern haben das Faktorenbündel zu erhellen versucht, das die wechselnden Konjunkturen der gewerblichen Nutzung konstruktiver Varianten von Lastenrädern in Europa beeinflusst hat. Abschliessend sei mit Blick auf die geschilderten historischen Entwicklungen aus kontrafaktischer Perspektive gefragt, warum Lastenräder bis auf kursorische Ausnahmen erst seit den 2010er-Jahren

im Privatbesitz genutzt werden, obwohl diese Möglichkeit bereits das gesamte 20. Jahrhundert über bestand. Abzuwägen ist insbesondere, ob die ausgebliebene Nutzung im Privatgebrauch eher auf kulturelle Faktoren zurückzuführen ist oder eher auf ökonomische oder pragmatische Erwägungen.⁴⁷ Hätten Lastenräder sich im Privatgebrauch schon weit früher in alltägliche Abläufe und Konsummuster integrieren lassen? Selbstverständlich lohnte sich ihre Anschaffung nur dann, wenn regelmässig entsprechende Transportwünsche bestanden, bei denen die für diesen Zweck zurückzulegenden Strecken nicht zu lang oder zu unkomfortabel waren. Doch auch dann bot sich die Nutzung von Lastenrädern im Privatgebrauch eigentlich stets nur als Zweitfahrzeug an. Da ihr höheres Gewicht die zusätzlich aufzuwendende Muskelkraft bei «Leerfahrten» unmittelbar spürbar macht, liegt der Gebrauch eines konventionellen Fahrrads nahe, sobald keine Lasten zu transportieren sind. Sicherlich wurden Lastenräder daher fallweise von Handwerkern oder Einzelhändlern in der Nachbarschaft verliehen, wenn grössere Lasten für private Zwecke zu transportieren waren.

Für europäische Regionen liesse sich der Abwägung solcher Faktoren für den privaten Erwerb von Lastenrädern eine chronologische Zweiteilung zugrunde legen: Bis in die 1960er-Jahre waren Lastenräder problemlos auf dem Markt zu haben, ihre Nutzung war aber zugleich eindeutig mit anstrengender Arbeit durch Hilfsarbeiter und Lehrlinge verbunden. Auffälligerweise adressierten selbst Fahrradhersteller mit ihrem Werbematerial für Lastenräder grundsätzlich keine privaten Abnehmer. Scheinbar galt der Versuch, Privatleute als potenziell neue Absatzgruppe zu erschliessen, von vornherein als sinnlos. Seit den 1960er-Jahren wiederum gab es keinerlei neue Impulse für die Anschaffung von Lastenrädern für den Privathaushalt. Ohnehin wurden sie in immer geringeren Stückzahlen produziert. Zwar stieg der Bedarf an privaten Transportleistungen durch Konzentrationsprozesse im Einzelhandel und die Ausweitung des Konsums. In Zeiten der Massenmotorisierung musste auf symbolischer Ebene jedoch derjenige als rückwärtsgewandt gelten, der sich im öffentlichen Raum mit dem Lastenrad körperlich anstrengte oder sich Wind und Wetter aussetzte. So akzeptiert oder gar bewundert genau diese Standfestigkeit zeitgleich im Umfeld des Radsports sein mochte, konnte die Erledigung alltäglicher Transportvorgänge unter diesen Umständen kaum als akzeptabel gelten – insbesondere im Vergleich zur komfortablen Nutzung des Automobils. Diese Überlegungen gelten allerdings vornehmlich für Männer, die in diesem Zeitraum jedoch weit seltener für Einkäufe unterschiedlicher Art unterwegs waren. Für Frauen wären Kauf oder Nutzung eines privat genutzten Lastenrades noch ungewöhnlicher gewesen, auch wenn sie zweifellos vielfach Einkäufe per Fahrrad erledigten und im Familienbetrieb im Einzelhandel oder in der Landwirtschaft durchaus mit dem Lastenrad unterwegs sein mochten.

Die in Europa praktisch zum Erliegen gekommene Nutzung von Lastenfahrrädern zwischen ca. 1970 und dem frühen 21. Jahrhundert scheint dieser Technologie allerdings einen recht voraussetzungslosen Neustart ermöglicht zu haben. Im Alltag der 1970er- und 1980er-Jahre waren Lastenräder, abgesehen von klar abgegrenzten Bereichen wie der Postzustellung, schlicht nicht mehr präsent, auch wenn die Generation, die noch Zugang zu ausrangierten Exemplaren oder Fahrradanhängern hatte, diese sporadisch für Transportleistungen beim Einkaufen, zwischen Wohnung und Kleingarten oder in der Nachbarschaftshilfe nutzen mochte. Im öffentlichen Raum dienten sie ansonsten mit eher nostalgischer Note vornehmlich als stillgelegte Werbeträger. Der seit den 1990er-Jahren zunehmende, meist durch Mütter geleistete Kindertransport mit Fahrradanhängern wurde daher in der öffentlichen Wahrnehmung nicht als Bruch mit früheren Praktiken wahrgenommen: Die gewerbliche Nutzung von Lastenrädern durch männliche Arbeiter war schon lange aus dem kollektiven Gedächtnis verschwunden, zudem handelte es sich bei der Kombination von Fahrrad und Kinderanhänger auch optisch um ein ganz anderes Artefakt als die früheren, konstruktiven Varianten von Lastenrädern. Um 2010 erforderten dann auch entsprechende Neukonstruktionen zumindest in der westlichen Welt keine Umdeutung etablierter Konnotationen der gewerblichen Lastenradnutzung mehr. Entscheidende Messlatte auf pragmatischer wie auf ökonomischer und kultureller Ebene blieb und bleibt vielmehr der Vergleich mit inzwischen etablierten Standards der Automobilnutzung zum privaten Lastentransport. Unter welchen Bedingungen sich dieses Konkurrenzverhältnis zugunsten der Nutzung von Lastenrädern verschieben lassen mag, ist derzeit Gegenstand vielfältiger Überlegungen.

Welche Strategien auf ökonomischer wie auf kultureller Ebene auch immer für dieses Ziel entwickelt werden – in Zeiten der Klimakrise zeigt der Blick auf die historischen Konjunkturen der Geschichte von Lastenrädern und dem Lastentransport per Fahrrad, dass «klimafreundliche» Alltagstechnologien keinesfalls gänzlich neu erfunden werden müssen. Sicher können technische Innovationen mittel- und langfristig einen zentralen Beitrag zur Reduktion von Treibhausgasen leisten. Kurzfristig aber bieten auch seit langem vorhandene Technologien entsprechendes Potenzial. Dieses wird im Fall von Lastenrädern durch den Einsatz innovativer Materialien oder insbesondere den Elektroantrieb wesentlich erhöht. Mindestens ebenso relevant für zukünftige Erfolge wird jedoch darüber hinaus sein, ob sich auch eine kulturelle Wertschätzung der Nutzung von Lastenfahrrädern neu erfinden lässt – insbesondere im direkten Vergleich zu der hohen gesellschaftlichen Akzeptanz der Lastenbeförderung mit dem Privatautomobil.

Anmerkungen

- 1 Mein Dank gilt den anonymen Gutachtern/-innen für zahlreiche wertvolle Hinweise sowie Münevver Bahadır für umfassende Bildrecherchen in der Frühphase des Projektes.
- 2 Einen instruktiven Überblick über konstruktive Varianten von Lastenrädern und Fahrradanhängern in Geschichte und Gegenwart wie auch über eine Vielzahl weiterer Aspekte der gegenwärtigen und zukünftig möglichen Nutzung von Lastenrädern geben Juergen Ghebregziabiher, Eric Poscher-Mika, *Cargobike Boom. Wie Transporträder unsere Mobilität revolutionieren*, Leipzig 2018, zu den konstruktiven Varianten vgl. 10–36.
- 3 Erfahrungsberichte, die bis in die 1910er-Jahre zurückreichen, sind Ausschnitten aus etwa 300 Interviews zu entnehmen, die der dänische Regisseur Charles Haugbøll in den 1950er- und 1960er-Jahren mit Fahrradboten und gewerblichen Lastenradfahrern in Kopenhagen führte, vgl. Charles Haugbøll, *Svajerne*, Kopenhagen 1979.
- 4 Vgl. Peter Cox, Randy Rzewnicki, «Cargo Bikes: Distributing Consumer Goods», in ders. (Hg.), *Cycling Cultures*, Chester 2015, 130–151, hier 147 f., ähnlich die Phaseneinteilung bei Ghebregziabiher, Poscher-Mika (wie Anm. 2), 37–49.
- 5 Vgl. Ruth Oldenziel, Adri Albert de la Bruhèze, «Europe. A Century of Urban Cycling», in Ruth Oldenziel et al. (Hg.), *Cycling Cities. The European Experience. Hundred Years of Policy and Practice*, Eindhoven 2016, 7–13, hier 13.
- 6 Vgl. Glenn Norcliffe, *Critical Geographies of Cycling. History, Political Economy, and Culture*, London, New York 2018, 215–230; unveränderter Wiederabdruck von ders., «Neoliberal Mobility and its Discontents. Working Tricycles in China's Cities», in *City, Culture and Society* 2 (2011), 235–242.
- 7 Vgl. den Themenschwerpunkt der Zeitschrift *Transfers* 3 (2013), 3: M. William Steele, «Rickshaws in South Asia» (56–61); Gopa Samanta, Sumita Roy, Mobility in the Margins. «Hand-pulled Rickshaws in Kolkata» (62–78); Shahnaz Huq-Hussain, Umme Habiba, «Gendered Experiences of Mobility. Travel Behavior of Middle-class Women in Dhaka City» (79–98); M. Maksudur Rahman, Md. Assadekjaman, «Rickshaw Pullers and the Cycle of Unsustainability in Dhaka City» (99–118); Peter Cox, «The future of Rickshaws. Concluding Thoughts and Wider Issues» (119–123); Rajendra Ravi, «A Journey with Cycle Rickshaws. identity, Respect, Equality, Space, and Sustainable Futures» (124–130).
- 8 Zur Skizze einer Rikscha in Dingers Polytechnischem Journal heisst es 1896: «... sieht man in Berlin Dreiräder im Dienste der Personenbeförderung», vgl. «Fahrräder», *Dingers Polytechnisches Journal* 8 (1896) Heft 11, 250 f. Eine weitere Variante eines «Droschkenfahrrads» wird dafür gelobt, dass es «seit 2 Jahren praktisch durchprobiert» und «sowohl für den Personenverkehr, als auch zum Spazierenfahren für Kranke und ältere Leute von Vorteil» sei. Ohne Anstrengung könne man 8 bis 12 km pro Stunde zurücklegen, vgl. ebd. 11 (1899), Heft 6, 91.
- 9 Vgl. Norcliffe (wie Anm. 6), 222.
- 10 Vgl. zum Themenspektrum der Fahrradgeschichte zum Beispiel zuletzt Peter Cox, «Rethinking Bicycle Histories», in Tiina Männisto-Funk, Timo Myllyntaus (Hg.), *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*, Leiden 2019, 23–47. Zu den Ausstellungen Henrik Essler, «Freiheitssymbol und Krisenhelfer – das Fahrrad als Arbeitsgerät», in Mario Bäumer, Museum der Arbeit (Hg.), *Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität*, Hamburg 2014, 64–77; Michael Schimek, «Zwischen Last und Lust. Das Fahrrad als Transportmittel und Alltagsgerät», in Frank Preisner (Hg.), *Fahrtwind. Kulturgeschichte des Fahrrads im Nordwesten*, Oldenburg 2015, 84–111; Bettina Gundler, Helene Hoffmann, Frank Steinbeck, «Fahrräder für besondere Aufgaben. Lastentransport, Dienstrad und Kurierfahrten», in Bettina Gundler (Hg.), *Balanceakte. 200 Jahre Radfahren*, München 2017, 76–81.
- 11 Vgl. Tiina Männisto-Funk, «Introduction: The Historical Production of the Invisible and Visible Bicycles», in dies., Timo Myllyntaus (Hg.), *Invisible Bicycle. Parallel Histories and Different Timelines*, Leiden 2019, 1–20.
- 12 Vgl. Volker Briese, «Das Fahrrad als Nutzfahrzeug», in ders., Wilhelm Matthies, Gerhard

- Renda (Hg.), *Wege zur Fahrradgeschichte*, Bielefeld 1995, 141–151, hier vor allem 146–148; im Kontext von Campingtouren mit dem Fahrrad Christian Amoser, «Die Geschichte des Gepäcktransports», in Michael Bollschweiler, Michael Mertins, Gerhard Renda (Hg.), *Rückenwind. Ein Streifzug durch die Fahrradgeschichte*, Bielefeld 2011, 30–37; eine eklektische Erfindungsgeschichte entsprechender Vorrichtungen inklusive ausgewählter Lastenräder bieten Tony Hadland, Hans-Erhard Lessing, *Bicycle Design. An Illustrated History*, Cambridge, MA, 2014, 351–384.
- 13 Einen guten Zugang bietet neben der bereits erwähnten Sammlung von Interviews von Lastenradfahrern (Haugbøll, wie Anm. 3) insbesondere von Lastenradenthusiasten gesammeltes historisches Anzeigen- und Bildmaterial, zum Beispiel die beeindruckende Sammlung auf dem Blog www.transportfiets.net (31. 5. 2020). Anzeigen von Fahrradherstellern enthalten zuweilen aufschlussreiche Angaben zu Kosten, technischen Daten und Ausstattungsvarianten. Vornehmlich englisches Anzeigenmaterial findet sich unter <http://tradesmansbike.wordpress.com> (31. 5. 2020); John Pinkerton, *At Your Service. A Look at Carrier Cycles*, o. O. 1983, bietet dazu eine gedruckte, knapp kommentierte Zusammenstellung.
- 14 Vgl. Cox, Rzewnicki (wie Anm. 4). Neuere gegenwartsorientierte Studien zu vornehmlich ökonomischen Aspekten des gewerblichen Einsatzes von Lastenrädern in urbanen Räumen bieten in der Regel nur kursorische historische Kontextualisierungen; als Ausnahme vgl. den Projektbericht von Sara Basterfield, *Short History of Cargo Cycling. Lessons to be learned from (!) Present and Future. An Overview of the Use of Cycles for Goods Delivery in Selected EU Countries*, 2011, www.cyclelogistics.eu (31. 5. 2020).
- 15 Cox, Rzewnicki (wie Anm. 4), 147.
- 16 Vgl. Hans-Ulrich Schiedt, *Der Langsamverkehr*, Teil 1: *Die vormodernen Bedingungen des Verkehrs*, Bern 2010 (unveröffentlicht) und ders., «Langsamverkehr vor dem 20. Jahrhundert», in *Wege und Geschichte* 2012, 2, 12–18.
- 17 Zuletzt Eike-Christian Heine, Christian Zumbrägel, «Technikgeschichte, Version: 1.0», in *Docupedia-Zeitgeschichte*, 20. 12. 2018, http://docupedia.de/zg/Heine_zumbraegel_technikgeschichte_v1_de_2018 (31. 5. 2020); Martina Hessler, Heike Weber (Hg.), *Provokationen der Technikgeschichte. Zum Reflexionszwang historischer Forschung*, Paderborn 2019. Es ist sicher kein Zufall, dass David Edgerton in seiner breit rezipierten Darstellung dieser Perspektiven in einer kurzen Passage auch auf die Geschichte der Rikscha als Fallbeispiel verweist, vgl. ders., *The Shock of the Old. Technology and Global History Since 1900*, London 2006, 45–47. Zu parallelen Tendenzen in der Fahrradgeschichte vgl. Cox (wie Anm. 10), 27 f.
- 18 Einen Eindruck des Lastentransportes per Fahrrad in diversen militärischen Konflikten bietet das Bildmaterial in Jim Fitzpatrick, *The bicycle in Wartime. An illustrated history*, Washington 1998.
- 19 <https://tradesmansbike.wordpress.com/1953-mercury-cycle-master-roundsman-delivery-bicycle> (31. 5. 2020).
- 20 «Urban Landscape & Cycling Distances»; «Urban Alternatives to Cycling»; «Cycling as Traffic Policy»; «Social Movements & Impact»; «Cycling's Cultural Status», vgl. Oldenziel, de la Bruhèze (wie Anm. 5).
- 21 Vgl. Uwe Spiekermann, *Basis der Konsumgesellschaft. Entstehung und Entwicklung des modernen Kleinhandels in Deutschland 1850–1914*, München 1999, 597 f.
- 22 Vgl. o. V., «Neuerungen an Fahrrädern», in *Dinglers Polytechnisches Journal* 313 (1899), 87–93, hier 89.
- 23 Reinhold Reith, «Zur beruflichen Sozialisation im Handwerk vom 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert. Umrisse einer Sozialgeschichte der deutschen Lehrlinge», *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 76 (1989), 1–27, hier 19.
- 24 Vgl. Cox, Rzewnicki (wie Anm. 4), 131.
- 25 Vgl. zur Post Schimek (wie Anm. 10), 95–100.
- 26 Briese (wie Anm. 11), 147.
- 27 Haugbøll (wie Anm. 12), 240.

- 28 Vgl. zum Beispiel Jürgen Bönig, Museum der Arbeit (Hg.), *Tempo. Mein Laster. Warentransport im Wandel*, München 2008.
- 29 Undatiertes Blatt ohne Herkunftsnachweis, <https://tradesmansbike.wordpress.com/1953-mercury-cycle-master-roundsman-delivery-bicycle> (31. 5. 2020).
- 30 «Neuerungen an Fahrrädern», in *Dinglers Polytechnisches Journal* 313 (1899), 87–93, hier 89.
- 31 Ebd., 90.
- 32 Ebd., 91.
- 33 Ebd.
- 34 Details dazu in den von Haugbøll (wie Anm. 3) gesammelten Erfahrungsberichten, passim.
- 35 Vgl. ebd., 198 f.
- 36 Vgl. ebd., 100.
- 37 Vgl. ebd., passim; Samanta (wie Anm. 7); Gopa Samanta, «Urban mobilities and the Cycle Rickshaw», *dérive. Zeitschrift für Stadtforschung* 50 (2013), 49–54.
- 38 Vgl. Haugbøll (wie Anm. 3), 204–253.
- 39 Ein kurzer Film (1:30) eines Lastenradrennens 1933 in Bussum, Niederlande, findet sich auf Youtube: www.youtube.com/watch?v=8U5mT1feWw (31. 5. 2020).
- 40 Vgl. die in Anm. 7 genannten Titel.
- 41 Vgl. Ghebreziabiher, Poscher-Mika (wie Anm. 2), 44–47 und 51–58.
- 42 Vgl. Kurt Möser, *Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen 1880–1930*, Heidelberg etc. 2009.
- 43 Hinweis bei Cox, Rzewnicki (wie Anm. 4), 138.
- 44 Die Olsenbande (Olsen-Banden), Dänemark 1968, Filmminuten 00:31:04–00:32:30.
- 45 Filmminuten 01:03:04–01:07:25. Für den Hinweis auf diese Szene danke ich Anne-Katrin Ebert, Technisches Museum Wien.
- 46 Den Hinweis auf die „Postliesl“ verdanke ich Lilly-Britt Weiß, Berlin. Zu Letzterem vgl. www.transportfiets.net/2010/09/14/onthulling-van-hommage-aan-de-middenstand (31. 5. 2020).
- 47 Vgl. allgemeine Überlegungen zu diesem Spannungsfeld bei Harry Oosterhuis, «Bicycle Research between Bicycle Policies and Bicycle Culture», *Mobility in History* 5 (2014), 20–36.

Résumé

Ni connus, ni utilisés, ni pleinement valorisés? Conjonctures historiques du recours aux vélos cargo

En Europe, les différents modèles de vélos cargo sont restés, jusqu’aux années 1960, presque exclusivement réservés à des usages commerciaux, soit dans le commerce de détail, soit chez les grands prestataires de services comme la poste. Dans la foulée de la motorisation de masse, leur usage a pratiquement disparu. Après un regain de popularité limité à la contre-culture alternative de la fin des années 1970, les vélos cargo, sous une forme techniquement améliorée, ont connu depuis les années 2010 un essor qui s’est, pour la première fois, étendu à l’usage privé. En Asie, les modalités d’utilisation des vélos cargo révèlent une chronologie décalée, caractérisée aujourd’hui par un processus d’élimination graduelle faisant suite à leur utilisation généralisée antérieure, pour le transport des personnes comme des marchandises.

Cet article aborde dans un premier temps l'état relativement rudimentaire des recherches portant sur l'histoire des vélos cargo et du transport des marchandises en vélo. Sur cette base, il examine quatre aspects de l'utilisation des vélos cargo en Occident au XX^e siècle: les créneaux de leur utilisation commerciale, les modalités des déplacements correspondants, leurs fonctions en tant que symbole d'identité sociale et la manière dont ils étaient perçus. Il s'interroge enfin sur les raisons qui, jusqu'au début du XXI^e siècle, ont pu dissuader les particuliers d'utiliser le vélo cargo au quotidien.

(Traduction: Sabine Citron)