

Kapitel 2 - Wilde Frauen

DAMEN, DIE IN DIE PEDALE TRETEN

Starley, Erfinder des *Safety*-Modells, hatte auch Weitsicht genug, ein Fahrrad zu entwerfen, das speziell für Frauen geeignet war. Das 1887 auf den Markt gebrachte *Psycho Ladies' Safety* besaß einen Rahmen mit einer nach unten gebogenen Stange, also einem Durchstieg, sodass Fahrerinnen in langen, lästigen Röcken nicht über die Querstange steigen mussten. Das Modell hatte auch einen Kettenschutz, der verhinderte, dass sich die Kleider in den Speichen verfangen und es so zu Unfällen kam.¹

Ein Jahr später gaben die Mitglieder von Harriette H. Mills' Fahrradclub eine Bestellung auf, auch wenn das hieß, dass die *Psychos* den weiten Weg von Großbritannien bis in Mills' Heimatstadt Washington, D.C. verschickt werden mussten. Mills besaß bereits ein in den USA produziertes *Ladies' Dart*-Modell, aber diese konnten nicht schnell genug hergestellt werden, um die große Nachfrage zu befriedigen. Eine andere Firma nannte ihr Damenmodell *The Witch* – noch so ein Fall von offenbar kontraintuitiver Marketingstrategie, wenn man bedenkt, dass der Begriff damals noch nicht vom Feminismus positiv umgedeutet worden war. Trotz der fragwürdigen Namenswahl ist klar: Die Hersteller auf beiden Seiten des Atlantiks hatten erkannt, dass sie mehr Fahrräder verkaufen konnten, wenn sie diese speziell auf Frauen zuschnitten.

Aus meiner eigenen Familiengeschichte geht nicht hervor, ob, während Samuel Moss Rennmedaillen gewann, auch seine Frau, meine Urgroßmutter, vom Fahrradfieber gepackt wurde. Aber Statistiken zeigen, dass Mitte der 1890er-Jahre Damenräder ein Drittel des Marktes in Großbritannien und Nordamerika ausmachten. Das wäre ein Jahrzehnt zuvor, als der Hochradwahn noch in vollem Gange war, ein Ding der Unmöglichkeit gewesen.

Durch die Begeisterung, die das Radfahren unter bestimmten Mitgliedern der oberen Gesellschaftsschichten auslöste, erfuhr die Popularität von Damenrädern einen weiteren deutlichen Schub. Die Herzogin von Somerset zum Beispiel lud oft um die fünfzig Freund*innen zum Frühstück in das Seehaus im Battersea Park ein, bevor alle gemeinsam eine Runde durch den Park radelten. Die Gruppe liebte auch nächtliche Fahrten durch die Stadt, bei denen chinesische Laternen ihren Weg beleuchteten, bevor sie irgendwo für ein großes Abendessen einkehrten. Fahrräder zierten die Marmorsäle der Aristokratie in ganz London, und jeden Morgen wurden sie sorgfältig in Kutschen verladen und zusammen mit ihren Besitzer*innen zum örtlichen Park gefahren. Diener*innen in Uniform warteten auf den Stufen der großen Häuser dann darauf, die geschätzten Fahrräder nach der Rückkehr zu polieren.

Für die Mitglieder der feinen Gesellschaft ging es aber nicht nur darum, auf einem Fahrrad gesehen zu werden, sondern auch darum, ob man das neueste Modell hatte und welche Kleidung man dazu trug. Von Daisy Greville, Gräfin von Warwick (die Mätresse des Prinzen von Wales, des späteren Königs Edward VII.), wurde gesagt, sie habe sich die »tollwütige Krankheit, die allgemein als Cyclomanie bekannt ist«, eingefangen. Ihre

Leidenschaft fürs Radfahren machte sie zur Inspirationsquelle für das populäre Lied *Daisy Bell*, in dem es heißt: »But you'd look sweet on the seat / Of a bicycle built for two.« Die Presse stürzte sich begierig auf Daisy Greville und berichtete über die wechselnden Farben ihres Gefährts und die auf die Jahreszeiten abgestimmten Outfits – Moosgrün im Herbst, ganz in Weiß im Sommer, Braun und Gold im Frühling. Und die Modemacher kopierten eifrig alles, was sie trug.

Viele Damen der feinen Gesellschaft und einige berühmte Schauspielerinnen integrierten also ihr neues Hobby, wo immer es ging. Bei den Wochenendpartys in den teuren Landhäusern wurden Picknickausflüge, Geschicklichkeitsturniere und Fahrradparaden veranstaltet, alles natürlich in schicken Kostümen. Manche tauschten sogar bei der Fuchsjagd das Pferd gegen das Zweirad.

Die Damen der New Yorker Upper Class waren ebenso begeistert. Im Jahr 1894 berichtete das *CyclingMagazine*: »Schon um fünf Uhr morgens sieht man auf der Upper Fifth Avenue und dem Boulevard eine große Anzahl von Damen mit ihren Mägden oder Dienern fahren.« Einige von ihnen waren sicher auch Mitglieder im elitären *Michaux Club* am Broadway, der sich an die »oberen Vierhundert« der Stadt wandte (angeführt von der Doyenne der High Society, Caroline Astor) und in dem auch die Rockefellers und Roosevelts verkehrten. Im Jahr 1896, so zu lesen in *Harper's Magazine*, waren im Club »genauso viele Frauen wie Männer eingeschrieben«. Doch nur 250 Mitglieder wurden aufgenommen, und so entstand schnell eine lange Warteliste. Die Clubräume boten eine Bibliothek, einen Aufenthaltsraum für den High Tea und eine Übungshalle für die Wintermonate, in der die Mitglieder zu Musik fuhren und Synchronübungen machten – eine Art Äquivalent zu den heutigen *Peloton-* oder *SoulCycle*-Spin-Kursen.

Bei *Munsey's Magazine* war man von diesem Anblick fasziniert und erklärte »die komplizierten Figuren der Radfahrer*innen, während sie ihrem Leader zur Musik der Band durch die geräumige Halle folgen, zu einem der schönsten Anblicke in ganz Gotham«.

Im Frühjahr und Sommer wurden Gruppenfahrten zu landschaftlich reizvollen Zielen wie dem Riverside Drive organisiert, wo man zum Mittagessen einkehrte. Die Stadtplaner reagierten auf diese Begeisterung und legten einen Fahrradweg an, der vom Prospect Park bis zum Badeort Coney Island am Atlantik reichte. Er war so beliebt, dass er schon innerhalb eines Monats verbreitert und wegen Überbeanspruchung repariert werden musste.

Die italienische Königin Margherita von Savoyen war dem Fahrrad ebenfalls verfallen. Angeblich fuhr sie ein Rad mit Reifen aus massivem Gold. Königin Amélie von Portugal wiederum wurde von ihrem Mann zum Radfahren ermutigt, der sich Sorgen machte, dass sie zu viel Zeit mit dem Lesen von Büchern über Physik verbrachte. Sie nahm den Zeitvertreib mit Begeisterung auf, wobei ich hoffe, dass sie dennoch weiter Gelegenheit fand, ihrem Interesse an der Wissenschaft nachzugehen. Die Begeisterung der Aristokratie für das Radfahren war auch in China zu spüren. Dort fuhren die *Sing-song girls* (das chinesische Äquivalent der Geisha), die immer als Erste die neuesten Modetrends aufgriffen, durch die Parks der Städte.

Doch Ende 1896 setzten die Räder der High Society in London, New York und anderswo bereits wieder Staub an. Für sie war der Trend fast so schnell wieder vorbei, wie er begonnen hatte – sobald der Punkt erreicht war, an dem Fahrräder für die Massen erschwinglich wurden, verlor das Ganze die Exklusivität und damit seinen Reiz für die Oberschicht. Für die breite Masse war das dagegen noch lange nicht das Ende der Fahnenstange.

Auch die Kirche begann nun, das Radfahren langsam zu akzeptieren. Einige fortschrittliche Geistliche stellten Fahrradständer für die Gemeindemitglieder auf; es gab sogar Fahrradhochzeiten: 1897 heiratete ein italienisches Paar in einer Kirche am Londoner Leicester Square; die ganze Hochzeitsgesellschaft fuhr danach durch die Straßen, inklusive Braut und Bräutigam in ihrer Hochzeitskleidung, die Lenker mit Blumen geschmückt. Die Szene erregte so viel Aufsehen, dass die Polizei anrücken musste, um die Masse an Zuschauern in Schach zu halten. Doch nicht nur die heilige Ehe wurde auf Rädern zelebriert. 1896 berichtete das *Lady Cyclist Magazine* von einer Taufe, bei der die Amme mit dem Baby auf dem Arm auf einem Tandem mitfuhr, während der Rest der Gesellschaft auf etwa achtzig Fahrrädern folgte.

Auch Flitterwochen per Rad wurden zu einem Trend, oft fuhr das frisch verheiratete Paar auf einem Tandem. Tom und Helen Follett waren ein solches Paar, sie bekamen von einem Onkel ein Rad geschenkt und fuhren damit 1896 von New Orleans nach Washington, D.C., was etwa zwei Monate dauerte. Helen beklagte sich zwar über den schlechten Zustand der Straßen im Süden, war aber vom Leben auf zwei Rädern begeistert und beschrieb es als die »großartigste Erfahrung überhaupt«. Sie fühlte sich frei wie »ein Vogel, der über blumenbedeckte Prärien segelt; man kommt sich vor wie ein Windhund, der einem atemlosen, verängstigten Hasen hinterherspringt; man vergleicht sich sogar mit einem Blitz oder einer sirrenden Kanonenkugel. Man kann verstehen, wie sich Monte Christo fühlen musste, als er auf den Felsen kletterte und erklärte, die Welt gehöre ihm«.

Ein Jahr zuvor feierten in Frankreich die Physikerin Marie Curie und ihr Mann Pierre ihre Hochzeit ebenfalls mit einer Fahrradtour. Die Hochzeit war, wie von Marie gewünscht, sehr schlicht, ohne weißes Kleid, goldene Ringe oder Hochzeitsfrühstück und erst recht ohne religiöse Elemente. Ihre Tochter Ève schrieb in ihrer Biografie über ihre Mutter, dass der einzige Luxus des Paares die beiden »glitzernden« Fahrräder waren, die sie vom Hochzeitsgeld gekauft hatten. Unmittelbar danach, »unter Einsatz von einigen Tausend Pedalritten und ein paar Francs für eine Dorfunterkunft, fand das junge Paar den Luxus der Einsamkeit, den sie für lange, verzauberte Tage und Nächte miteinander teilten«. Ève schreibt weiter, dass »während dieser glücklichen Tage das engste Band geknüpft wurde, das man sich zwischen Mann und Frau nur vorstellen kann«. Das Radfahren sollte weiter ein fester Bestandteil in Maries Leben bleiben, es war ihre Möglichkeit, sich von ihrer anspruchsvollen Forschungsarbeit zu erholen, für die sie später als erste Frau mit einem Nobelpreis ausgezeichnet wurde. Jeden Sommer erkundeten Pierre und Marie per Rad einen Teil des ländlichen Frankreichs. Auch im achten Monat ihrer Schwangerschaft radelte Marie noch immer: Das Paar fuhr nach

Brest und legte dabei dieselben Entfernungen zurück wie sonst auch. Die Reise wurde erst unterbrochen, als die Geburt anstand und Marie nach Paris zurückkehrte.

DIE UNMÖGLICHKEIT, IM DAMENSITZ ZU FAHREN

Bevor das Radfahren Mitte der 1890er-Jahre bei der High Society in Mode kam, mussten Radfahrerinnen wie schon erwähnt oft mit Ablehnung und Missbilligung rechnen. Das reichte von kleineren Belästigungen – oft verknüpft mit dem Hinweis auf Weiblichkeit und Sittlichkeit bzw. deren vermeintlichen Mangel – bis hin zu offener Gewalt.

Die Suffragette und Schriftstellerin Helena Swanwick beschrieb ihre Erfahrungen auf dem Rad in London so: »Die Busfahrer waren sich nicht zu schade, mich mit der Peitsche zu schlagen, und Taxifahrer fanden es lustig, mir von hinten aufzufahren. Einmal wurde ich in einem Slum in Notting Hill an meinem Rock vom Rad gezogen.« Doch sie fuhr unbeirrt weiter, für sie überwogen eindeutig die Vorteile, es war eine Aktivität, die ihr Leben »ungemein bereichert hatte«. Sie und ihr Mann liebten es, von ihrem Haus in Manchester aus mit dem Rad aufs Land zu fahren, und sie tourten auch durch andere Teile Großbritanniens und sogar durch Frankreich. Helena hatte am Girton College in Cambridge studiert, es mag sein, dass sie eins der Vorbilder der berühmten Puppe auf dem Fahrrad war.

Auch die Schriftstellerin Evelyn Everett-Green musste feststellen, dass sie durch ihre Fahrt auf dem Rad Taxifahrer zu verärgern schien, die sie regelmäßig als »Flittchen« bezeichneten, und auch manche Frauen nannten sie »ekelhaft«. Ihre Freunde und ihre Familie versuchten, ihr vom Radfahren in London abzuraten, da sie es für »nicht sehr schicklich« hielten. Möglicherweise, so könnte man aus Evelyns Kommentar schließen, änderte sich aber deren Meinung später: »Im April 1895 galt man noch als exzentrisch, weil man Fahrrad fuhr, während schon Ende Juni die Exzentrizität bei denen lag, die nicht fuhren.«

Andere Radfahrpionierinnen sahen sich mit echter körperlicher Gewalt konfrontiert. Lady Dorothea Gibb wurde mit Steinen beworfen, als sie auf ihrem *Safety* durch York fuhr, aber auch sie ließ sich nicht davon abbringen und ermutigte sogar ihre Tochter, mitzufahren. Emma Eades, angeblich eine der ersten Frauen, die in London Rad fuhr, wurde von Männern wie Frauen ebenfalls mit Steinen beworfen. Als sie auch noch anfang, im *Alhambra*, einer Musikhalle am Leicester Square, vor Publikum Fahrradtricks vorzuführen, war ihre Familie so beschämt, dass die ganze Angelegenheit einfach totgeschwiegen wurde.

Das Bild der im College in Cambridge eingeschlossenen Studentinnen, draußen der grölende Männermob, ist eine gute Analogie dafür, wie die Geschlechternormen im 19. Jahrhundert konstruiert waren. Männer und Frauen hatte in getrennten Sphären zu existieren, Frauen sollten zu Hause bleiben und sich um ihre Familien kümmern, anstatt sich für alle sichtbar herumzutreiben; in dieser Rolle, in der sie weder über politische Macht noch wirkliche Bewegungsfreiheit verfügten, waren Frauen viel leichter zu kontrollieren, sie waren praktisch Gefangene in ihren eigenen Häusern. Zudem wurde

ihnen als dem »schwachen Geschlecht« gesagt, dass sie einen völligen Zusammenbruch riskierten, sollten sie sich geistig oder körperlich zu sehr anstrengen. Vor dem Gesetz gehörten sie, solange sie ledig waren, ihren Vätern, und wenn sie heirateten, mussten sie ihren Besitz und ihren Körper dem Ehemann überlassen, ebenso wie ihren Lohn, falls sie arbeiteten. Die Bereiche des öffentlichen und sozialen Lebens, wie Arbeit, Politik und Bildung, waren eine reine Männerdomäne. Es war eine Zeit, in der eine Frau Unruhe stiften konnte, indem sie einfach allein auf die Straße ging; Frauen, die das taten, riskierten, wegen Prostitution verhaftet zu werden. Mit ihren neuen Fahrrädern entkamen Frauen dem häuslichen Gefängnis und nahmen sichtbar Platz auf der Straße ein – im Geltungsbereich der Männer.

Das Zeigen des eigenen Körpers und der Umgang mit diesem wurde ebenfalls eingeschränkt. Frauen, die »anständig« erzogen worden waren, verbargen ihre Figur mit langen Röcken und Unterröcken und hielten sich so oft wie möglich im Haus auf. Während es für Frauen aus der Arbeiterklasse akzeptabel war, sich zu schinden und zu schuften, galten die Töchter der feinen Gesellschaft als zu fragil und kostbar, um ins Schwitzen zu kommen. In Jane Austens Roman *Stolz und Vorurteil* (1813) ist die erzkonservative Caroline Bingley empört darüber, dass Elizabeth Bennet zu Fuß fünf Kilometer ins nahe gelegene Netherfield geht, um ihre kranke Schwester zu pflegen, und hält sie für eine Ausgestoßene, weil sie allein und in schlammverdrehten Röcken unterwegs ist.

Als körperliche Aktivität vor aller Augen musste das Radfahren mit diesem Kodex von Weiblichkeit zwangsläufig in Konflikt geraten. Bevor es das *Safety* gab, waren Frauen aus den wohlhabenden Klassen, wenn sie überhaupt Sport treiben wollten, angehalten, dabei vornehm und »damenhaft« zu sein. Krocket, Bogenschießen, Golf oder Rasentennis galten als zulässig, weil diese Aktivitäten – abseits der neugierigen Blicke – hinter Mauern oder in privaten Gärten stattfanden. Geschwommen wurde bis in die 1920er-Jahre nach Geschlechtern getrennt; und obwohl damals die weibliche Badekleidung mit ihren knielangen Wollbadekleidern, die über Pumphosen und schwarzen Strümpfen getragen wurden (nun wahrlich kein Outfit, mit dem man mal eben ein paar Bahnen zieht), eher einem Burkini als einem Bikini ähnelte, galt der Anblick einer Frau in Badekleidung für die vornehme Gesellschaft noch immer als zu gewagt. Mitte der 1890er-Jahre kamen die ersten Frauenfußballspiele auf, doch sie wurden aufgrund von Protesten schnell wieder eingestellt (und erst im Ersten Weltkrieg wieder aufgenommen, wo sie sich dann großer Beliebtheit erfreuten).

Natürlich gab es Frauen, die trotz dieser restriktiven Vorstellungen großartige Leistungen vollbrachten – etwa die Besteigung von Bergen und Gletschern in den Alpen –, aber sie waren selten. Helena Swanwick und ihresgleichen übten Widerstand gegen die Regeln aus, die sie eindämmern und kontrollieren sollten. Sie erkämpften sich ihren Platz auf der Straße und bewiesen dabei, dass sie durchaus funktionstüchtige Beine besaßen. Für viele Viktorianer*innen waren sie wilde, gefährliche Frauen und eine Bedrohung der öffentlichen Ordnung. Viele waren der Meinung, man müsse sie überwachen lassen, und die reißerischen Geschichten in den Lokalzeitungen über sie taten ihr Übriges.