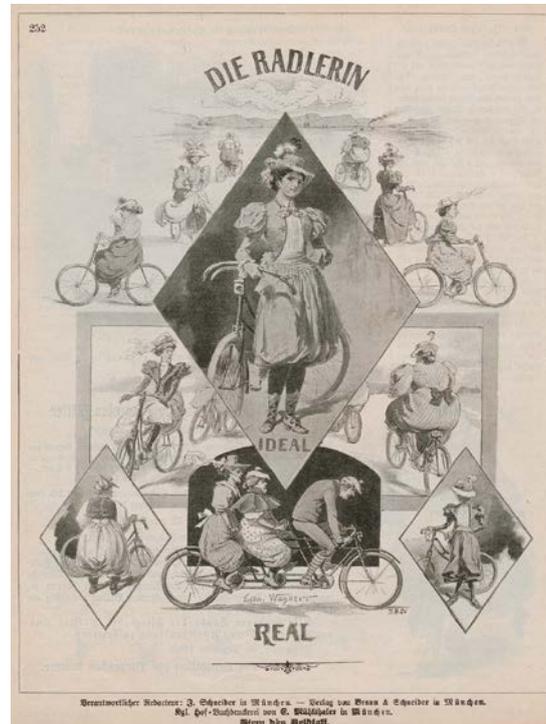


Die Radlerin und ihr Kostüm



Die Radlerin, Fliegende Blätter 107, 1897, Nr. 2734, S. 252
Wagner/Erdmann (Zeichner/Maler) Heidelberg, Universitätsbibliothek, G 5442-2 Folio RES

„Eine gewisse Wurstigkeit gegen schlechtes Wetter ist unbedingtes Erfordernis für die Tourenfahrerin. Man fährt ja natürlich weniger, bleibt auch mal zuhause, wenns gar zu toll aussieht, aber man setzt nicht ganz und gar aus. Eine schlechte Radlerin, die ihrem Rade einen Winterschlaf gestattet, wie ihn Igel und Murmeltiere halten. Aber manchmal giebt's doch besonders im Winter Zeiten, wo das Fahren unmöglich ist. Und das empfindet man sofort körperlich und geistig schwer.“ (Rother 1982, S.113)

Diesem im Jahre 1897 von Amalie Rother formulierten Bekenntnis wird noch heute jeder passionierte Radfahrer, ob männlich oder weiblich, bedingungslos zustimmen. Amalie Rother war nicht nur Pionierin des „Damenfahrsports“, sie war auch Vorsitzende des Damen-Radfahr-Klubs Berlin. Von den Anfängen ihrer Aktivitäten weiß sie zu berichten: „In Berlin dürften meine Freundin Fräulein Clara Beyer und ich die ersten Damen gewesen sein, die sich dem entsetzten Volke auf dem Rade zeigten, und zwar auf dem Dreirad. Das war 1890. ... Sofort sammelten sich hunderte von Menschen, eine Herde von Straßenselbstern schickte sich zum Mitrennen an, Bemerkungen lebenswürdigster Art fielen in Haufen, kurz, die

Sache war der reinste Spießrutenlauf, so dass man immer wieder fragte, ob das Radfahren denn wirklich alle Scheußlichkeiten aufwäge, denen man ausgesetzt war.“ (Rother 1982, S.112). Bis zur allgemeinen Akzeptanz war es für die Radfahrerinnen noch ein weiter Weg.

Die Geschichte des Fahrrades begann bekanntermaßen in Baden-Württemberg. Als Erfinder des Zweirads gilt Freiherr Carl Friedrich Drais von Sauerbronn (1785–1851), der aus Karlsruhe stammte und in Heidelberg studierte. Er erkannte den Nutzen eines mit der eigenen Körperkraft betriebenen Verkehrsmittels und baute 1817 ein Laufrad mit Lenkstange und Holzgestell, das als Vorläufer des heutigen Fahrrads gilt. Drais bemühte sich mit öffentlichen Fahrten um publikumswirksame Demonstration seiner Erfindung. 1818 erhielt er für das von ihm entwickelte Laufrad ein Großherzogliches Privileg. Ein Exemplar dieses Gefährts ist im Deutschen Museum in München (HG 4328, Leihgabe GNM Nürnberg) ausgestellt, ein weiteres befindet sich im Kurpfälzischen Museum in Heidelberg (GH 46). Letzteres ist ein zeitgleicher Nachbau des Drais'schen Vorbilds, der dem Museum 1896 vom Heidelberger Radler-

club geschenkt wurde. Im Jahre 2017 wird die 200-jährige Geschichte des Fahrrades gefeiert und damit rückt auch die Draisine wieder in den Fokus der Wahrnehmung. Das Heidelberger Exemplar wird ab November 2016 als Exponat auf der Ausstellung „2 Räder – Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades“ im Technoseum in Mannheim zu sehen sein.

Tatsächlich entspricht das Grundprinzip der Draisine den heutigen Kinderlaufrädern. Pedale und Kettenantrieb gab es zunächst nicht. Diese Technik setzte sich erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts durch. In Neckarsulm erkannte der Firmenchef Gottlob Banzhof (1858–1930) das Potenzial der neuen Antriebstechnik. Er stellte seine Firma (ab 1892 NSU), die zunächst Strickmaschinen produziert hatten, auf Zweiräder um und bediente damit erfolgreich den wachsenden Markt. Die Entwicklung und Etablierung des Damenfahrrads verlief vergleichsweise schleppend. Vorreiter auf diesem Gebiet waren die Engländer. Denis Johnson entwickelte bereits 1820 ein über 30 Kilo schweres Laufrad aus Metall unter dem Namen „Ladies Pedestrian Hobby Horse“. Es besaß einen tiefen Einstieg und erlaubte das Tragen langer Kleider. Das einzige erhaltene Exemplar dieses wohl wenig verbreiteten Typs befindet sich heute im Science Museum in London. Etwas mehr Anklang fanden die Damenmodelle des in Frankreich entwickelten Velozipeds. Doch erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts gelang der Durchbruch. 1893 hatte in Berlin das erste Damenradrennen stattgefunden, das dem Sport zu Popularität verhalf. Kritiker konnten sich bei diesem Ereignis versichern, dass die Sportlerinnen „keinen Moment ein unschönes Bild“ abgaben. Von den Befürwortern des Radsports wurde stets der segensreiche Einfluss auf Geist und Körper gepriesen, der mit der Bewegung und dem Aufenthalt im Freien einherging. Manchem war das Rad sogar ein Mittel zur Charakterbildung, zur seelischen Zucht, das der inneren Erschlaffung entgegenwirkte.

Da Radfahrerinnen in Hosen damals einem öffentlichen Ärgernis gleichkamen, taten die Damen sich zunächst schwer, die Möglichkeiten der neuen Mobilität für sich zu nutzen. Die Hochräder waren fast nur von Artistinnen gefahren worden. Die schicklichere Variante war das dreirädrige Stahlrad, das das Tragen der knöchellangen Röcke gestattete. Bahnbre-

chend war die Wandlung der Damenbekleidung durch das Zweirad. Ein Plädoyer für funktionale Kleidung auf dem Fahrrad formulierte Ende des 19. Jahrhunderts auch die bereits zitierte Amalie Rother: „*Das erste, was unbedingt in die Rumpelkammer muss, ist das Korsett. Tiefes und lebhaftes Atmen .. kann nur geschehen bei voller Ausdehnung des Brustkorbs.*“ (S.116). Sie weist auch auf die Gefahren eines langen Rocks hin, der sich in Pedal und Kette verfangen kann. Der lange Rock musste nun verschiedenen Kostümen weichen, die von einem weiten Hosenrock über die Pumphose bis zur eng anliegenden Reithose variierten. Die amerikanische Frauenrechtlerin Amelia Bloomer (1818–1894) war eine der ersten, die sich bereits in der Jahrhundertmitte für eine Reform der Damenbekleidung eingesetzt hatte und knöchellange, weite Hosen für Frauen entwarf, die nach ihr „Bloomers“ genannt wurden. Darüber wurde ein knielanges Kleid getragen. Die ersten mehr oder minder geeigneten Kostüme für den Damenradsport entsprachen der Bloomer-Kleidung.

Allein schon der Umstand, dass Frauen überhaupt rittlings auf dem Rad saßen, empörte konservative Kreise. Hier wurden kritische Stimmen laut. Die heikelste Frage beim Radfahren der Damen war zweifellos die Kostümfrage. Beantwortet wurden vor allem Hosen, die damals allzu freizügig erschienen. Auf die Frage der Schicklichkeit bezieht sich auch die Darstellung der „Radlerin“ aus den Fliegenden Blättern, die das Kostüm der Radfahrerin um 1900 „ideal“ und „real“ karikaturistisch gegenüberstellt. Die anmutige Erscheinung der stehenden jungen Frau mit knielanger Pluderhose, durchbrochenen Stiefeln und Hut wird kontrastiert durch teils schwergewichtige, strampelnde Frauen, die weibliche Eleganz vermissen lassen. Trotz aller Kritik und allen Spotts ließ sich die Damenwelt nicht dauerhaft vom Radfahren abhalten, sei es nun in Hose oder Rock! Schließlich bot ihnen das Fahrrad die Möglichkeit, sich außerhalb des Hauses frei und unabhängig zu bewegen. Diente es zunächst vor allem als exklusives Freizeit- und Sportgerät, so wurde es bald zum alltäglichen Verkehrsmittel. Als solches ebnete das Fahrrad auch den Boden für die spätestens seit dem 1. Weltkrieg zunehmende Erwerbstätigkeit der Frauen.

Karin Tebbe

Literatur:

Frieder Hepp: Laufrad des Freiherrn Karl von Drais (1785–1851), Kunstwerk des Monats August 2000, Nr. 185, Hg. Kurpfälzisches Museum der Stadt Heidelberg. | Hans-Erhard Lessing, Automobilität. Karl Drais und die unglaublichen Anfänge, Leipzig 2003. | Amalie Rother, Das Damenfahren. In: Paul von Salvisberg (Hg.), Der Radsport in Bild und Wort, München 1897 (Reprint in: Hans-Erhard Lessing, (Hg.): Fahrradkultur 1. Der Höhepunkt um 1900. Reinbek, Rowohlt 1982, S. 111–127) | Amalie Rother, Das Damenfahren (1897), in: Hans-Erhard Lessing: Ich fahr

so gerne Rad – Geschichten vom Glück auf zwei Rädern, München 2007, S. 88–107. | Gundula Wolter: Hosen, weiblich, Diss. Berlin 1993, S. 316–338.

Impressum:

Redaktion: Ulrike Pecht, Layout: Caroline Pöll Design
Foto: Heidelberg, Universitätsbibliothek, G 5442-2 Folio RES
<http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/fb107/0257> (6/2016)
Druck: City-Druck Heidelberg
Nr. 376 © 2016 KMH, Hauptstraße 97, 69117 Heidelberg
kurpfaelzischesmuseum@heidelberg.de
www.museum-heidelberg.de