

trieben sie seit alters her. Die Reiterei hat auch nie für «unweiblich» gegolten. Aber alle anderen Sports, Turnen, Jagd, Schwimmen, Rudern, Schlittschuhlaufen blieben lange der Frau verschlossen. Nur langsam und zögernd wagten einzelne kühne Pionierinnen der allgemeinen Missbilligung Trotz zu bieten und unbekümmert um alles Altweibergezeter zu thun, war sie für gut und richtig erkannt hatten. Meist hat es eine Reihe von Jahren gedauert, bis ein Sport eine ausreichende Zahl von Anhängerinnen fand, um als eingeführt zu erscheinen. Hier unterscheidet sich der Radfahrersport wesentlich von allen anderen Sports. Es sind lange Jahre seit dem Auftreten des ersten Boneshakers vergangen, bis von einer wirklichen Verbreitung des Radfahrersports die Rede sein konnte. Sowie aber eine praktische Maschine, das Pneumatikniederrad, hergestellt war, stand der Radfahrersport fast mit einem Schlage auf der jetzigen Höhe. Dies trifft auch für das Radfahren der Frauen zu. Das Hochrad war naturgemäss der Frau so gut wie ganz verschlossen. Es ist von Frauen, abgesehen von Artistinnen, nur in ganz vereinzelt Fällen bestiegen worden. In München sollen Anfangs der 80er Jahre die Damen einzelner eifriger Radfahrer als Knaben verkleidet Hochrad gefahren sein. Namen habe ich nicht erfahren können. Diese Damen sind jedenfalls die ersten deutschen Fahrerinnen gewesen. In Amerika ist das Hochrad etwas mehr von Damen benutzt worden, praktische Erfolge sind auch dort nicht damit erzielt worden. Das «alte stolze Hochrad» war und blieb nun einmal ein gar zu unpraktisches Ding. Es war dem Tode geweiht, sobald ein brauchbares Niederrad hergestellt war. Solange behalfen sich die vereinzelt Damen, die durchaus radfahren wollten, mit dem Dreirade.

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 Dreirad. Das war 1890. Wir liessen uns zunächst die Räder nach auswärts bringen und radelten auf stillen Waldchauseen, von den vereinzelt Passanten teils mit tugendhaftem Entsetzen, teils mit Hohngelächter und Bemerkungen unzweideutigster Art begrüsst. Dann wagten wir es, in frühester Morgendämmerung die Stadt zu durchfahren und endlich wurde auch eines schönen Nachmittags vom Blücherplatz aus gestartet. Sofort sammelten sich hunderte von Menschen, eine Herde von Strassenjungen schickte sich zum Mitrennen an, Bemerkungen lebenswürdigster Art fielen in Haufen, kurz, die Sache war das reinste Spiessrutenlaufen, so dass man sich immer wieder fragte, ob das Radfahren denn wirklich alle die Scheusslichkeiten aufwäge, denen man ausgesetzt war. Eigentümlich war dabei, dass am rüdesten und gemeinsten sich nicht die unterste Volksklasse benahm, sondern der Pöbel in Glacéhandschuhen und zur Schande meiner Landsmänninnen muss ich das leider sagen, Frauen, die ihrem Aeusseren nach den besseren Ständen

angehörten. «Pfui, wie gemein!» war ungefähr das Mildeste, was man von «schönen» Lippen zu hören bekam. Ich habe eine Zeitlang die gehörten Redeb Blüten gesammelt. Leider ist mir die Aufzeichnung verloren gegangen. Neben ganz unflätigen Schimpfworten waren es meist praktische Ratschläge, wie wir wirtschaftlich unsere Zeit an Stelle des Radfahrens besser anwenden sollten. Das Komischste leistete eine alte Dame in Berlin W. Sie stand auf dem Bürgersteig und sah mich ankommen. Ihr Gesicht zeigte ein derartiges starres Entsetzen, dass ich unwillkürlich in langsamstes Tempo fiel und sie mir genau ansah. Während ich ganz langsam bei ihr vorbeifuhr, platzten ihr plötzlich die Worte heraus: «Das ist ja gar nicht möglich!» Und es war nicht nur möglich, es war sogar Thatsache. Heute wird sie sich wohl daran gewöhnt haben. Auch abgesehen von den sympathischen Strassenkundgebungen hatte die Radfahrerin gesellschaftlich mit einem geradezu fanatischen Hasse zu kämpfen. Alles Verweisen auf Reiterinnen, Schlittschuhläuferinnen half nichts, Radfahren war und blieb «unweiblich». Einen vernünftigen Grund, warum, konnte natürlich niemand angeben.

Alles das war wohl geeignet, einem manch liebemal die Thränen in die Augen zu treiben. Aber dann, wenn man endlich draussen angelangt war und unter dem grünen Laubdach auf schöner Chaussee dahinflog, wenn die Brust sich weitete und das Herz höher schlug, dann schwor man sich wieder: Und wenn es noch neunmal toller käme, ewige Treue dem Radfahrersport! Aehnlich ist es den Radfahrern wohl überall im deutschen Vaterlande ergangen, ich habe wenigstens noch nicht gehört, dass irgendwo die erste Radfahrerin mit grossem Wohlwollen aufgenommen worden wäre.

Auf den Gedanken, die Kleidung der Maschine entsprechend zu ändern, das heisst in Hosen zu fahren, wären damals selbst die Kühnsten unter uns nicht geraten. Auf das Dreirad setzte man sich, weil es zur Not das Fahren im Kleide gestattete. Dass der Rover erheblich leichter und bequemer fahrbar war, sahen wir ja, aber er war uns verschlossen, weil wir ihn nicht im Kleide fahren konnten. Da wurde endlich das Damenrad konstruirt, eine Maschine, die durch Weglassung der oberen Querstange aus dem Rahmen das Fahren im Kleide gestattete. 1892 gesellte sich als dritte Berliner Fahrerin Frau Ida Caspari zu uns und das Zweiradfahren wurde begonnen. Ich bin gewiss heute keine Freundin des eben so hässlichen wie unpraktischen Damenrades, aber das steht fest: Ohne diese Maschine hätte das Damenfahren nie den jetzigen Aufschwung genommen, die besseren Kreise hätten sich viel schwerer zum Fahren entschlossen. Das besserte sich natürlich in dem Masse, in dem die Zahl der Fahrerinnen zunahm. Einen ganz erheblichen Fortschritt brachte hier das erste Damenrennen im September 1893. Ueber Damenrennen an sich werde ich unten Gelegenheit haben mich zu äussern, hier