

Von der *Flâneurie* zur *Voyage*. Frühe Radreisen als Sonderform der weiblichen Mobilitätsgeschichte(n) im englischen Radsport?

Christoph Elbl*

Abstract

Gestützt auf tief verankerte Ressentiments und etablierte Geschlechterrollen gingen der Emanzipation von Frauen im englischen Radsport Ende des 19. Jahrhunderts heftige gesellschaftliche Debatten voraus. Während in der Forschung dahingehend mit der *Flâneurie on Bicycles* alltägliche Radfahrten zur Zeit der Jahrhundertwende bereits berücksichtigt wurden, fehlt eine Betrachtung mehrtägiger Radreisen gänzlich. Unter dem Blickpunkt von *Gender* und *Mobility* definiert dieser Artikel mit der *Voyage* frühe Radreisen erstmals als Sonderform insbesondere weiblicher Mobilitätsgeschichten im Sport. Erläutert werden sowohl die vielfältigen Voraussetzungen als auch spezifischen Charakteristika zeitgenössischer Radreisen. Zur Konkretisierung wird mit dem kaum erforschten Tagebuch Amy Maldens aus den Jahren 1901 und 1903 zudem eines der raren Selbstzeugnisse weiblicher Radreisender analysiert.

1. Einleitung

145 Jahre nach der Veröffentlichung von Jules Vernes Roman *Reise um die Erde in 80 Tagen*¹ brach der Schotte Mark Beaumont im Sommer 2017 von Paris auf, um dasselbe Ziel wie der fiktive Protagonist Phileas Fogg zu erreichen – die Umrundung der Erde in 80 Tagen. In Zeiten des Flugverkehrs zweifellos keine große Herausforderung, hätte Beaumont die knapp 29.000 Landkilometer nicht ausschließlich mit seinem Fahrrad zurückgelegt. Unterstützt von einem sechsköpfigen Team gelang es ihm, binnen 78 Tagen, 14 Stunden und 40 Minuten wieder nach Paris zurückzukehren und somit den bisherigen Weltrekord um 44 Tage zu unterbieten. Ein

* Christoph Elbl, B.Ed.Univ. BA, ist Studierender im Masterstudium Lehramt Geographie und Geschichte sowie im Masterstudium Geographie mit Schwerpunkt Stadtökologie und Management von Ökosystemen an der Paris Lodron Universität Salzburg. Die vorliegende Arbeit wurde im Wintersemester 2018/19 bei Mag. Andreas Praher als Proseminararbeit im Bachelorstudium Geschichte eingereicht. Vgl. hierzu, in Kürze veröffentlichte, Abschlussarbeit: Christoph ELBL, "A delicious sense of freedom about it all". Die Reisetagebücher Amy Maldens, 1898-1903. Edition und Kommentar, Masterarbeit, Universität Salzburg 2020

Mein besonderer Dank gilt sowohl dem *Modern Records Centre* der Universität Warwick für die unentgeltliche Bereitstellung von Amy Maldens Radreisetagebuch als auch Mark Jacobson für die wertvollen Hinweise zum familiären Umfeld der Diaristin.

¹ Jules Verne, *Reise um die Erde in 80 Tagen*, 5. Auflage, Würzburg 1990 (Original 1873).

Blick in die Liste der vormaligen Rekordhalter*innen verrät, dass nicht nur Männer den Versuch der Weltumrundung auf zwei Rädern erfolgreich beendet haben. Auch zahlreichen Frauen glückte dieses anspruchsvolle Unterfangen, allen voran der US-Amerikanerin Annie Cohen Kopchovsky.² Angespornt durch eine Wette zweier Geschäftsmänner, so die Tradierung, beanspruchte ihre Reise 1894/95 jedoch noch 15 Monate. Das tatsächliche Ausmaß der zurückgelegten Radstrecken ist heute ebenso wenig validiert wie die subjektiven Motive der frühen Rekordhalterin, deren Weltumrundung in der Retrospektive vielmehr als gut inszenierter Akt kommerzieller Öffentlichkeitswirkung anmutet.³

Waren solch räumlich und zeitlich ausgedehnte Radreisen ohne männliche Begleitung zur Zeit des *cycle craze*⁴ Ende des 19. Jahrhunderts keinesfalls die Norm, stellten Fahrrad fahrende Frauen wie Annie Kopchovsky per se weltweit keine Seltenheit mehr dar. Bedingt durch die gesellschaftliche Emanzipation der Frau, den technischen Fortschritt sowie die Ausbildung einer Freizeit- und Sportkultur, wandelte sich das Radfahren in den 1890er Jahren vom Elite- zum Breitensport. Neben den unterprivilegierten Gesellschaftsschichten genossen nun auch vormals diffamierte Radfahrerinnen das Männerprivileg der persönlichen Mobilität und sportlichen Betätigung, wodurch sich das weibliche Selbstbild wie auch die gesellschaftlichen Geschlechterrollen nachhaltig veränderten.⁵ Zu Recht erachteten führende zeitgenössische Vertreterinnen der Frauenrechtsbewegung das Fahrrad als essenziellen Katalysator der Emanzipation.⁶

² Annie Cohen Kopchovsky (1870–1947), besser bekannt als Annie „Londonderry“, wurde 1870 in Riga geboren. Noch in ihren Kinderjahren migrierten ihre Eltern in die USA. Über die Biographie Kopchovskys vor der Weltumrundung existiert kaum gesichertes Wissen.

³ Bisläng wurde Annie Kopchovskys Weltumrundung nur in einer Publikation populärwissenschaftlich aufgearbeitet, weshalb sich viele überspitzte Tradierungen bis heute halten konnten. Vgl. Peter ZHEUTLIN, *Around the World on Two Wheels. One Woman, one Bicycle, one unforgettable Journey*, New York 2007.

⁴ Der Begriff des *cycle craze*, des „Fahrradwahns“, beruht maßgeblich auf Richard Harmonds 1971 erschienenem Artikel *Progress and Flight*. Vgl. Richard HARMOND, *Progress and Flight. An Interpretation of the American Cycle Craze of the 1890s*, in: *Journal of Social History* 5/2 (1971), 235–257. Gegenwärtig wird in der Geschichtswissenschaft nicht mehr von einem „Wahn“, sondern fundamentalen gesellschaftlichen Wandel und einer Umkehr akzeptierter Normen ausgegangen. Vgl. z. B. Phillip G. MACKINTOSH / Glen NORCLIFFE, *Flâneurie on Bicycles. Acquiescence to Women in Public in the 1890s*, in: *Canadian Geographer* 50/1 (2006), 17–37, hier 18.

⁵ Vergleichbare Emanzipationsmöglichkeiten taten sich für Frauen auch in anderen Sportarten wie Tennis, Krocket, Badminton und dem Alpinismus auf. Vgl. Dennis BRAILSFORD, *British Sport. A Social History*, 2. Auflage, Cambridge 1997, 92; sowie weiterführend: Karen STOCKHAM, *The „Feminine Stamp“ in Women’s Mountain Travel, 1808–1910*, in: Precious McKenzie Stearns, Hg., *Women Rewriting Boundaries. Victorian Women Travel Writers*, Newcastle Upon Tyne 2016, 79–104; Robert J. LAKE, *A Social History of Tennis in Britain*, Abingdon / New York 2015; und für eine allgemeine, auf Deutschland bezogene Einführung: Gertrud PFISTER, *100 Jahre Frauen im Sport. Anfänge, Entwicklungen, Perspektiven*, in: Gabriele Sobiech / Sandra Günter, Hg., *Sport & Gender – (inter)nationale sportsoziologische Geschlechterforschung. Theoretische Ansätze, Praktiken und Perspektiven*, Wiesbaden 2017, 23–34.

⁶ Als prominenteste Beispiele seien etwa die Wiener Künstlerin und Frauenrechtlerin Rosa Mayreder oder die US-amerikanische Bürger- und Frauenrechtsaktivistin Susan B. Anthony genannt. Vgl. Marilyn BONNELL, *The Power of the Pedal. The Bicycle and the Turn-of-the-century Woman*, in: *Nineteenth Century Contexts* 14/2 (1990), 215–

Auch der Geschichtswissenschaft blieb diese historische Bedeutung des Fahrrades nicht lange verborgen: Vor allem im anglophonen Raum widmeten sich zahlreiche Publikationen dieser Thematik, die gewählten Zugänge variieren dabei jedoch stark. Ließ sich die Entwicklung des frühen Radsports zunächst als Sozialgeschichte begreifen, wurde sie rasch mit der Frauen- und Geschlechtergeschichte verknüpft, zu deren einschlägigen Forschungsfeldern etwa die Veränderung der sozialen Gewohnheiten und weiblichen Identitäten sowie der Wandel des zeitgenössischen Radkleidungsstils zählen.⁷ Seltener hingegen wurde die explizite Perspektive der Sportgeschichte gewählt, um beispielsweise der Technikentwicklung oder Professionalisierung des Radrennsportes nachzugehen.⁸ Einen raumbezogenen Zugang beschritt indes Gary Tobin, der aus dem Fahrradboom der 1890er Jahre die Entstehung des modernen Tourismus herleitete.⁹ Mit dem Konzept der *Flâneurie on Bicycles* als alltägliches Radfahren zur Demonstration der gesellschaftlichen Stellung suchten Phillip Mackintosh und Glen Norcliffe im Jahr 2006 gezielt die Verbindung zu den *Mobility Studies*¹⁰. Die beiden Geographen versäumten es jedoch, ihren Ansatz weiterzudenken und auf überregionale, mehrtägige Radreisen als nicht alltägliches Pendant zur *Flâneurie* Rücksicht zu nehmen.¹¹

Vor diesem Hintergrund greift der vorliegende Artikel die bislang nicht systematisch erforschte Thematik von Radreisen im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert auf und definiert diese unter dem Begriff der *Voyage à vélo* als spezifische Form der (Sport-)Mobilität. Ausgehend von der Annahme, dass sich Mobilitäten und Migrationen entlang dreier Ebenen – zeitlich, räumlich und motivisch – festlegen lassen, wird dabei der unikale Charakter dieser mehrtägigen, über den alltäglichen Aktionsraum hinausreichenden und intrinsisch zum Zweck der

239, hier 215–220, 224, 227; David RUBINSTEIN, Cycling Eighty Years Ago. A Change in Social Habits when the New Bicycle Replaced the Old Penny-Farthing, in: *History Today* 28/8 (1978), 544–547.

⁷ Vgl. z. B.: BONNELL, Power; RUBINSTEIN, Cycling; Clare S. SIMPSON, Respectable Identities. New Zealand Nineteenth-Century 'New Women' – on Bicycles!, in: *The International Journal of the History of Sport* 18/2 (2001), 54–77; Brian GRIFFIN, Cycling and Gender in Victorian Ireland, in: *Éire-Ireland* 41/1 (2006), 213–241; Glen NORCLIFFE / Phillip G. MACKINTOSH, Men, Women and the Bicycle in the Late Nineteenth Century, in: Glen Norcliffe, Hg., *Critical Geographies of Cycling. History, Political Economy and Culture*, New York 2016, 155–176.

⁸ Vgl. z. B.: Keith GREGSON / Mike HUGGINS, Ashbrooke Whit Sports, Sunderland and its Records. A Case Study of Amateurism in Late Victorian and Edwardian Athletic and Cycling Competition, in: *The International Journal of the History of Sport* 31/9 (2014), 994–1011; Jean-François MIGNOT, The History of Professional Road Cycling, in: Daam Van Reeth / Daniel J. Larson, Hg., *The Economics of Professional Road Cycling*, Heidelberg u. a. 2016, 7–32.

⁹ Vgl. Gary A. TOBIN, The Bicycle Boom of the 1890's. The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist, in: *The Journal of Popular Culture* 7 (1974), 838–849.

¹⁰ Unter *Mobility Studies* wird ein noch junger, interdisziplinärer Forschungszweig verstanden, der „mobile Systeme“, beispielsweise Tourismus, Verkehr oder Warenströme, als soziale Phänomene erfasst und mittels neuer historiographischer Analysemethoden untersucht. Vgl. weiterführend: John URRY, *Mobilities*, Cambridge / Malden 2007; Colin G. POOLEY, *Mobility, Migration and Transport. Historical Perspectives*, London 2017; Reiner RUPPMANN, „Transport-, Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte“ oder „Mobilität in der Geschichte“? Zur Diskussion über Methoden und Profilierung eines Forschungsfeldes, in: *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 103/2 (2016), 201–208.

¹¹ Vgl. MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*.

Erholung und Erkundung motivierten Radreisen herausgearbeitet, um das Konzept der *Flâneurie* zu erweitern. Unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte Raum und Gender an der Schnittstelle von Mobilitäts-, Geschlechter-, Sport- und Sozialgeschichte verortet, soll einerseits erörtert werden, weshalb Radreisen eine Sonderform der Sportmobilität darstellen und in welchen Bereichen sie sich von anderen Formen der Migration und Mobilität unterscheiden. Andererseits wird der Frage nachgegangen, welche Rolle die Kategorie „Geschlecht“ in diesem spezifischen Sportmobilitätstypus einnimmt und welche leitenden Motive und persönlichen Handlungshorizonte sich für radreisende Frauen ergaben.

Da sich vorangegangene Untersuchungen¹² überwiegend auf Literatur- und Printquellen, allen voran historische Tageszeitungen und Radmagazine, gestützt haben, soll in dieser Arbeit ein alternativer Zugang über „first-person-narratives“ – sogenannte Ego-Dokumente¹³ – erfolgen. Zu dieser Quellengattung zählt auch das bisher kaum erschlossene Radreisetagebuch der englischen Vikarstochter Amy Malden aus dem frühen 20. Jahrhundert. Als äußerst persönliches Dokument macht es das Kernstück der vorliegenden empirischen Analyse aus.

2. (Frauen-)Radsport im spätviktorianischen England

Obwohl die Ursprünge des Radsports bis ins frühe 19. Jahrhundert zurückreichen, erlangte die Sportart in England erst in den 1870er Jahren breitere öffentliche Aufmerksamkeit.¹⁴ Mit der Erfindung der Hochräder, besser bekannt als *ordinaries* oder *penny-farthings*, erwachsen junge athletische Männer zu Pionieren auf zwei Rädern, die fortan das Bild urbaner Zentren prägten. Moderne Schätzungen gehen davon aus, dass Mitte der 1870er Jahre rund 50.000 dieser Gefährte in Großbritannien in Benutzung waren.¹⁵ Die britische Gesellschaft fand anfangs jedoch keinen großen Gefallen an diesen „monkeys on wires“ und „cads on castors“¹⁶, wie

¹² Vgl. etwa MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*; BONNELL, *Power*; TOBIN, *Bicycle*; Eilidh MACRAE, *The Scottish Cyclist and the New Woman. Representations of Female Cyclists in Scotland 1890–1914*, in: *Journal of Scottish Historical Studies* 35/1 (2015), 70–91. Nicholas Oddy lieferte eine Kurzanalyse Emily Sophia Coddingtons täglicher Radaufzeichnungen anhand ihres Tagebuchs. Vgl. Nicholas ODDY, *Rides on My Safety. The Diary of Emily Sophia Coddington* (National Cycle Archive MSS.328/N28), in: Gary W. Sanderson, Hg., *Cycle History 20. Proceedings of the 20th International Cycle History Conference, Birmingham 2010*, 29–34. Lediglich Katrina Jungnickel integrierte Briefkorrespondenzen systematisch als „first-person-accounts“ in ihre jüngst erschienene Veröffentlichung: Katrina JUNGNICHEL, „One needs to be very brave to stand all that“. *Cycling, Rational Dress and the Struggle for Citizenship in Late Nineteenth Century Britain*, in: *Georum* 64 (2015), 362–371.

¹³ Als „Ego-Dokumente“ werden jene Textquellen verstanden, welche – intendiert oder unbeabsichtigt – die Selbstwahrnehmungen von Individuen preisgeben. Vgl. weiterführend: Winfried SCHULZE, *Ego-Dokumente: Annäherung an den Menschen in der Geschichte? Vorüberlegungen für die Tagung „Ego-Dokumente“*, in: Winfried Schulze, Hg., *Ego-Dokumente. Annäherung an den Menschen in der Geschichte*, Berlin 1996, 11–31.

¹⁴ Vgl. TOBIN, *Bicycle*, 838; RUBINSTEIN, *Cycling*, 544.

¹⁵ Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 544.

¹⁶ Ebd., 544.

Hochradfahrer spöttisch bezeichnet wurden. Als Spielzeug der Upperclass waren Fahrräder zu dieser Zeit nur für die Eliten erschwinglich und dementsprechend als exklusives Statussymbol verschrien.¹⁷

Mit zunehmender Popularität eines anderen Fahrradtyps, des Dreirads, wandelte sich das öffentliche Bild. Als selbst Königin Victoria im Jahr 1881 zwei *tricycles* für ihren Landsitz Osborne House bestellte und die Sportart somit gesellschaftsfähig machte, brach innerhalb des englischen Adels und der bürgerlichen Eliten ein nie dagewesener Dreiradboom aus.¹⁸ Aristokrat*innen, Politiker*innen, Schauspieler*innen, Sänger*innen wie Mitglieder der royalen Familien Europas – alle fuhren nun Fahrrad. Den schlussendlichen Höhenpunkt des *cycle craze* läuteten aber die Einführung des *safety bike* durch John K. Starley und die Erfindung pneumatischer Reifen durch John B. Dunlop gegen Ende der 1880er Jahre ein, womit Radfahren bis zur Jahrhundertwende zur Leidenschaft der gesamten Bevölkerung avancierte.¹⁹ Das Sicherheitsniederrad überzeugte dabei mit seinem geringen Gewicht, der hohen Stabilität und Sicherheit sowie dem verbesserten Komfort, was in Summe eine einfachere Handhabung bedingte.²⁰ Großen Anklang fanden diese neuen Geräte in allen sozialen Schichten; besonders das Bürgertum verfügte über die nötigen Zeitressourcen, die finanzielle Kapitalausstattung und nicht zuletzt den Willen, ernsthaft Rad zu fahren. Fahrräder fungierten dabei nicht nur als Zeitvertreib, Transportmittel und Statussymbol, sie hatten auch einen praktischen Nutzen. Für Postzusteller*innen, Geistliche und Ärzt*innen, die in ländlichen Regionen praktizierten, bedeuteten sie durch die schnellere Erreichbarkeit ihrer Klientel eine enorme Erleichterung des Arbeitsalltags.²¹

Vorangetrieben durch die industrielle Massenproduktion und den Handel gebrauchter Räder, weitete sich der Kreis der Radfahrer*innen gegen Ende des 19. Jahrhunderts auch auf Angehörige des unteren Mittelstandes, beispielsweise Handwerker*innen und Arbeiter*innen, aus. Für viele von ihnen bot das Fahrrad die erste Gelegenheit überhaupt, der Stadt zu entkommen und individuell das Umland zu erkunden. Bereits wenige Pfund²² reichten aus, um gebrauchte oder nicht mehr zeitgemäße Fahrradmodelle zu erwerben. Gleichzeitig stiegen

¹⁷ Vgl. ebd., 545.

¹⁸ Vgl. Wiebe E. BIJKER, *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change*, Cambridge u. a. 1997, 56; MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*, 20; BONNELL, *Power*, 216.

¹⁹ Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 544; MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*, 25.

²⁰ Vgl. TOBIN, *Bicycle*, 838; BONNELL, *Power*, 217; MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*, 25.

²¹ Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 545; BONNELL, *Power*, 227.

²² Junge, unverheiratete Männer aus den unteren Gesellschaftsschichten verdienten 1897 rund 20 Shilling pro Woche, so der britische Sozialforscher Charles Booth. Der Erwerb eines Fahrrades sei mittels Ratenzahlung also auch für sie problemlos möglich gewesen. Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 545.

die Produktionszahlen kontinuierlich an So wurden in England gegen Ende des Jahrhunderts jährlich nahezu 750.000 Neuräder hergestellt.²³ Eine umfassende Berichterstattung in den Printmedien sowie die Entstehung eigener Fachjournale – beispielsweise *Cycling* mit über 41.000 verkauften Exemplaren im Jahr 1896 – begleiteten den Fahrradboom der 1890er Jahre. Zudem lockten nationale Radausstellungen, wie jene in Nottingham im März 1897 mit 27.000 Besucher*innen, nicht nur unzählige Radenthusiast*innen an, sie brachten die Neuheiten²⁴ auch direkt zu den Interessent*innen.²⁵ Infolgedessen gründeten sich in zahlreichen Städten des Landes eigene Radvereine. Zu den wohl bekanntesten zählte der Cyclists' Touring Club, kurz CTC genannt, der 1878 ins Leben gerufen wurde und acht Jahre später bereits 22.000 Mitglieder umfasste.²⁶ Das enorme Potenzial des Fahrrads als Symbol einer „kulturellen Revolution“ wurde auch von politischen Parteien erkannt, die Radclubs ihrerseits für eigene Interessen instrumentalisierten. Mit dem Clarion Cycling Club, der zur Jahrhundertwende aus über 70 Einzelvereinen bestand, besaß etwa die sozialistische Arbeiter*innenbewegung Großbritanniens eine breite Plattform, um ihr politisches Gedankengut über gemeinsame Ausfahrten zu verbreiten und einschlägige Literatur weiterzugeben.²⁷

Längst zum Massenphänomen herangewachsen, erhielt der englische Radsport somit auch eine politische Bedeutung, die weit über ideologisch geprägte Radvereine hinausreichte – als Symbol der Frauenrechtsbewegung waren Fahrräder nämlich zum unverkennbaren Markenzeichen der sogenannten „neuen Frauen“ geworden.²⁸ „I am [...] a 'new woman' if that term means that I believe I can do anything that any man can do“²⁹, hielt etwa Annie Cohen Kopchovsky nach ihrer aufsehenerregenden Weltumrundung 1895 fest. Sinnbildhaft für diese neue weibliche Identität, geprägt vom Streben nach Autonomie, Mobilität und gesellschaftlicher Partizipation, opponierten Fahrrad fahrende Frauen wie Kopchovsky damit sichtbar gegen traditionelle Geschlechterrollen und bürgerliche Normen der spätviktorianischen Gesell-

²³ Vgl. ebd., 545, 547.

²⁴ Alleine im ersten Quartal des Jahres 1896 wurden in Großbritannien 450 neue Reifenpatente angemeldet, im Folgejahr erhielten britische Radfirmen Investitionen im Wert von 20 Millionen Pfund, wie David Rubinstein resümiert. Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 545.

²⁵ Vgl. ebd., 545.

²⁶ Vgl. MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*, 28; RUBINSTEIN, *Cycling*, 544 f.

²⁷ Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 547; MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*, 26.

²⁸ Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 546.

²⁹ Dieses vielzitierte Bekenntnis hatte Kopchovsky ursprünglich in der US-amerikanischen Zeitung *New York World* geäußert. Vgl. u. a. Jaime SCHULTZ, *The Physical is Political. Women's Suffrage, Pilgrim Hikes and the Public Sphere*, in: Roberta J. Park / Patricia Vertinsky, Hg., *Women, Sport, Society. Further Reflections, Reaffirming Mary Wollstonecraft*, Abingdon / New York 2011, 29–49, hier 33.

schaft, weshalb sie in Großbritannien bis in die späten 1890er Jahre öffentlich angefeindet wurden.³⁰ Die Vorbehalte rührten dabei von der allgemeinen Auffassung, dass Frauen schon aus rein körperlichen Gründen nicht alleine mit einem Fahrrad fahren könnten, geschweige denn sollten. Als Argumente wurden von einigen Mediziner*innen sowohl die „natürliche“ Gebrechlichkeit und Schwäche der Frau ins Spiel gebracht, als auch vor erhöhten Unfallrisiken aufgrund mangelnden Gleichgewichts, Schäden der Psyche und drohender Komplikationen in der Schwangerschaft gewarnt. Vielmehr jedoch war es die viktorianische Definition von Weiblichkeit³¹, die durch die Imitation eines männlichen Lebensstils unterminiert wurde. Dazu kam die Angst vor der sexuellen Freizügigkeit unbegleiteter Radfahrerinnen, die eine angebliche Gefahr für die Sittlichkeit darstellte.³²

Unter diesen Umständen nahm der britische Frauenradsport seinen Ursprung nicht in eigenständigen Radfahrerinnen, sondern in abhängigen Begleiterinnen männlicher Gefährten, meist Ehemänner oder Brüder. Der zeitgenössischen Kleidungsordnung war es zudem geschuldet, dass Frauen durch das Tragen von Langröcken zunächst nur als Beifahrerinnen in Tandemdrei- oder -vierrädern in Erscheinung treten konnten. Erst mit der Einführung der Ein-Personen-Dreiräder, welche die vermeintlich fehlende Balance und Koordination ihrer Lenkerinnen auszugleichen vermochten, setzte die Emanzipation der Frau im Radsport allmählich ein.³³ Entgegen der akzeptierten *tricycle*-Fahrerinnen, sorgten die ersten Frauen auf Zweirädern in den 1890er Jahren für heftige Furore in der spätviktorianischen Gesellschaft. War das *safety bike* bis dahin nur Männern vorbehalten, wurde das Bild wehender Damenröcke, eigenständig agierender Frauen und damit letztlich der Beweis, dass auch sie sehr wohl Radfahren konnten, von vielen Menschen als Affront wahrgenommen. Die Reaktionen der Zeitgenoss*innen reichten dabei von Verwunderung, über unterstützenden Applaus bis hin zu verbalen

³⁰ Vgl. BONNELL, Power, 219 f., 225, 228; RUBINSTEIN, Cycling, 546; JUNGNICHEL, Cycling, 366.

³¹ Frauen wurden in der viktorianischen Gesellschaft besonders über ihre weibliche Reproduktionsfähigkeit definiert, entsprechend begründete sich ihre gesellschaftliche Rolle als „Mütter und Heimchen“. Durch die Konvention getrennter Sphären waren sie zudem an den häuslichen Bereich gebunden, während Männer den öffentlichen Raum dominierten. Die Möglichkeit einer gefährdeten Mutterschaft befeuerte den öffentlichen Diskurs über körperliche Folgen und die Kritik an Radfahrerinnen zusätzlich. Vgl. BONNELL, Power, 221, 226; Michael MEYER, The Pleasures of Men and the Subjection of Women, in: Christa Jansohn, Hg., In the Footsteps of Queen Victoria. Wege zum Viktorianischen Zeitalter, Münster / Hamburg / London 2003, 179 f., 185.

³² Vgl. ebd., 220–222; MACKINTOSH / NORCLIFFE, Flâneurie, 25.

³³ Vgl. BONNELL, Power, 215–217.

Anfeindungen und in seltenen Fällen sogar körperlicher Gewalt gegen die Zweiradfahrerinnen.³⁴ Helena Swanwick, eine bekannte englische Suffragette und Journalistin, berichtet in ihrer 1935 publizierten Autobiographie³⁵ nicht nur von Streichen der Minenarbeiter und drohenden Peitschenschlägen von Busfahrern, sondern auch von einem dieser körperlichen Übergriffe:

„Near Manchester the boisterous mill-hands would play pranks on me, linking arms across the road to upset me. The only way to cope with this was to avoid looking at them and, putting down my head, charge full tilt, when they would scatter. In London, bus drivers were not above flicking at me with the whip, and cabmen thought it fun to converge upon me from behind. I was once pulled off by my skirt in a Notting Hill slum, and felt a bit scared [...]“³⁶

Nicht nur Männer sahen den Vorstoß der Radfahrerinnen in den öffentlichen Raum kritisch, auch konservativ eingestellte Frauen bezogen offen Stellung gegen den Freiheitsanspruch der *new women*. Zu den vehementesten Gegnerinnen zählte die Journalistin Eliza Lynn Linton, die als Vertreterin eines traditionell-viktorianischen Frauenbildes Sport als „vulgär“ betrachtete und nachdrücklich vor einer „Vergiftung aufgrund der unbeschränkten Freiheit“ – „intoxication which comes with unfettered liberty“³⁷ – warnte.³⁸ Ihre antifeministische Haltung basierte wohl auch auf der für die weibliche Upperclass typischen Ambition, nach außen hin um jeden Preis standesgemäß aufzutreten, um nicht die eigene gesellschaftliche Stellung zu schwächen. Dies betraf vor allem die Begleiter-Konvention, die es insbesondere jungen und unverheirateten Frauen aus moralischen Bedenken vorschrieb, nie ohne Begleitung Rad zu fahren. Unter der Frage „Could a real lady cycle alone?“³⁹, wurde 1896 sogar ein eigener Verein, die Chaperon Cyclists' Association, gegründet, welche „unbeaufsichtigten“ Radfahrerinnen beziehungsweise ihren besorgten Eltern gegen Geld einen geprüften Begleiter vermittelte. Während

³⁴ Vgl. ebd., 216, 226 f.; RUBINSTEIN, *Cycling*, 546; JUNGnickel, *Cycling*, 362 f.

³⁵ Dieser Quellengattung muss aufgrund ihrer Retrospektivität sowie des Potenzials für Verzerrungen, Idealisierungen und Verklärungen besonders kritisch und reflektiert betrachtet werden. Zum kritischen Umgang mit Autobiographien vgl. weiterführend z. B.: Dagmar GÜNTHER, „And Now for Something Completely Different“. Prolegomena zur Autobiographie als Quelle der Geschichtswissenschaft, in: *Historische Zeitschrift* 272/1 (2001), 25–61.

³⁶ Helena M. SWANWICK, *I Have Been Young*, London 1935, 163. Dass sich Swanwick in ihrer Autobiographie an diese Vorfälle noch erinnert, zeigt die momentane wie auch retrospektive Bedeutung im Leben der Autorin.

³⁷ Eliza L. LINTON, „The Cycling Craze for Ladies“, in: *Lady's Realm* 1 (1896), 173–177, hier 177, zitiert in: BONNELL, *Power*, 223. Zur historischen Kontextualisierung dieser Zeitschrift vgl. weiterführend: Kathryn LEDBETTER, *British Victorian Women's Periodicals. Beauty, Civilization, and Poetry*, New York 2009, 55 f.

³⁸ Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 546; BONNELL, *Power*, 215, 223; Richard HOLT, *Sport and the British. A Modern History*, Oxford 1992, 122; Lena WÄNGGREN, *Gender, Technology and the New Woman*, Edinburgh 2017, 86.

³⁹ BONNELL, *Power*, 223.

Arbeiterinnen und Frauen des unteren Mittelstandes diese Konvention rasch ablegten, war sie für Aristokratinnen kaum zu überwinden. Lediglich im Zuge von Auslandsreisen erwiesen sich unbegleitete Radtouren für Frauen der Oberschicht als möglich.⁴⁰

Neben den unbegleiteten Radfahrerinnen selbst, provozierte auch ihre neue, sogenannte „rationale“ Kleidung gesellschaftlichen Widerstand. Im Gegensatz zu klassischen Damenkleidern, die Frauen das Radfahren nicht nur erschwerten, sondern auch ihre Sicherheit in hohem Maße gefährdeten, trugen mutige Radfahrerinnen Kurzröcke, leichtere Korsette oder gar Pluderhosen, sogenannte *bloomers*, die sich dem männlichen Kleidungsstil annäherten. Zwar wurden die beweglichen Antriebselemente der Damenräder wie auch Teile des Hinterradreifens zum Schutz vor Unfällen mit zusätzlichen Streben verkleidet, wie Abbildung 1 anhand einer historischen Aufnahme aus den USA verdeutlicht. Dennoch waren die beiden abgebildeten Frauen mit ihren konventionellen Langröcken, enganliegenden Korsetten und opulenten Hüten für eine Radfahrt gänzlich unpassend gekleidet. Die durch den neuen Kleidungsstil sichtbar gewordenen weiblichen Gliedmaßen erregten die Gemüter derart, dass etwa der Aristokratin Florence W. Pomeroy, besser bekannt als Lady Harberton, noch 1899 der Zutritt zum Kaffeezimmer des Hotel Hautboy in Ockham verweigert wurde.⁴¹ Auch Helena Swanwick berichtet in ihren Memoiren von der Angst, sich tagsüber in Männerkleidung zu zeigen: „I never had the courage to ride in breeches except at night“⁴². In der Tat spiegelt ihre Angst das Dilemma vieler, vorwiegend junger Frauen aus dem Bürgertum wider, die angesichts ihrer gesellschaftlichen Aufstiegsambitionen einerseits den öffentlichen Spott fürchteten und andererseits aufgrund der männlichen Bevormundung gar nicht die Möglichkeit besaßen, ihre Garderobe selbst zu bestimmen.⁴³ Unterstützt von Zeitschriften wie der *Rational Dress Gazette*, einer eigens gegründeten Rational Dress League, sowie exklusiven Frauenradvereinen, konnte sich die rationale Radkleidung, wie auch der Frauenradspport an sich, trotz vereinzelter Zwischenfälle gegen Ende des 19. Jahrhunderts endgültig etablieren.⁴⁴

⁴⁰ Vgl. ebd., 222–225; JUNGNIKEL, *Cycling*, 366.

⁴¹ Vgl. JUNGNIKEL, *Cycling*, 366 f.; BONNELL, *Power*, 217–219. Bonnell interpretiert die sichtbaren Gliedmaßen der Frauen zudem als expliziten Machtausdruck. Vgl. BONNELL, *Power*, 218 f.; RUBINSTEIN, *Cycling*, 546.

⁴² SWANWICK, *Young*, 164.

⁴³ Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 547.

⁴⁴ Vgl. BONNELL, *Power*, 219 f., 229; JUNGNIKEL, *Cycling*, 367; RUBINSTEIN, *Cycling*, 546.



Abbildung 1: Zwei konventionell gekleidete Radfahrerinnen mit ihren *safety bikes* (USA, um 1900)

Die schlussendliche Emanzipation der Frau im englischen Radsport läutete eine Reihe weiterer Umbrüche ein, welche die britische Gesellschaft nachhaltig prägten. Mit der räumlichen Mobilität gewannen Frauen nicht nur kartographisches Wissen, technische Fertigkeiten und physische Fitness, sondern auch eine erhöhte Flexibilität in der Berufswahl sowie ein erweitertes Spektrum potentieller Lebenspartner waren die Folge.⁴⁵ Darüber hinaus befeuerte das neue weibliche Selbstbewusstsein kritische Denkweisen und bewirkte letztlich sogar die Abkehr von den klassischen Rollenbildern.⁴⁶ Das Ende der Separation öffentlicher und privater Sphären transformierte zudem den weiblichen Einfluss in aktive Handlungsmacht.⁴⁷ Nicht umsonst lamentierte ein zeitgenössischer Artikelschreiber: „Where, indeed, shall the husband escape from the wife who pedals? A new terror is added to matrimony.“⁴⁸ Für Frauen jedoch bedeutete das Fahrrad einen essenziellen Katalysator für ihre gesellschaftliche Gleichstellung

⁴⁵ Vgl. JUNGnickel, *Cycling*, 370; BONNELL, *Power*, 224.

⁴⁶ Vgl. BONNELL, *Power*, 231, 234.

⁴⁷ Vgl. ebd., 227; sowie weiterführend: Judith L. NEWTON, *Women, Power and Subversion. Social Strategies in British Fiction 1778–1860*, Abingdon / New York 2013.

⁴⁸ N. N., „Some Famous Lady Cyclists“, in: *Lady’s Realm* 2 (1897), 538 f, zitiert nach: BONNELL, *Power*, 233.

in einer wichtigen Phase der Frauenbewegung.⁴⁹ So hielt Susan B. Anthony, eine bedeutende US-amerikanische Frauenrechtsaktivistin jener Zeit, resümierend fest:

“I’ll tell you what I think of bicycling. I think it has done more to emancipate women than any one thing in the world. I rejoice every time I see a woman ride by on a bike. It gives her a feeling of self-reliance and independence the moment she takes her seat; and away she goes, the picture of untrammelled womanhood.”⁵⁰

3. Voraussetzungen für Reisen mit dem Fahrrad

Mit der neuen Freiheit und individuellen Mobilität, welche die Fahrräder mit sich brachten, erwuchs bei vielen Zeitgenoss*innen der Wunsch, neben der unmittelbaren Umgebung des Wohnorts auch entferntere Regionen im In- und Ausland zu erkunden. War das Privileg von Fernreisen außerhalb des Sports bis ins 19. Jahrhundert überwiegend Aristokraten und Aristokratinnen und dem gehobenen Bürgertum vorbehalten und maßgeblich an die vorgegebene Streckenführung der Eisenbahn sowie deren fixe Fahrpläne gebunden, boten Fahrräder zur Jahrhundertwende für einen bedeutenden Teil der englischen Bevölkerung die Chance, zeitlich und räumlich flexibel zu reisen.⁵¹ Nicht ohne Grund resümiert Rudy Koshar in der Einführung seines viel beachteten Sammelbands *Histories of Leisure*: „If an important figure of the late modern leisure culture was the newly ambulatory traveler, then the bicycle was one of his or her most important machines.“⁵² Welche spezifischen Voraussetzungen benötigte es aber, damit das Reisen mit dem Rad – im englischen Sprachraum als *touring* bezeichnet – überhaupt ermöglicht wurde? Diese essenzielle Frage lässt sich auf drei zentrale Aspekte zurückführen.

3.1 Gesellschaftlicher Wandel

Die Transformation der britischen Gesellschaft im viktorianischen Zeitalter war nicht nur auf die im vorherigen Kapitel beschriebenen Auswirkungen des Radsports und der damit verbundenen Emanzipation von Frauen beschränkt, vielmehr umfasste sie alle großen Bereiche des gesellschaftlichen Lebens. Politik, Wirtschaft und Technik waren genauso betroffen wie Kunst,

⁴⁹ Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 546.

⁵⁰ Ida HUSTED HARPER, Hg., *The Life and Work of Susan B. Anthony. Including Public Addresses, Her Own Letters and Many from Her Contemporaries During Fifty Years*, Bd. 2, Indianapolis / Kansas City 1898, 859.

⁵¹ Vgl. JUNGnickel, *Cycling*, 366; Harry OOSTERHUIS, *Cycling, Modernity and National Culture*, in: *Social History* 41/3 (2016), 233–248, hier 236 f.

⁵² Rudy KOSHAR, *Seeing, Traveling, and Consuming. An Introduction*, in: Rudy Koshar, Hg., *Histories of Leisure*, Oxford / New York 2002, 1–24, hier 9.

Kultur und Soziales.⁵³ Im Hinblick auf Reisen mit dem Fahrrad tat sich die gesellschaftliche Modernisierung als besonders bedeutsamer Faktor hervor, initiierte sie doch die Ausbildung einer neuen Freizeit- und Reisekultur. Durch die gesetzliche Regulierung der Arbeitszeit, die Einführung von arbeitsfreien Samstagnachmittagen und Feiertagen sowie den Anstieg der Reallohne standen nun auch Angehörigen des wachsenden Bürgertums mehr Freizeit und die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung, um wie die Oberschicht Reisen zu unternehmen.⁵⁴ Mit ihrer Vorliebe für den Radsport und dem wachsenden Bewusstsein für Gesundheit und Ernährung schufen sie ein neues Erholungsmuster samt eigenem Tourismussektor – den Radtourismus.⁵⁵ Entgegen der Zeiten des Bahntourismus, in denen starre Reisekorridore vorgegeben waren, die wiederum zu einer starken Konzentration der touristischen Infrastruktur führten, eröffneten Radreisen die fremdenwirtschaftliche Nutzung des Hinterlandes abseits der beliebten Küstenorte.⁵⁶ Als Pendant zum Massentourismus spiegeln sich in ihnen letztlich auch zivilisationskritische Bestrebungen in der spätviktorianischen Gesellschaft wider, die gezielt danach trachteten, aus den bestehenden Mustern ausbrechen und unkonventionell zu reisen.⁵⁷ Wie aus zeitgenössischen Pressemeldungen hervorgeht, pedalierten etwa im Jahr 1895 unzählige Londoner Radenthusiast*innen nach Winchester, um der pulsierenden Metropole zu entfliehen und die Osterfeiertage in der rund 100 Kilometer entfernten Provinzstadt zu verbringen. Auch Ripley und Ditton zählten zu florierenden Ausflugszielen im Umland der britischen Hauptstadt.⁵⁸ Der Radtourismus, der ohne die grundlegenden sozialpolitischen Reformen der viktorianischen Ära wohl nicht existiert hätte, änderte das Reiseverhalten nachhaltig und bereitete in weiterer Folge den Weg für den modernen Individualtourismus.⁵⁹

⁵³ Vgl. Eric J. HOBBSAWM, *The Age of Empire 1875–1914*, London 1987.

⁵⁴ Vgl. MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*, 20 f.; JUNGnickel, *Cycling*, 364; Sally MITCHELL, *Daily Life in Victorian England*, Westport / London 1996, 41–43.; James E. ADAMS / Tom PENDERGAST / Sara PENDERGAST, Hg., *Encyclopedia of the Victorian Era*, Bd. 4: Spir-Zool, Danbury 2004, 101 f.; Barbara KORTE, *Der englische Reisebericht. Von der Pilgerfahrt bis zur Postmoderne*, Darmstadt 1996, 117 f.; David CANNADINE, *Victorious Century. The United Kingdom, 1800–1906*, London 2017, 392 f., 512 f.; BRAILSFORD, *Sport*, 65, 68, 83 f.; Jan PALMOWSKI, *Travels with Baedeker. The Guidebook and the Middle Classes in Victorian and Edwardian England*, in: Rudy Koschar, Hg., *Histories of Leisure*, Oxford / New York 2002, 105–130, hier 105 f.

⁵⁵ Vgl. JUNGnickel, *Cycling*, 364; TOBIN, *Bicycle*, 842.

⁵⁶ Vgl. James WINTER, *Secure from Rash Assault. Sustaining the Victorian Environment*, Berkeley / Los Angeles / London 1999, 216.

⁵⁷ Vgl. KORTE, *Reisebericht*, 136.

⁵⁸ Vgl. MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*, 31 f. Die Autoren beziehen sich hierbei auf einen Beitrag im Magazin *Cycling* vom 20. April 1895, 222.

⁵⁹ Vgl. TOBIN, *Bicycle*, 845.

3.2 Technische Innovationen

Die zweite wesentliche Voraussetzung für frühe Radreisen bildeten technische Innovationen, welche bereits kurz umrissen wurden. So lässt sich die grundsätzliche Idee von Ausflügen und Reisen mit dem Fahrrad auf den Boom der *tricycles* zurückführen.⁶⁰ Der Entwicklung des *safety bikes* und der pneumatischen Reifen war es zu verdanken, dass ab Mitte der 1880er Jahre auch größere Distanzen außerhalb der städtischen Parks, einem beliebten Treffpunkt urbaner Radsportler*innen, problemlos zurückgelegt werden konnten.⁶¹ Hoch- und Dreiräder hatten auf den holprigen Landstraßen nicht nur aufgrund ihres Gewichts von bis zu 40 Kilogramm, der erschwerten Handhabung und Steifheit deutliche Schwächen offenbart, sondern wären wohl auch wegen ihrer mangelnden Transportfähigkeit und Flexibilität nicht als massentaugliches Fortbewegungsmittel ausgedehnter Reisen in Frage gekommen.⁶² Abgesehen von der speziellen Radbekleidung für Frauen erleichterten Ausstattungskomponenten wie Gepäckträger und Fahrradbeleuchtungen das Reisen mit dem Zweirad zusätzlich. So gehen Mackintosh und Norcliffe davon aus, dass Radfahrer*innen zu dieser Zeit ohne Weiteres 15 Kilometer pro Stunde überwinden konnten.⁶³ Bonnell hebt überdies hervor, dass auch Frauen beachtliche Distanzen bewältigten.⁶⁴

3.3 Infrastruktur und Organisationen

Neben den gesellschaftlichen und technischen Neuerungen des 19. Jahrhunderts hätten Radreisen letztlich nicht ohne das entsprechende infrastrukturelle Netzwerk zum Massenphänomen avancieren können. Der 1878 gegründete Cyclists Touring Club (CTC) fungierte im Vereinigten Königreich dabei als nationale Fahrradlobby, die für die Interessen der Radfahrer*innen, eine vermehrte Radnutzung und die entsprechende qualitative Radinfrastruktur eintrat.⁶⁵ Mittels Handbüchern wurden die Mitglieder, zu denen ab 1880 auch Frauen zählten⁶⁶, regelmäßig über Regulierungen, Unterkünfte und Fahrradwerkstätten in ganz Großbritannien in-

⁶⁰ Vgl. Dave BUCHANAN, Pilgrims on Wheels. The Pennells, F. W. Bockett, and Literary Cycle Travels, in: Daniel P. Shea / Jeremy Withers, Hg., Culture on Two Wheels. The Bicycle in Literature and Film, Lincoln 2016, 19–40, hier 22.

⁶¹ Vgl. RUBINSTEIN, Cycling, 544; MACKINTOSH / NORCLIFFE, Flâneurie, 30 f.; BONNELL, Power, 230.

⁶² Vgl. BONNELL, Power, 216 f.

⁶³ Vgl. MACKINTOSH / NORCLIFFE, Flâneurie, 31.

⁶⁴ Vgl. BONNELL, Power, 227.

⁶⁵ Vgl. JUNGNICHEL, Cycling, 366.

⁶⁶ Vgl. BONNELL, Power, 229.

formiert. Außerdem enthielten die Handbücher aktuelle Straßenkarten und empfohlene Radrouten, die auch Laien einen raschen Einstieg ins *touring* ermöglichten. Auf diese Weise konnte sich im ganzen Land ein dichtes Netz an Versorgungseinrichtungen etablieren.⁶⁷ Das schier unendliche Angebot an Reiseführern und Radanleitungen reichte zur Zeit des *cycle craze* aber weit über die Publikationen des CTC hinaus und bot neben Literatur zu kontinentaleuropäischen Destinationen auch Reiseberichte über gänzlich fremde Regionen.⁶⁸ Als Pioniere des *cycle-travel writings* trugen besonders Joseph und Elizabeth Robins Pennell unbestritten zur Popularität der Radreise im spätviktorianischen Zeitalter bei.⁶⁹ Ferner gründeten sich vielerorts lokale Touring-Vereine, die gemeinschaftliche Radreisen veranstalteten.⁷⁰ Schlussendlich war es diesem steigenden Einfluss der Radlobby geschuldet, dass das Fahrrad als „missionary of good roads“ zur allgemeinen Verbesserung und Asphaltierung der Straßen beitrug.⁷¹

4. Fallstudie Amy Malden

„First person accounts by women cyclists of late nineteenth century Britain are rare.“⁷² Zu dieser berechtigten Einschätzung gelangte die britische Soziologin Katrina Jungnickel, als sie für ihre 2015 erschienene Publikation nur wenige Egodokumente Fahrrad fahrender Frauen vorfand. Auch Philip G. Mackintosh und Glen Norcliffe kommen zum Schluss, dass die Forschung zum spätviktorianischen FrauenradSPORT primär auf zeitgenössischen Fahrradjournalen, Tageszeitungen, Zeitschriften und Büchern beruht.⁷³ Ein ähnlicher Eindruck entsteht bei der Bestandsdurchschau des National Cycle Archive in Warwick: Hier finden sich lediglich zwei Tagebücher englischer Radfahrerinnen aus dem späten 19. und beginnenden 20. Jahrhundert.⁷⁴ Als „first-person-narratives“ bieten Egodokumente jedoch einen unschätzbaren Quellenwert, da sie den Blick auf subjektive Wahrnehmungen, Ideen sowie Fremd- und Selbstkonzepte der Zeitzeugen und Zeitzeuginnen öffnen und in einigen Fällen sogar Rückschlüsse auf momentane Emotionen erlauben.⁷⁵

⁶⁷ Vgl. hierzu etwa NCA, MSS.328/C/4/HAN, Bicycle Touring Club/Cyclists' Touring Club Handbook and Guides, 1879–2000; im konkreten Fall das Handbuch des Jahres 1898.

⁶⁸ Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 544 f. Bekannt sind etwa Reiseberichte aus dem Fernen Osten.

⁶⁹ Vgl. BUCHANAN, *Pilgrims*, 21–29.

⁷⁰ Vgl. MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*, 28.

⁷¹ Ebd., 32.

⁷² JUNGNICHEL, *Cycling*, 367.

⁷³ Vgl. MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*, 19.

⁷⁴ Vgl. NCA, 1227/1, *Diary of Amy Malden*; NCA, MSS.328/N28/8/1, *Emily Sophia Coddington: Commonplace book and diary*.

⁷⁵ Vgl. MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*, 19; Martin SCHEUTZ / Harald TERSCH, *Selbstzeugnisse der Frühen Neuzeit. Der lange Weg der schriftlichen Selbstvergewisserung*, in: Peter Eigner / Christa Hämmerle / Günter Müller,

In der folgenden Fallstudie wird mit dem bislang nur populärwissenschaftlich erforschten Radreisetagebuch der englischen Vikarstochter Amy Malden aus den Jahren 1901 und 1903 nicht nur eines der raren Selbstzeugnisse englischer Radfahrerinnen untersucht, sondern auch dem spezifischen Aspekt der weiblichen Radreise Rechnung getragen, welcher in der historiographischen Forschung noch kaum berücksichtigt wurde. Die folgende Analyse geht dabei den Fragen nach, was Amy Malden zu ihren beiden Radreisen durch England motivierte, wie die spätere Floristin ihre Reisen mit dem Fahrrad organisierte, welchen Einfluss ihr Geschlecht und die bürgerliche Prägung generierten und nicht zuletzt, welche persönlichen Erfahrungen sie auf ihren Reisen machte. Zuvor werden ihr biographischer Hintergrund beleuchtet und ihr Tagebuch einer quellenkritischen Betrachtung unterzogen.

4.1 Biographischer Hintergrund der Diaristin

Die Untersuchung des Tagebuchs Amy Maldens offenbart rasch eine Grundproblematik seiner Verfasserin: Als „einfache“ Angehörige des bürgerlichen Milieus hinterließ die Vikarstochter bis auf ihre Reiseniederschriften, welche lediglich kurze Sequenzen ihres Lebens preisgeben, keine weiteren Selbstzeugnisse.⁷⁶ Maldens Biographie lässt sich daher, abgesehen von den sporadisch zu Papier gebrachten Erinnerungen ihres entfernten Verwandten Mark Jacobson, nur anhand von offiziellen Dokumenten und zeitgenössischen Erwähnungen in lokalen Printmedien rekonstruieren.

Hg., Briefe – Tagebücher – Autobiographien. Studien und Quellen für den Unterricht, Innsbruck / Wien / Bozen 2006, 10–27, hier 11; zum quellenkritischen Umgang mit Emotionen in Selbstzeugnissen sowie der essenziellen Differenzierung zwischen *emotions* und *emotionology* vgl. vertiefend: Peter N. STEARNS / Carol Z. STEARNS, *Emotionology. Clarifying the History of Emotions and Emotional Standards*, in: *The American Historical Review* 90/4 (1985), 813–836.

⁷⁶ Aufgrund der populärwissenschaftlich erfolgten Aufarbeitung des Tagebuchs durch Mark Jacobson, seiner schriftlichen Erinnerungen sowie der Überführung der Quelle in das *National Cycle Archive* ist anzunehmen, dass keine weiteren Zeugnisse aus dem direkten Besitz Amy Maldens bis in unsere Zeit überdauerten.

Wie aus den kirchlichen Matrikeln und britischen Registererhebungen hervorgeht, wurde Amy Malden am 18. April 1872 in Sheldwich, nahe Faversham, in der englischen Grafschaft Kent geboren und am 19. Mai desselben Jahres getauft.⁷⁷ Als jüngste Tochter des örtlichen Vikars Bingham Sibthorpe Malden⁷⁸ und seiner Ehefrau Susanna Mary Malden⁷⁹ wuchs sie als Mitglied einer traditionell bildungsbürgerlichen Familie im Pfarrhaus der St. James-Kirche auf.⁸⁰ Nachdem Amys Mutter bei der Geburt des zwölften Kindes 1873 verstorben war, nahm die älteste Tochter Bertha⁸¹ ihre Rolle ein und kümmerte sich um die Geschwister und den Haushalt.⁸² Dass sie dabei von zwei Dienstmädchen unterstützt wurde, unterstreicht die gesellschaftliche Stellung der Familie.⁸³

Der erste Kontakt Amy Maldens mit einem Fahrrad ging bereits auf ihre Kinderjahre zurück, als sie und ihr Bruder Gilbert⁸⁴ auf der Hinterachse des *tricycles* ihres Vaters mitfuhren,

⁷⁷ Vgl. CCA, U3-186/1/4, Register of Baptisms in the Parish of Sheldwich (1856–1903), 39, Eintrag 311; TNA, RG 101/1947C, 8, 39, Register 1939, Guildford.

⁷⁸ Bingham Sibthorpe Malden (1830–1906) wurde als Sohn des Marineleutnants Charles Robert Malden und seiner Frau Frances am 22. Dezember 1830 in Ryde, Hampshire, geboren. Er besuchte das *Gonville and Caius College* in Cambridge, wo er 1854 sein Theologiestudium mit dem Bachelorgrad abschloss. Am 12. Jänner desselben Jahres heiratete er die ein Jahr jüngere Susanna Mary Walker in West Lynn. Nach seiner Zulassung zum Priesteramt 1855 übernahm Malden verschiedene Pfarren in den Grafschaften Essex, Kent und Staffordshire, ehe er von 28. Juli 1870 zum Vikar von Sheldwich berufen wurde. Diese Funktion führte er bis zu seinem Tod am 14. Mai 1906 aus. Vgl. John VENN, Hg., *Biographical History of Gonville and Caius College 1349–1897*, Bd. 2: 1713–1897, London 1898, 299; Canon S. ROBERTSON, *Sheldwich Church*, in: *Archaeologia Cantiana* 18 (1889), 288–303, hier 303; Kelly & Co., Hg., *The Clergy List*, London 1896, 294; TNA, HO 107/1760, 571, 27, Census 1851, St. Michael; TNA, RG 09/521, 51, 4, Census 1861, St. George the Martyr; CCA, U3-186/1/4, Register of Baptisms in the Parish of Sheldwich (1856–1903), II; *The Morning Post* 41801/134, 17.05.1906, 8; *The Canterbury Journal and Farmers' Gazette* 4842, 19.05.1906, 5; *The Mid-Sussex-Times* 1324, 22.05.1906, 4.

⁷⁹ Susanna Mary Malden (1831–1873), geborene Walker, gelegentlich auch als Susan in den Akten geführt, wurde am 30. März 1831 als Tochter von Giles und Mary Walker in North Lynn, Norfolk, geboren. Nach ihrer Hochzeit mit Bingham S. Malden 1854 gebar sie fünf Töchter und sechs Söhne, ehe sie am 12. Oktober 1873 bei der Geburt ihres 12. Kindes verstarb. Die Beerdigung am 16. Oktober 1873 leitete ihr Schwager Clifford Malden (1833–1886), Rektor der Pfarre St. Lawrence. Bingham S. Malden übernahm diese Aufgabe in seiner Pfarre erst wieder im Februar 1874. Vgl. NRO, PD 39/8, Register of Baptisms in the Parish of St. Margaret & King's Lynn (1825–1832), 179, Eintrag 2748; NCA, 1227/2, Notes on Amy Malden; CCA, U3-186/1/1A, Register Transcript, Monumental Inscriptions in Sheldwich Churchyard, Eintrag 10; CCA, U3-186/1/13, Register of Burials in the Parish of Sheldwich (1813–1895), 75; TNA, RG 10/977, 57, 14, Census 1871, Sheldwich; TNA, RG 10/1170, 22, 6, Census 1871, St. Lawrence.

⁸⁰ Zur Geschichte der St. James Kirche vgl. Canon S. ROBERTSON, *Sheldwich Church*, in: *Archaeologia Cantiana* 18 (1889), 288–303.

⁸¹ Bertha Malden (1855–1939) zog nach dem Tod des Vaters zu ihrem jüngeren Bruder Percy (1863–1944), der die Pfarre Little Houghton außerhalb Northamptons leitete. Sie starb 1939 in Cirencester. Vgl. NCA, 1227/2, Notes on Amy Malden; TNA, RG 14/8374, Sch 64, Census 1911, Little Houghton.

⁸² Vgl. NCA, 1227/2, Personal Notes about Amy Malden; TNA, RG 10/977, 57, 14, Census 1871, Sheldwich; TNA, RG 11/967, 69, 17, Census 1881, Sheldwich.

⁸³ In der viktorianischen Ära determinierte die Zahl der Hausangestellten den sozialen Status einer Familie und repräsentierte ihn nach außen hin. Vgl. MEYER, *Pleasures*, 193.

⁸⁴ Gilbert Malden (1868–1923) wurde 1868 in Pattingham, nahe Wolverhampton, geboren. Seine Schulzeit verbrachte er bei Pfarrer Edmon Sellon in Kinson, Dorset. Wie der Census dokumentierte, befand sich Gilbert 1891 mit seinem Bruder Arthur als kaufmännischer Angestellter in Croydon, nur unweit von London. Zehn Jahre später, zur Zeit der ersten Radreise mit seiner Schwester Amy, arbeitete er als Privatsekretär und Verwaltungsaufseher im Badlesmere Court Farmhouse nahe Sheldwich, wo er eine eigene Zwei-Zimmer-Wohnung bezog. Später lebte Gilbert, der wie Amy ledig blieb, als Drechsler mit seiner verheirateten Haushälterin Elizabeth Haynes und zwei ihrer Kinder in Horne, Surrey, ehe er 1923 starb. Vgl. NCA, 1227/2, Notes on Amy Malden; TNA, RG 10/977, 57, 14,

welches der Geistliche für die Tätigkeit in seiner ländlichen Pfarre benötigte.⁸⁵ Dies war für die Diaristin jedoch nicht der einzige Berührungspunkt mit Sport in ihrer Jugend, da besonders ihre Brüder beliebten bürgerlichen Sportarten nachgingen. So zählte Percy in seiner Studienzeit an der Oxford University nicht nur zu den erfolgreichsten Cricketspielern seines Colleges, sondern war auch leidenschaftlich im Rugby aktiv.⁸⁶ Ernest gelang mit dem Kent County Cricket Club indes gar der Einsatz in der höchsten englischen Liga.⁸⁷ Für die nicht minder sportenthusiastischen weiblichen Familienmitglieder beschränkten sich Wettkampfteilnahmen aufgrund der viktorianischen Konventionen lediglich auf Tennis, wie zeitgenössische Printmedien nahelegen. Aus den Presseartikeln geht hervor, dass nicht nur Amys Schwester Emily, sondern auch die Diaristin selbst an lokalen Rasentennisturnieren im Einzel wie auch im Doppel mit ihrem Bruder Arthur teilnahm.⁸⁸ So meldete etwa die *East Kent Gazette* am 26. Juli 1890: „The ladies' single [at the Gore Court Tournament, Anm.] was won by Miss Malden, of Sheldwich, who is second to few players in point of excellence.“⁸⁹ Ob damit allerdings die damals 18-jährige Amy Malden oder ihre ältere Schwester gemeint war, bleibt unklar. Zweifellos untermauern diese Passagen aber die sportaffine Sozialisierung der Verfasserin.

Neben der Begeisterung für Fahrräder legte Bingham Malden seiner jüngsten Tochter Amy auch das Interesse an der Botanik in den Schoß. Briefkorrespondenzen mit Charles Darwin weisen den Vikar als besonderen Kenner seltener Orchideenarten aus, welche er dem britischen Naturwissenschaftler 1861 für seine Forschungen zur Verfügung stellte.⁹⁰ Ausgehend von der im Viktorianischen Zeitalter gängigen männlichen Bevormundung und Konvention der moralischen Führung von Frauen war die Beziehung der Diaristin zu ihrem Vater aber auch von einem starken Abhängigkeitsverhältnis geprägt.⁹¹ Als ledig gebliebene Töchter lebten Amy und Bertha nicht nur als einzige der elf Nachkommen bis zum Tod ihres Vaters im

Census 1871, Sheldwich; TNA, RG 11/2094, 42, 16, Census 1881, Kinson; TNA, RG 12/589, 124, 69, Census 1891, Croydon; TNA, RG 13/802, 149, 4, Census 1901, Badlesmere; TNA, RG 14/3254, Sch 94, Census 1911, Horne.

⁸⁵ Vgl. NCA, 1227/2, Personal Notes about Amy Malden. Der dreiradfahrende Vikar von Sheldwich zog das Interesse der örtlichen Presse auf sich. Wie aus den Recherchen Mark Jacobsons hervorgeht, wurde zumindest ein Artikel in einer Lokalzeitung veröffentlicht, welcher im Zuge dieser Untersuchung jedoch nicht eruiert werden konnte. Vgl. ebd.

⁸⁶ Vgl. Charles E. WOODRUFF / Harry J. CAPE, *Schola Regia Cantuariensis. A History of Canterbury School. Commonly Called the King's School*, London 1908, 291; *Surrey Mirror and County Post* 3465, 30.06.1944, 5.

⁸⁷ *The Sporting Life* 5925, 09.06.1893, 4; *The East Kent Gazette* 1994, 01.09.1894, 6.

⁸⁸ Vgl. *The East Kent Gazette* 1787, 26.07.1890, 5; *The East Kent Gazette* 1845, 05.09.1891, 5; *The Field, the Country Gentleman's Newspaper* 2019/78, 05.09.1891, 392.

⁸⁹ *The East Kent Gazette* 1787, 26.07.1890, 5.

⁹⁰ Vgl. Briefkorrespondenz zwischen Charles Darwin und Bingham S. Malden, 15./16. Juni 1861, in: Frederick BURKHARDT / James A. SECORD, Hg., *The Correspondence of Charles Darwin*, Bd. 9: 1861, Cambridge 1994, 175 f.

⁹¹ Vgl. MEYER, *Pleasures*, 188.

Pfarrhaus von Sheldwich, sondern waren auch wirtschaftlich von ihm abhängig.⁹² Entsprechend markierte das Ableben Bingham Maldens im Mai 1906 einen zentralen Wendepunkt im Leben der Diaristin, da mit dem Tod ihres Vaters auch die eigene Existenzgrundlage verloren ging.⁹³ Als unverheiratete 34-jährige Frau ohne Anstellung war Amy nun gezwungen, aus dem Pfarrhaus auszuziehen und sich abgesehen von einer neuen Bleibe auch einen passenden Arbeitsplatz zu suchen. Obwohl sie zweifelsohne bei einem ihrer Brüder⁹⁴ unterkommen hätte können, zog sie in die 130 Kilometer entfernte Ortschaft Ash in Surrey, wo sie ihr vom Vater übernommenes Interesse an Pflanzen zum Beruf machte und gemeinsam mit Kate Emily Tateham-Jones⁹⁵ eine eigene Gärtnerei samt Baumschule eröffnete.⁹⁶ Zusätzlich trat sie der Royal Horticultural Society, der führenden Gartenbaugesellschaft Großbritanniens, bei.⁹⁷ In Zeiten der Not, welche der Erste Weltkrieg mit sich brachte, betätigte sich Amy Malden zudem karitativ und initiierte in den Jahren 1915 und 1916 eine Spendenaktion, bei der sie Wollreste zu Schals, Hemden und Decken verarbeitete. Von Juli 1915 bis März 1916 konnte sie so 270 Kleidungsstücke für notleidende belgische Kinder und serbische Flüchtlinge anfertigen.⁹⁸ Dabei sticht vor allem ins Auge, dass Amy Malden zwei ihrer Inserate in *The Common Cause*, einer Suffragettenzeitung, publizierte, was die Frage ihrer möglichen feministischen Gesinnung aufwirft.

Auch nach der Pensionierung Tateham-Jones teilte sich Amy Malden das Haus mit ihrer ehemaligen Angestellten, die wohl zur Freundin wurde.⁹⁹ Sie selbst hatte jedoch mit zunehmenden gesundheitlichen Problemen zu kämpfen, die ihre Gehfähigkeit beeinträchtigten. Sinnbildhaft für den Stellenwert des Fahrrades in Maldens Biographie zeugt eine Fotografie¹⁰⁰ aus den 1950er Jahren davon, dass das Zweirad sie bis in ihre letzte Lebensphase begleitete.

⁹² Vgl. TNA, RG 12/712, 121, 7, Census 1891, Sheldwich; TNA, RG 13/802, 141, 6, Census 1901, Sheldwich. Den Angaben Mark Jacobsons zufolge trat Bingham Malden seinen Kindern gegenüber sehr autoritativ auf. Der Ehe einer von Amys Schwestern – vermutlich Mary – gab er erst nach 20-jähriger Beziehung seinen endgültigen Segen. Aufgrund der dürftigen Quellenlage lassen sich diese innerfamiliären Tradierungen allerdings nicht eindeutig belegen. Im Tagebuch fällt auf, dass die Verfasserin ihren Vater nur als „the Father“ bezeichnete.

⁹³ Vgl. *The Morning Post* 41801/134, 17.05.1906, 8; *The Mid-Sussex-Times* 1324, 22.05.1906, 4.

⁹⁴ Amys Bruder Percy nahm nach dem Tod des Vaters seine Schwester Bertha bei sich im Pfarrhaus von Little Houghton auf. Schon 1901 beherbergte er seine Schwester Margaret für ungewisse Zeit. Vgl. TNA, RG 13/1572, 18, 27, Census 1901, West Ham; TNA, RG 14/8374, Sch 64, Census 1911, Little Houghton.

⁹⁵ Kate Emily Tateham-Jones wurde am 15. Mai 1855 geboren. Im Register des Jahres 1939 wird sie als ledige Gouvernante geführt – weitere Details zu ihrer Person sind nicht bekannt. Vgl. TNA, RG 101/1947C, 8, 39, Register 1939, Guildford.

⁹⁶ Vgl. NCA, 1227/2, Personal Notes about Amy Malden; TNA, RG 14/5429, Sch 165, Census 1911, Fernhurst.

⁹⁷ Vgl. NCA, 1227/2, Notes on Amy Malden.

⁹⁸ Vgl. *The Common Cause* 328/7, 23.07.1915, 209; *The West Sussex Gazette and South of England Adviser* 3181/63, 09.12.1915, 3; *The Common Cause* 364/7, 31.03.1916, 677.

⁹⁹ Vgl. TNA, RG 101/1947C, 8, 39, Register 1939, Guildford.

¹⁰⁰ Die besagte Fotografie überdauerte nicht bis in die heutige Zeit, ihre Existenz und ihr Inhalt wurden aber von Mark Jacobson mündlich überliefert.

Auf einem Duschstuhl sitzend zeigt es die Diaristin, wie sie mit einem Fahrrad durch die Straßen gezogen wurde. Amy Malden starb am 27. Februar 1957 im Oxted Cottage Hospital in ihrer englischen Heimat.¹⁰¹

4.2 Die Quelle und ihre Besonderheiten

Amy Maldens Tagebuch umfasst in Summe 123 handschriftliche Seiten und nahezu 70 Postkarten, die ihre drei Reisen bildlich dokumentieren.¹⁰² Ähnlich einem heutigen Fotobuch, behandeln die ersten 50 Seiten als explizites Reisetagebuch zunächst ihren zweieinhalbwöchigen Urlaub in der Schweiz, den sie im August 1898 mit ihrem Bruder Ernest und ihrem Vater unternahm. Erst durch die beiden anschließenden Fahrradreisen 1901 und 1903, welche mit 33 beziehungsweise 40 Seiten den größeren Anteil am Gesamtumfang ausmachen, kann die Quelle als Radreisetagebuch bezeichnet werden.¹⁰³ Die typologische Einordnung lässt dabei die spezifischen Charakteristika eines Notiztagebuchs erkennen, dessen Primärintention in der Dokumentation liegt.¹⁰⁴ Folglich verwundert auch der geringe Grad an Selbstthematisierung Amy Maldens keineswegs, so dominiert in ihren Aufzeichnungen die ereigniszentrierte Außenperspektive, während subjektiven Gefühlen und Gedanken nur wenig Raum geboten wird.¹⁰⁵ Da die Autorin ihr Reisetagebuch wohl nicht nur für sich selbst verfasste und derart sorgfältig illustrierte, können als weitere Adressaten und Adressatinnen auch ihre persönliche Um- und Nachwelt antizipiert werden. Nach Maldens Tod verblieb das Tagebuch vorerst im

¹⁰¹ Vgl. NCA, 1227/2, Personal Notes about Amy Malden; PPR, National Probate Calendar, Wills and Administrations 1957, M, 514, Malden Amy.

¹⁰² Da handliche Kleinbildkameras erst zwei Jahrzehnte später auf den Markt kamen, waren vorgefertigte Postkarten neben eigenhändigen Zeichnungen die bevorzugte Alternative, (Rad-)Reisen zu Beginn des 20. Jahrhunderts graphisch festzuhalten.

¹⁰³ Vgl. NCA, 1227/1, Diary of Amy Malden.

¹⁰⁴ Kurzrock zu Folge zeichnen sich Notiztagebücher durch ihren „vermittelnden, funktionellen Charakter“ aus. Dem gegenüber stehen existenzielle Tagebücher und Reflexionstagebücher. Vgl. Ruprecht H. KURZROCK, Das Tagebuch als literarische Form, phil. Dissertation, Freie Universität Berlin 1955, 107. Mehrere Wissenschaftler*innen, darunter Fritz Fellner und Ingrid Aichinger, äußerten ihre berechtigte Kritik an einer solch eingrenzenden Klassifikation – dennoch ist sie nach Ansicht des Autors dieser Arbeit als funktionales Element der Quellenkritik und Tagebuchanalyse durchaus probat.

¹⁰⁵ Als selbstthematisierende „Egodokumente“ versteht Krusenstjern Quellen, in denen die Autor*innen handelnde oder leitende Funktionen einnehmen. Darauf aufbauend unterscheidet sie vier Typen von Selbstzeugnissen (Typ A–D) anhand ihres Grades der Selbstthematisierung. Das Tagebuch Amy Maldens entspricht in dieser Klassifikation dem Typus C. Vgl. Benigna VON KRUSENSTJERN, Was sind Selbstzeugnisse? Begriffskritische und quellenkundliche Überlegungen anhand von Beispielen aus dem 17. Jahrhundert, in: Historische Anthropologie. Kultur – Gesellschaft – Alltag 2/3 (1994), 462–471.

Kreis der Familie, wurde aber in jüngster Vergangenheit dem Modern Records Centre in Warwick gespendet und somit der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.¹⁰⁶

Was macht das Tagebuch Amy Maldens aber nun derart wertvoll für die geschichtswissenschaftliche Forschung zu frühen Radreisen? Neben dem bereits mehrmals hervorgestrichenen Mangel an vergleichbaren Zeugnissen jener Zeit, spiegeln sich in diesem Egodokument die Radreiseerfahrungen einer „einfachen“ Amateurin wider, welche mit hoher Wahrscheinlichkeit ihre ersten – und womöglich einzigen – Radreisen überhaupt erlebte.¹⁰⁷ In Verbindung mit der außergewöhnlichen Sichtweise als ledige Vikarstochter, Radfahrerin und Frau aus dem ländlichen Raum, ihrem Spagat zwischen bürgerlich-religiöser Tradition und gesellschaftlicher Moderne, sowie der direkten Vergleichbarkeit von Bahn- und Radfernreisen, erwächst der besondere Seltenheitswert der vorliegenden Quelle. Darüber hinaus bietet das Tagebuch Anknüpfungspunkte für quantitative Analysemethoden, da die Verfasserin alle täglich zurückgelegten Distanzen ihrer ersten Radreise zu Papier brachte. Letztlich spricht die Quelle damit thematisch eine Reihe verschiedener Disziplinen an, die auch außerhalb der Forschungsfelder Mobilität und Sport verortet werden können.

Während sich Tagebücher in der Regel durch ihre „Unmittelbarkeit der Niederschrift, den Verzicht auf Stilisierung [und] das Nebeneinander von Persönlichem und Sachlichem“¹⁰⁸ auszeichnen, lassen die Zeugnisse Amy Maldens nicht nur Selbstthematisierung vermissen, sondern legen auch die Vermutung einer nachträglichen Aufzeichnung nahe. Formale Aspekte, wie etwa die aufwendige Gestaltung der Titelseiten, das gänzliche Fehlen von Überarbeitungen, die Erzählung in Vergangenheitsform und die lückenlose Integration der Postkarten in den Fließtext, weisen ebenso darauf hin wie der allgemein gute Erhaltungszustand der Quelle. Die Retrospektive könnte somit einen ursächlichen Faktor des seltenen Vorkommens von Gefühls- und Gedankenschilderungen ausmachen. Denkbar wäre auch, dass die Diaristin ihre Reise zunächst in einem separaten Notizbuch dokumentierte und erst nach ihrer Rückkehr in das Reisetagebuch übernahm. Damit geht folglich nicht nur die Frage nach inhaltlichen

¹⁰⁶ Das Tagebuch gelangte zunächst in den Besitz von Margaret Malden, einer Nichte von Amy, ehe es 2001 an deren Großcousin Mark Jacobson weitervererbt wurde. Noch im selben Jahr publizierte Jacobson erste Quellenausschnitte im populärwissenschaftlichen *Cycling Word Magazine*, gefolgt von einem weiterführenden Artikel im Jahr 2003. 2018 wurde das Tagebuch schließlich dem *Modern Records Centre* übergeben. Vgl. NCA, 1227/2, Personal Notes about Amy Malden sowie die persönliche Auskunft von Mark Jacobson.

¹⁰⁷ Das Tagebuch Amy Maldens gibt keine Hinweise bezüglich des alltäglichen Fahrradgebrauchs und der Mobilitätsradien seiner Diaristin. Auch geht nicht hervor, ob nach 1903 weitere Radreisen unternommen wurden. In Hinblick auf die zwei dokumentierten Radreisen liegt die Vermutung nahe, dass die Diaristin ihr Fahrrad regelmäßig nutzte und womöglich in der Zeit vor dem Reiseantritt auch systematisch trainierte.

¹⁰⁸ Gustav R. HÖCKE, *Das europäische Tagebuch*, Wiesbaden 1963, 21.

Selektionsprozessen, sondern auch nach „künstlerischen Erzähltechniken“¹⁰⁹ und der trügerischen „Aura von Authentizität“¹¹⁰, wie sie Martin Scheutz und Harald Tersch bezeichnen, einher. Auch darf der externe Einfluss von Reisehandbüchern und -berichten auf die Erzählmuster der Verfasserin nicht unterschätzt werden.¹¹¹ Dies mindert jedoch keinesfalls den Quellenwert dieses einzigartigen „first-person-narrative“ – vielmehr offenbart sie das ganze Potenzial einer kritischen Tagebuchanalyse hinsichtlich Perspektivität und Erzählmustern.

4.3 Tagebuchanalyse

„In Aug. – 1901 – My brother Gilbert finding himself with a fortnight’s holiday on hand, offered to take me somewhere – We thought of several places – Ostend, Normandy, Brittany etc. I said ‘Why not content ourselves with a bicycling tour in England’? This we finally decided to do & with maps around us, sketched out a possible tour westward towards the New Forest – We spent most of Tues. 13th in over-hauling our machines & making preparations.“¹¹²

Mit diesen Worten leitet Amy Malden den Bericht ihrer ersten Radreise ein, welche sie und ihren Bruder Gilbert vom 14. bis zum 24. August 1901 in den Südwesten Englands bis nach Bournemouth führte. Sie legen dabei bereits die spezifische Motivation, welche die Radreise bedingte, dar, denn entgegen der ursprünglichen Erwägungen, eine Fernreise nach Belgien oder Frankreich¹¹³ mit Schiff und Bahn zu unternehmen, wollte Amy Malden mit den eigenen Fahrrädern verreisen. „[...] being free to alter one’s mind at the last minute if one wants to“¹¹⁴ – genau diese größtmögliche Freiheit und Spontanität in der eigenen Mobilität verhiess das Fahrrad somit auch für die Vikarstochter als alternatives Fortbewegungsmittel. Eine Beeinflussung durch zeitgenössische Medienberichte, Schilderungen anderer Radreisender und die velophile Sozialisierung durch ihren Vater scheinen als konkrete Motive zudem ebenso wahrscheinlich wie ökonomische Überlegungen oder subjektive Präferenzen in Bezug auf Vegetation und Landschaft. Besonders hervorzuheben ist auch, dass Amy Malden ihre beiden Radreisen trotz intrinsisch vorhandener Motivation nicht alleine, sondern stets in Begleitung ihres

¹⁰⁹ SCHEUTZ / TERSCH, Selbstzeugnisse, 14.

¹¹⁰ Ebd., 14. Scheutz und Tersch vergleichen Selbstzeugnisse dahingehend mit Dokumentarfilmen als entsprechendes „Produkt raffinierter künstlerischer Erzähltechniken“.

¹¹¹ Vgl. dazu PALMOWSKI, Baedeker, 110.

¹¹² NCA, 1227/1, Diary of Amy Malden, 53.

¹¹³ Teile dieser Länder waren Amy Malden bereits durch ihre Reise in die Schweiz 1898 bekannt, so etwa die Städte Brüssel und Ostende. Vgl. NCA, 1227/1, Diary of Amy Malden, 4 f.

¹¹⁴ Ebd., 53.

Bruders unternahm. Dies lässt auf eine mögliche Internalisierung der Begleiter-Konvention, welche für Amy als Mitglied einer Priesterfamilie scheinbar auch im frühedwardischen Zeitalter noch bestand, schließen.

Wie am Ende des Zitats angeklungen, bedurfte die spontane Reise mit dem Fahrrad spezieller Vorbereitungen, die einen ganzen Tag in Anspruch nahmen. Während viele Radtouristen zu dieser Zeit ihr Gepäck noch mit der Post an die jeweilige Unterkunft sandten, wollten Amy und Gilbert an keinen fixen Routen- und Zeitplan gebunden sein und zudem die Risiken von Verspätungen oder Verlusten in der Gepäckszustellung vermeiden. Indem sie ihre Fahrräder¹¹⁵ mit Gepäckträgern ausstatteten, konnten sie während der Reise zwar nur auf eine persönliche Wechselkleidung zurückgreifen, besaßen dafür aber die Freiheit, ihre Route in letzter Minute noch abändern zu können.¹¹⁶ Bei der zweiten Radreise durch North Wales und Zentralengland, beginnend am 5. bis zum 22. August 1903, profitierten die Geschwister von diesen Erfahrungen und montierten nunmehr zwei Gepäckträger pro Rad: „With a front & a back carrier on our bicycles it is quite easy to carry a complete change of clothing without feeling the burden to any great extent.“¹¹⁷

Neben der geeigneten Ausrüstung setzten die beiden Radreisen eine ebenso adäquate, aber flexible Routenplanung voraus.¹¹⁸ Wie die in Diagramm 1 dargestellten Tagesdistanzen der ersten Reise anhand der *cyclometer*-Aufzeichnungen¹¹⁹ verdeutlichen, variierte das Ausmaß der täglich zurückgelegten Strecken stark. Während zu Beginn der Reise die rasche Erreichung des Zielgebietes im Vordergrund stand und die beiden Geschwister schon am Ende des zweiten Tages in das 200 Kilometer entfernte Winchester¹²⁰ einfuhren, unternahmen sie in der Folgezeit hauptsächlich lokale Touren im Bereich des New Forest. Durch die zahlreichen Besichtigungen von Städten, Denkmälern und Kirchen verringerten sich die gefahrenen Entfernungen merklich, was gerade am vierten und fünften Tag der Reise evident wurde. Nach einer beinahe 120 Kilometer langen Ausfahrt am siebten Tag entschieden sich die beiden Radreisenden zudem für einen Regenerationstag in Bournemouth.

¹¹⁵ Amy fuhr ein *Singlespeed Safety Bike*, Gilbert ein *Fixed Gear*, so der Rückschluss Mark Jacobsons. Vgl. Mark JACOBSON, *One Hundred Years Ago*, in: *Cycling World Magazine* (2001). Rohfassung in: NCA, 1227/2.

¹¹⁶ Vgl. NCA, 1227/1, *Diary of Amy Malden*, 53.

¹¹⁷ Ebd., 85.

¹¹⁸ Vgl. ebd., 53. Amy und Gilbert beschlossen, konkrete Pläne nur für den nächsten Tag zu treffen. Vgl. ebd., 114.

¹¹⁹ Vgl. ebd., 74. Die Tagesdistanzangaben der zweiten Radreise sind indes nur lückenhaft dokumentiert.

¹²⁰ Winchester zählte zu den beliebtesten Wochenenddestinationen von Londoner Radfahrer*innen. Es wäre denkbar, dass Amy Malden und ihr Bruder über diverse Medienberichte oder populäre Radreiseführer von diesem Ausflugsziel erfuhren.

Insgesamt legten Amy und Gilbert Malden auf ihrer ersten Radreise beachtliche 460 Meilen, sprich 740 Kilometer, zurück. Mit einer Gesamtdistanz von 572 Meilen oder 920 Kilometern übertraf ihre zweite Reise diese nochmals um mehr als 100 Meilen.¹²¹ Bei guten Straßenverhältnissen, flachem Terrain und ausbleibenden Zwischenstopps erreichten die beiden Radreisenden dabei ein Stundenmittel von 11 Meilen beziehungsweise nahezu 18 km/h, so die Angaben der Diaristin.¹²²

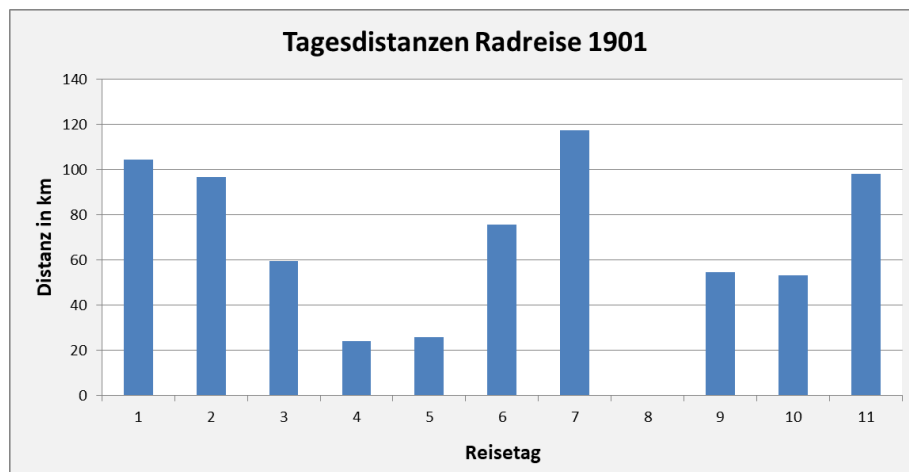


Diagramm 1: Zurückgelegte Tagesdistanzen der Radreise 1901

Die Radreisen Amy Maldens erfüllten nicht nur den Zweck der Besichtigung von Sehenswürdigkeiten, sondern hatten auch die Funktion der Erholung und botanischen Erkundung. Zur täglichen Routine zählte das morgendliche Bad im Meer ebenso wie der Nachmittagstee. Am Strand fand Malden dabei mehrere Fossilien und Haizähne, welche sie mit großer Freude nach Hause schickte.¹²³ Neben den vielen Postkartenmotiven schmücken auch diverse Pflanzen- und Blütenblätter das Reisetagebuch der späteren Floristin, die ihr ausgeprägtes pflanzenkundliches Interesse bezeugen. Abbildung 2 gibt einen solchen Ausschnitt ihrer Aufzeichnungen zur Illustration wieder, in welchem die Symbiose von textuellen und graphischen Elementen deutlich wird.

Über die Vorzüge einer solchen Radreise hinaus enthüllen die Berichte Amy Maldens aber auch die alltäglichen Herausforderungen, welchen sich frühe Radreisende gegenübersehen. Konnte sie anfangs noch von ausgezeichneten Straßenverhältnissen berichten, waren die

¹²¹ Vgl. NCA, 1227/1, Diary of Amy Malden, 51–123, hier 83, 123. Diese Angaben beziehen sich auf die finalen Berechnungen Amy Maldens.

¹²² Vgl. ebd., 116.

¹²³ Vgl. NCA, 1227/1, Diary of Amy Malden, 77.

Bedingungen in den größeren Städten Südwestenglands für Radfahrer*innen katastrophal.¹²⁴ Die Gefahren des Verkehrs bestätigen auch die Geographen Mackintosh und Norcliffe, welche im Kontext kanadischer Innenstädte bereits zur Jahrhundertwende von einer Unzumutbarkeit des Verkehrsaufkommens sprechen.¹²⁵ Mit ihren Schilderungen über Bournemouth zerstreut Amy Malden jeden Zweifel daran: „The roads here were villainous & shook us & our bikes to bits – Motor cars were dashing past & all our energies were taxed in eluding electric trams & brakes, & altogether we were thankful to leave these towns behind us.“¹²⁶

¹²⁴ Vgl. ebd., 58, 71.

¹²⁵ Vgl. MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flâneurie*, 33.

¹²⁶ NCA, 1227/1, *Diary of Amy Malden*, 71.



Abbildung 2: Beispielhafter Auszug aus dem Reisetagebuch Amy Maldens

Zu den Unannehmlichkeiten des Verkehrs gesellte sich die unbeständige Wetterlage Englands. Zwar blieben Amy und Gilbert auf ihren beiden Radreisen von längeren Schlechtwetterperioden verschont, doch musste die Diaristin sowohl 1901 als auch 1903 mehrmals von

ihrem Mackintosh-Regenumhang Gebrauch machen oder niederschlagsbedingte Pausen einlegen.¹²⁷ Zeitliche Verzögerungen ergaben sich auch durch technische Gebrechen an den Fahrrädern, von denen in erster Linie Gilberts *Fixed Gear* betroffen war. Als sich auf der ersten Reise etwa dessen Fußstütze in voller Fahrt löste und acht Speichen beschädigte, konnte er von Glück sprechen, nicht folgenschwer gestürzt zu sein. Gleichzeitig boten diese Verzögerungen für Amy die Möglichkeit, sich ohne Begleitung frei zu bewegen und eigenständig die Umgebung zu erkunden.¹²⁸ Dank der guten Infrastruktur und nahegelegener Radwerkstätten wurden die mehrmaligen technischen Probleme an Gilberts Rad aber rasch behoben.¹²⁹ Persistenter erwiesen sich hingegen die Ressentiments der Zivilgesellschaft gegenüber Radfahrer*innen, wie der folgende Quellenausschnitt darlegt. Amy und Gilbert wurden dabei vom Zugpersonal aufgrund ihrer verschmutzten Radkleidung als Passagiere zweiter Klasse angesehen, so zumindest der Eindruck der Diaristin:

„At Christ Church G's [Gilbert's] bicycle suddenly refused to move! He had tightened the ball bearings too much in the morning – As it was then past 9 – we made straight for the station & were lucky enough to catch a train – We should not have done so, but for the prompt kindness of the man at the booking office, who (as the train was in) seized our bikes & ran across with them, shouting out to the guard on the up platform to wait for us – This latter personage cast angry & contemptuous glances at us & our travel-stained garments! It was very evident from his manner that he did not at all consider us worth keeping the train waiting for!“¹³⁰

Wie Amy und Gilbert waren viele frühe Radreisende in ihrer Mobilität nicht gänzlich unabhängig. Als alternatives Transportmittel bot die Eisenbahn nicht nur einen Ausweg bei technischen Gebrechen, Schlechtwetter oder Erschöpfung, sondern verkürzte in vielen Fällen auch die An- oder Heimreise.¹³¹ So wählten die Diaristin und ihr Bruder, welcher mit den Folgen seiner rheumatischen Erkrankung zu kämpfen hatte, nicht ohne Grund den Zug, um am Ende ihrer ersten Reise 1901 wieder schnellstmöglich in die Heimat zu gelangen. Diese Praxis wiederholte sich bei der Anreise nach Chester, wo die Geschwister 1903 ihre zweite Radreise begannen.¹³² Der neuerliche Umstieg auf die Eisenbahn ebenso wie die Erkenntnis der eigenen

¹²⁷ Vgl. NCA, 1227/1, Diary of Amy Malden, 53 f., 123.

¹²⁸ Vgl. NCA, 1227/1, Diary of Amy Malden, 55.

¹²⁹ Vgl. ebd., 81.

¹³⁰ Ebd., 74 f.

¹³¹ Vgl. TOBIN, Bicycle, 842 f.

¹³² Vgl. NCA, 1227/1, Diary of Amy Malden, 80, 83, 85.

Leistung auf dem Fahrrad führten bei Amy nicht nur zu einer neuen Distanzwahrnehmung, sondern spiegeln auch ihre Selbstbestimmung, räumliche Unbeschränktheit und somit das volle emanzipatorische Potenzial ihrer Radreise wider:

„It seems quite odd to realise that we are over 160 miles from home & that we have reached here without the help of a train!“¹³³

„It seemed quite curious to be travelling by train again after doing over 400 miles on bikes.“¹³⁴

Am Ende der Reisen manifestierte sich nicht zuletzt das Gefühl der Heimkehr. „It was very pleasant to get back to the land of civilisation again, & out of our travel worn garments“¹³⁵, notierte die Diaristin etwa 1901 in ihr Tagebuch. Die Konfrontation mit anderen Sprach- und Kultursphären im eigenen Land bedingte also nicht nur die aktive Wahrnehmung des Fremden, sondern auch dessen Wertung und Abgrenzung als unzivilisiert. Dieser Eindruck erwuchs besonders in Wales aufgrund fundamentaler Verständigungsprobleme, welche die Autorin nicht zuletzt auf die mangelnde Bildung der „rückständigen“ Lokalbevölkerung zurückführte. So hielt Amy in ihrer Niederschrift fest, dass in der nordwalisischen Küstenstadt Abergele Englisch nur mit einem „ausländischen“ Akzent gesprochen wurde, was sie zur Schlussfolgerung brachte: „Either the Welsh people are dense, or our powers of making them understand us are not great!“¹³⁶ Es war jedoch wohl nicht die „Dummheit“ der Einwohner*innen oder die „Tristess“ ihres Ortes¹³⁷, welche diesen Eindruck bestärkten, sondern vielmehr die bildungsnahe Sozialisierung der Diaristin selbst, ihre persönlichen Erwartungen und schlussendlich auch die gute infrastrukturelle Anbindung an das Ballungszentrum London, die ihre Heimat Sheldwich subjektiv als „zivilisiert“ erschienen ließen. Markante kulturelle Unterschiede äußerten sich außerdem in der Gestaltung von Privatgärten, denn während diese in Kent der ganze Stolz der Hausbesitzer seien, so die Autorin, fehle deren Formgebung und landwirtschaftliche Nutzung in Wales gänzlich.¹³⁸ Ungeachtet dessen trugen die Radreisen zweifelsohne zu einer persönlichen Horizonterweiterung bei, die von der Diaristin selbst ge-

¹³³ NCA, 1227/1, Diary of Amy Malden, 62.

¹³⁴ Ebd., 83.

¹³⁵ Ebd., 83.

¹³⁶ Ebd., 85, 87.

¹³⁷ Vgl. ebd., 87.

¹³⁸ Vgl. ebd., 116 f.

wünscht und aktiv gesucht wurde. Abgesehen von den Besichtigungen diverser Sehenswürdigkeiten weist insbesondere die mehrmalige Verwendung des Wortes „erkunden“ darauf hin.¹³⁹ Zusätzlich dokumentiert das Tagebuch unverkennbar den Mentalitätswandel seiner Autorin, die eine persönliche Bindung zu einzelnen Waliser*innen aufbaute und die Absicht äußerte, Grundbegriffe ihrer Sprache erlernen zu wollen.¹⁴⁰

5. Radreisen als Sonderform weiblicher Sportmobilität? Ein Resümee

Der vorliegende Artikel hat aufgrund der bisher unzureichenden Erforschung von Radreisen im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert diese spezifische Thematik gezielt aufgegriffen, um sie in Verbindung mit den Kategorien *Gender* und *Mobility* systematisch zu beleuchten. Dabei wurden nicht nur der gesellschaftliche Wandel, technische Innovationen und die Entstehung einer Radinfrastruktur als spezifische Voraussetzungen für Radreisen im England der Jahrhundertwende aufgezeigt, sondern auch die subjektiven Erfahrungs- und Wahrnehmungshorizonte einer Radreisenden diskutiert. Letzteres konnte erst durch die eingehende Analyse des bislang kaum historiographisch erschlossenen Radreisetagebuchs der englischen Vikarstochter Amy Malden geschehen. Auf Basis dieser neuen Erkenntnisse werden frühe Radreisen im letzten Teil dieses Beitrags nun als Sonderform der Sportmobilität definiert und ihre unikalen Merkmale herausgearbeitet.

Die Festlegung von Radreisen als spezifischer Mobilitätstypus bedingt zunächst die Frage nach den allgemeinen Charakteristika räumlicher Mobilität. Im Vergleich zur Migration, bei der der Wohnort durch einen einmaligen Wechsel, ohne die Intention der Rückkehr, dauerhaft geändert wird, definiert sich Mobilität durch ihre temporäre räumliche Zirkulation und die absehbare Rückkehr zum Ausgangsort. Das tägliche Pendeln zum Arbeitsplatz zählt somit genauso zur Mobilität wie Wochenendausflüge, Urlaubs- oder Geschäftsreisen, wodurch zwischen arbeitsbezogenen (*production-related moves*) und konsumbezogenen Formen (*consumption-related moves*) differenziert werden kann. Als entscheidende Determinanten ergeben sich Zeit, Raum und Intention.¹⁴¹ Während die räumliche Bedeutung des Sports im Wissenschaftsdiskurs vorrangig im Hinblick auf Migration untersucht wurde, wandten sich bislang nur wenige Forscher*innen explizit der Mobilität zu. In ihren Studien wurde diese jedoch als soziale

¹³⁹ Vgl. ebd., 62.

¹⁴⁰ Vgl. ebd., 87, 103.

¹⁴¹ Vgl. Martin BELL / Gary WARD, Comparing Temporary Mobility with Permanent Migration, in: *Tourism Geographies* 2/1 (2000), 87–107, hier 90–95.

Mobilität¹⁴² verstanden oder nur für die Gegenwart betrachtet, womit die historische Dimension der räumlichen Mobilität nie zum Tragen kam.¹⁴³

Neben der übergeordneten Differenzierung zwischen permanenten und temporären Bewegungen, lässt sich Mobilität auch nach der Dauer ihrer Zirkulation bemessen, wodurch sich etwa eine Unterscheidung zwischen ein- und mehrtägigen Bewegungen ergibt.¹⁴⁴ Im Kontext des Radsports kommen eintägige Mobilitätsformen, sofern sie nicht arbeitsbezogen sind, dem Konzept der *Flânerie* von Mackintosh und Norcliffe nahe. Angelehnt an die aristokratischen und bürgerlichen Spaziergänger*innen der zeitgenössischen Großstädte, verstehen die beiden Geographen darunter jene privilegierten Radfahrer*innen, welche adrett gekleidet und frei von jedem Zwang durch die Städte rollten, um ihre Umgebung aktiv zu beobachten und zu erkunden, letzten Endes aber auch, um selbst aktiv wahrgenommen zu werden.¹⁴⁵ Gegen Ende des 19. Jahrhunderts konnte dieses Konzept, gepaart mit dem verstärkten Wunsch nach Erholung und körperlicher Ertüchtigung, für den Großteil der Radfahrer*innen gelten, die nicht aus beruflichen Gründen pedalieren. Wie sind aber mehrtägige Ausfahrten mit dem Fahrrad konzeptuell einzuordnen?

Als *Voyages à vélo* unterscheiden sich Radreisen von der *Flânerie* zunächst hinsichtlich ihrer Dauer, die mit mindestens einer Übernachtung zu bemessen ist. Individuell oder in Gruppen organisiert, führen sie die Reisenden aus ihrer gewohnten Umgebung in ein Gebiet, welches nicht zum alltäglichen Aktionsradius zählt. Das Fahrrad stellt dabei das primäre Fortbewegungsmittel dar, es wird jedoch nicht für Wettkämpfe oder berufliche Zwecke verwendet. Vielmehr stehen intrinsische Motive wie Erholung, Urlaub und Erkundung im Mittelpunkt der Reise. Explizite sportliche und physische Interessen können, müssen aber besonders im Frühstadium von Radreisen nicht zwingend damit korrelieren.¹⁴⁶ Darüber hinaus grenzen

¹⁴² Soziale Mobilität beschreibt die Bewegung von Menschen innerhalb des gesellschaftlichen Systems. Sie erfasst beispielweise soziale Hierarchien, Auf- und Abstiege.

¹⁴³ Vgl. z. B. James HIGHAM / Tom HINCH, *Sport and Tourism. Globalization, Mobility and Identity*, Amsterdam u. a. 2009; Ramón SPAAIJ, *Sport and Social Mobility. Crossing Boundaries*, New York / London 2011; Carola BERGER, *Soziale Mobilität durch Sport? Zur ambivalenten Situation afroamerikanischer Sportler in den USA*, phil. Diplomarbeit, Ludwig-Maximilians-Universität München 2005. Für die geschichtswissenschaftliche Aufarbeitung vgl. z. B.: Diethelm BLECKING / Lorenz PEIFFER, Hg., *Sportler im „Jahrhundert der Lager“*. Profiteure, Widerständler und Opfer, Göttingen 2012, insbesondere Teil 2.

¹⁴⁴ Vgl. BELL / WARD, *Mobility*, 92 f.

¹⁴⁵ Vgl. MACKINTOSH / NORCLIFFE, *Flânerie*, 18 f., 29 f.; JUNGnickel, *Cycling*, 366; sowie weiterführend: Nicholas ODDY, *The Flaneur on Wheels?*, in: Dave Horton / Paul Rosen / Peter Cox, Hg., *Cycling and Society*, Abingdon / New York 2016, 97–112.

¹⁴⁶ Diese Überlegungen beruhen maßgeblich auf den Ausführungen Lamonts zur Definition gegenwärtiger Radreisen. Vgl. Matthew LAMONT, *Reinventing the Wheel. A Definitional Discussion of Bicycle Tourism*, in: *Journal of Sport & Tourism* 14/1 (2009), 5–23, hier 11–21.

intensivere Vorbereitungen und die ausgedehnten Erlebnishorizonte der „Fremde“ Radreisen von eintägigen Ausflügen ab.

All diese Gesichtspunkte spiegeln sich auch in den Erfahrungen Amy Maldens als weiblicher Radreisenden wider und verdeutlichen, die frühe Radreise als Sonderform der Sportmobilität zu fassen. Obgleich die Kategorie Geschlecht in ihren Aufzeichnungen keine explizite Berücksichtigung fand, eröffneten Reisen mit dem Fahrrad besonders Frauen eine neue Mobilitäts- und Identitätskultur. Gerade die Absenz geschlechtlicher Restriktionen weist darauf hin, dass Frauen wie Amy durch das Verlassen der häuslichen Sphäre und Heimat im Selbstbild gestärkt wurden und ihren Mobilitätsradius wesentlich erweitern konnten.¹⁴⁷ Um frühe Radreisen trennscharf von der *Flâneurie* abzugrenzen, scheint daher das hier beschriebene Komplementärkonzept der *Voyage* nur gerechtfertigt, da es am ehesten die spezifischen Charakteristika früher Radreisen hervorstreicht und im Vergleich zum englischen Begriff des *touring* die beiden Mobilitätsmuster anhand ihrer zeitlichen Ausprägung eindeutig differenziert.¹⁴⁸

Mit dem britischen *cycle craze* der 1890er Jahre verbreitete sich der MassenradSPORT in der ganzen Welt und mit ihm auch die Radreise. Verschiedene Quellen dokumentieren diesen einzigartigen Prozess, der zunächst auf das europäische Festland und die britischen Kolonien übergriff.¹⁴⁹ Obgleich Jungnickel betont, dass sich die Erfahrungen von zeitgenössischen RadSPORTLER*innen nicht vereinheitlichen lassen¹⁵⁰, ist aus dem obengenannten Grund dennoch anzunehmen, dass es sich bei der *Voyage* um ein global auftretendes Phänomen handelt. Weiterführende Forschungen sind unumgänglich, um dieses Konzept zu substantiieren und Radreisen als Sonderform der insbesondere weiblichen Mobilitätsgeschichte(n) zu etablieren. So bleibt zu hoffen, dass die Thematik in Zukunft systematisch und international vergleichend erforscht wird, zumal die gegenwärtige Forschungslage zur Radsportgeschichte nicht in allen Ländern derart fortgeschritten wie in Großbritannien erscheint.¹⁵¹

¹⁴⁷ Vgl. JUNGNICHEL, *Cycling*, 363.

¹⁴⁸ Im englischen Sprachgebrauch beschreibt *touring* sowohl ein-, als auch mehrtägige Radfahrten zum Selbstzweck der Freizeitgestaltung. Als Pendant ist im Deutschen der Begriff des Radtourismus gängig, obwohl auch dieser den Tages- und Übernachtungstourismus subsumiert. Vgl. weiterführend: Axel DREYER / Rainer MÜHLNICKEL / Ernst MIGLBAUER, Hg., *Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven*, München 2012, insb. 1–8.

¹⁴⁹ Vgl. RUBINSTEIN, *Cycling*, 544; sowie ausgewählte fotografische Zeugnisse aus dem Bildarchiv des NCA.

¹⁵⁰ Vgl. JUNGNICHEL, *Cycling*, 368.

¹⁵¹ Vgl. etwa für Irland: Brian GRIFFIN, *Cycling and Gender in Victorian Ireland*, in: *Éire-Ireland* 41/1 (2006), 213–241; für Deutschland und die Niederlande: Anne-Katrin EBERT, *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940*, Frankfurt / New York 2010; für Italien: John FOOT, *Pedalare! Pedalare! A History of Italian Cycling*, London u. a. 2012; für Frankreich: Hugh DAUNCEY, *French Cycling. A Social and Cultural History*, Liverpool 2012; für Australien: Fiona KINSEY, *Stamina, Speed and Adventure. Australian Women and Competitive Cycling in the 1890s*, in: *The International Journal of the History of Sport* 28/10 (2011), 1375–1387; für Neuseeland: Clare S. SIMPSON, *Respectable Identities. New Zealand Nineteenth-Century 'New Women' - on*

Anhang

Quellen

Ungedruckte Quellen

National Cycle Archive, Modern Records Centre, University of Warwick (NCA):

NCA, MSS.328/C/4/HAN, Bicycle Touring Club/Cyclists' Touring Club Handbook and Guides, 1879–2000.

NCA, 1227/1, Diary of Amy Malden.

NCA, 1227/2, Notes on Amy Malden.

NCA, 1227/2, Personal Notes about Amy Malden.

NCA, MSS.328/N28/8/1, Emily Sophia Coddington: Commonplace book and diary.

The National Archives, London (TNA):

TNA, HO 107/1760, 571, 27, Census 1851, St. Michael.

TNA, RG 09/521, 51, 4, Census 1861, St. George the Martyr.

TNA, RG 10/977, 57, 14, Census 1871, Sheldwich.

TNA, RG 10/1170, 22, 6, Census 1871, St. Lawrence.

TNA, RG 11/967, 69, 17, Census 1881, Sheldwich.

TNA, RG 11/2094, 42, 16, Census 1881, Kinson.

TNA, RG 12/589, 124, 69, Census 1891, Croydon.

TNA, RG 12/712, 121, 7, Census 1891, Sheldwich.

TNA, RG 13/802, 141, 6, Census 1901, Sheldwich.

TNA, RG 13/802, 149, 4, Census 1901, Badlesmere.

TNA, RG 13/1572, 18, 27, Census 1901, West Ham.

TNA, RG 14/3254, Sch 94, Census 1911, Horne.

TNA, RG 14/5429, Sch 165, Census 1911, Fernhurst.

TNA, RG 14/8374, Sch 64, Census 1911, Little Houghton.

TNA, RG 101/1947C, 8, 39, Register 1939, Guildford.

Bicycles!, in: The International Journal of the History of Sport 18/2 (2001), 54–77, um einige Beispiele nationaler Forschung zu nennen. In Österreich blieb die hiesige Radsportgeschichte lange Zeit weitgehend unbeachtet – erst 2018 widmeten ihr Sturm und Pilz einen einführenden Beitrag. Vgl. Petra STURM / Katrin PILZ, Fehlende (Vor-) Bilder? Österreichische Rennradpionierinnen der 1890er-Jahre und Zwischenkriegszeit, in: Matthias Marschik u. a., Hg., Images des Sports in Österreich. Innensichten und Außenwahrnehmungen, Wien 2018, 67–84.

Canterbury Cathedral Archives (CCA):

CCA, U3-186/1/4, Register of Baptisms in the Parish of Sheldwich (1856–1903).

CCA, U3-186/1/13, Register of Burials in the Parish of Sheldwich (1813–1895).

CCA, U3-186/1/1A, Register Transcript.

Norfolk Record Office (NRO):

NRO, PD 39/8, Register of Baptisms in the Parish of St. Margaret & King's Lynn (1825–1832).

Principle Probate Registry (PPR):

PPR, National Probate Calendar, Wills and Administrations 1957, M, 514, Malden Amy.

Periodika:

N. N., „Some Famous Lady Cyclists“, in: Lady's Realm 2 (1897), 537–545.

Surrey Mirror and County Post 3465, 30.06.1944.

The Canterbury Journal and Farmers' Gazette 4842, 19.05.1906.

The Common Cause 328/7, 23.07.1915.

The Common Cause 364/7, 31.03.1916.

The East Kent Gazette 1787, 26.07.1890.

The East Kent Gazette 1845, 05.09.1891.

The East Kent Gazette 1994, 01.09.1894.

The Field, the Country Gentleman's Newspaper 2019/78, 05.09.1891.

The Mid-Sussex-Times 1324, 22.05.1906.

The Morning Post 41801/134, 17.05.1906.

The Sporting Life 5925, 09.06.1893.

The West Sussex Gazette and South of England Adviser 3181/63, 09.12.1915.

Gedruckte Quellen

Frederick BURKHARDT / James A. SECORD, Hg., The Correspondence of Charles Darwin, Bd. 9:
1861, Cambridge 1994.

Literatur

- James E. ADAMS / Tom PENDERGAST / Sara PENDERGAST, Hg., *Encyclopedia of the Victorian Era*, Bd. 4: Spir-Zool, Danbury 2004.
- Martin BELL / Gary WARD, *Comparing Temporary Mobility with Permanent Migration*, in: *Tourism Geographies* 2/1 (2000), 87–107.
- Carola BERGER, *Soziale Mobilität durch Sport? Zur ambivalenten Situation afroamerikanischer Sportler in den USA*, phil. Diplomarbeit, Ludwig-Maximilians-Universität München 2005.
- Wiebe E. BIJKER, *Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs. Toward a Theory of Sociotechnical Change*, Cambridge u. a. 1997.
- Diethelm BLECKING / Lorenz PEIFFER, Hg., *Sportler im „Jahrhundert der Lager“*. Profiteure, Widerständler und Opfer, Göttingen 2012.
- Marilyn BONNELL, *The Power of the Pedal. The Bicycle and the Turn-of-the-century Woman*, in: *Nineteenth Century Contexts* 14/2 (1990), 215–239.
- Dennis BRAILSFORD, *British Sport. A Social History*, 2. Auflage, Cambridge 1997.
- Dave BUCHANAN, *Pilgrims on Wheels. The Pennells, F. W. Bockett, and Literary Cycle Travels*, in: Daniel P. Shea / Jeremy Withers, Hg., *Culture on Two Wheels. The Bicycle in Literature and Film*, Lincoln 2016, 19–40.
- David CANNADINE, *Victorious Century. The United Kingdom, 1800–1906*, London 2017.
- Hugh DAUNCEY, *French Cycling. A Social and Cultural History*, Liverpool 2012.
- Axel DREYER / Rainer MÜHLNICKEL / Ernst MIGLBAUER, Hg., *Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven*, München 2012.
- Anne-Katrin EBERT, *Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940*, Frankfurt / New York 2010.
- John FOOT, *Pedalare! Pedalare! A History of Italian Cycling*, London u. a. 2012.
- Keith GREGSON / Mike HUGGINS, *Ashbrooke Whit Sports, Sunderland and Its Records. A Case Study of Amateurism in Late Victorian and Edwardian Athletic and Cycling Competition*, in: *The International Journal of the History of Sport* 31/9 (2014), 994–1011.
- Brian GRIFFIN, *Cycling and Gender in Victorian Ireland*, in: *Éire-Ireland* 41/1 (2006), 213–241.
- Dagmar GÜNTHER, *„And Now for Something Completely Different“*. Prolegomena zur Autobiographie als Quelle der Geschichtswissenschaft, in: *Historische Zeitschrift* 272/1 (2001), 25–61.
- Richard HARMOND, *Progress and Flight. An Interpretation of the American Cycle Craze of the 1890s*, in: *Journal of Social History* 5/2 (1971), 235–257.

- James HIGHAM / Tom HINCH, *Sport and Tourism. Globalization, Mobility and Identity*, Amsterdam u. a. 2009.
- Eric J. HOBSBAWM, *The Age of Empire 1875–1914*, London 1987.
- Gustav R. HOCKE, *Das europäische Tagebuch*, Wiesbaden 1963.
- Richard HOLT, *Sport and the British. A Modern History*, Oxford 1992.
- Ida HUSTED HARPER, Hg., *The Life and Work of Susan B. Anthony. Including Public Addresses, Her Own Letters and Many from Her Contemporaries During Fifty Years*, Bd. 2, Indianapolis / Kansas City 1898.
- Mark JACOBSON, *One Hundred Years Ago*, in: *Cycling World Magazine* (2001). Rohfassung in: *NCA*, 1227/2.
- Katrina JUNGNICKEL, „One needs to be very brave to stand all that“. *Cycling, Rational Dress and the Struggle for Citizenship in Late Nineteenth Century Britain*, in: *Geoforum* 64 (2015), 362–371.
- KELLY & CO., Hg., *The Clergy List*, London 1896.
- Fiona KINSEY, *Stamina, Speed and Adventure. Australian Women and Competitive Cycling in the 1890s*, in: *The International Journal of the History of Sport* 28/10 (2011), 1375–1387.
- Barbara KORTE, *Der englische Reisebericht. Von der Pilgerfahrt bis zur Postmoderne*, Darmstadt 1996.
- Rudy KOSHAR, *Seeing, Traveling, and Consuming. An Introduction*, in: Rudy Koshar, Hg., *Histories of Leisure*, Oxford / New York 2002, 1–24.
- Benigna VON KRUSENSTJERN, *Was sind Selbstzeugnisse? Begriffskritische und quellenkundliche Überlegungen anhand von Beispielen aus dem 17. Jahrhundert*, in: *Historische Anthropologie. Kultur – Gesellschaft – Alltag* 2/3 (1994), 462–471.
- Ruprecht H. KURZROCK, *Das Tagebuch als literarische Form*, phil. Dissertation, Freie Universität Berlin 1955.
- Robert J. LAKE, *A Social History of Tennis in Britain*, Abingdon / New York 2015.
- Matthew LAMONT, *Reinventing the Wheel. A Definitional Discussion of Bicycle Tourism*, in: *Journal of Sport & Tourism* 14/1 (2009), 5–23.
- Kathryn LEDBETTER, *British Victorian Women's Periodicals. Beauty, Civilization, and Poetry*, New York 2009.
- Eliza L. LINTON, „The Cycling Craze for Ladies“, in: *Lady's Realm* 1 (1896), 173–177.
- Phillip G. MACKINTOSH / Glen NORCLIFFE, *Flâneurie on Bicycles. Acquiescence to Women in Public in the 1890s*, in: *Canadian Geographer* 50/1 (2006), 17–37.

- Eilidh MACRAE, *The Scottish Cyclist and the New Woman. Representations of Female Cyclists in Scotland 1890–1914*, in: *Journal of Scottish Historical Studies* 35/1 (2015), 70–91.
- Michael MEYER, *The Pleasures of Men and the Subjection of Women*, in: Christa Jansohn, Hg., *In the Footsteps of Queen Victoria. Wege zum Viktorianischen Zeitalter*, Münster / Hamburg / London 2003, 177–199.
- Jean-François MIGNOT, *The History of Professional Road Cycling*, in: Daam Van Reeth / Daniel J. Larson, Hg., *The Economics of Professional Road Cycling*, Heidelberg u. a. 2016, 7–32.
- Sally MITCHELL, *Daily Life in Victorian England*, Westport / London 1996.
- Judith L. NEWTON, *Women, Power and Subversion. Social Strategies in British Fiction 1778–1860*, Abingdon / New York 2013.
- Glen NORCLIFFE / Phillip G. MACKINTOSH, *Men, Women and the Bicycle in the Late Nineteenth Century*, in: Glen Norcliffe, Hg., *Critical Geographies of Cycling. History, Political Economy and Culture*, New York 2016, 155–176.
- Nicholas ODDY, *Rides on My Safety. The Diary of Emily Sophia Coddington (National Cycle Archive MSS.328/N28)*, in: Gary W. Sanderson, Hg., *Cycle History 20. Proceedings of the 20th International Cycle History Conference*, Birmingham 2010, 29–34.
- Nicholas ODDY, *The Flaneur on Wheels?*, in: Dave Horton / Paul Rosen / Peter Cox, Hg., *Cycling and Society*, Abingdon / New York 2016, 97–112.
- Harry OOSTERHUIS, *Cycling, Modernity and National Culture*, in: *Social History* 41/3 (2016), 233–248.
- Jan PALMOWSKI, *Travels with Baedeker. The Guidebook and the Middle Classes in Victorian and Edwardian England*, in: Rudy Koshar, Hg., *Histories of Leisure*, Oxford / New York 2002, 105–130.
- Gertrud PFISTER, *100 Jahre Frauen im Sport. Anfänge, Entwicklungen, Perspektiven*, in: Gabriele Sobiech / Sandra Günter, Hg., *Sport & Gender – (inter)nationale sportsoziologische Geschlechterforschung. Theoretische Ansätze, Praktiken und Perspektiven*, Wiesbaden 2017, 23–34.
- Colin G. POOLEY, *Mobility, Migration and Transport. Historical Perspectives*, London 2017.
- Canon S. ROBERTSON, *Sheldwich Church*, in: *Archaeologia Cantiana* 18 (1889), 288–303.
- David RUBINSTEIN, *Cycling Eighty Years Ago. A Change in Social Habits when the New Bicycle Replaced the Old Penny-Farthing*, in: *History Today* 28/8 (1978), 544–547.

- Reiner RUPPMANN, „Transport-, Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte“ oder „Mobilität in der Geschichte“? Zur Diskussion über Methoden und Profilierung eines Forschungsfeldes, in: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 103/2 (2016), 201–208.
- Martin SCHEUTZ / Harald TERSCH, Selbstzeugnisse der Frühen Neuzeit. Der lange Weg der schriftlichen Selbstvergewisserung, in: Peter Eigner / Christa Hämmerle / Günter Müller, Hg., Briefe – Tagebücher – Autobiographien. Studien und Quellen für den Unterricht, Innsbruck / Wien / Bozen 2006, 10–27.
- Jaime SCHULTZ, The Physical is Political. Women’s Suffrage, Pilgrim Hikes and the Public Sphere, in: Roberta J. Park / Patricia Vertinsky, Hg., Women, Sport, Society. Further Reflections, Reaffirming Mary Wollstonecraft, Abingdon / New York 2011, 29–49.
- Winfried SCHULZE, Ego-Dokumente: Annäherung an den Menschen in der Geschichte? Vorüberlegungen für die Tagung „Ego-Dokumente“, in: Winfried Schulze, Hg, Ego-Dokumente. Annäherung an den Menschen in der Geschichte, Berlin 1996, 11–31.
- Clare S. SIMPSON, Respectable Identities. New Zealand Nineteenth-Century 'New Women' - on Bicycles!, in: The International Journal of the History of Sport 18/2 (2001), 54–77.
- Ramón SPAAIJ, Sport and Social Mobility. Crossing Boundaries, New York / London 2011.
- Peter N. STEARNS / Carol Z. STEARNS, Emotionology. Clarifying the History of Emotions and Emotional Standards, in: The American Historical Review, 90/4 (1985), 813–836.
- Karen STOCKHAM, The “Feminine Stamp” in Women’s Mountain Travel, 1808–1910, in: Precious McKenzie Stearns, Hg., Women Rewriting Boundaries. Victorian Women Travel Writers, Newcastle Upon Tyne 2016, 79–104.
- Petra STURM / Katrin PILZ, Fehlende (Vor-)Bilder? Österreichische Rennradpionierinnen der 1890er-Jahre und Zwischenkriegszeit, in: Matthias Marschik u. a., Hg., Images des Sports in Österreich. Innensichten und Außenwahrnehmungen, Wien 2018, 67–84.
- Helena M. SWANWICK, I Have Been Young, London 1935.
- Gary A. TOBIN, The Bicycle Boom of the 1890’s. The Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist, in: Journal of Popular Culture 7 (1974), 838–849.
- John URRY, Mobilities, Cambridge / Malden 2007.
- John VENN, Hg., Biographical History of Gonville and Caius College 1349–1897, Bd. 2: 1713–1897, London 1898.
- Lena WÅNGGREN, Gender, Technology and the New Woman, Edinburgh 2017.
- James WINTER, Secure from Rash Assault. Sustaining the Victorian Environment, Berkeley / Los Angeles / London 1999.

Charles E. WOODRUFF / Harry J. CAPE, *Schola Regia Cantuariensis. A History of Canterbury School. Commonly Called the King's School*, London 1908.

Peter ZHEUTLIN, *Around the World on Two Wheels. One Woman, one Bicycle, one unforgettable Journey*, New York 2007.

Abbildungen und Diagramme

Diagramm 1: Zurückgelegte Tagesdistanzen der Radreise 1901: Eigenerstellung, Christoph Elbl 2019. Datengrundlage: NCA, 1227/1, *Diary of Amy Malden*, 51–83.

Abbildung 1: Zwei konventionell gekleidete Radfahrerinnen mit ihren *safety bikes* (USA, um 1900): Schenectady County Historical Society, Gremis-Doolittle Library, Larry Hart Collection, NYSHS002088.

Abbildung 2: Beispielhafter Auszug aus dem Reisetagebuch Amy Maldens: NCA, 1227/1, *Diary of Amy Malden*, 98.

Empfohlene Zitierweise:

Christoph Elbl, Von der *Flânerie* zur *Voyage*. Frühe Radreisen als Sonderform der weiblichen Mobilitätsgeschichte(n) im englischen Radsport?, in: *historioPLUS* 7 (2020), 1–37, online unter: <http://www.historioplus.at/?p=1229>.

Bitte setzen Sie beim Zitieren dieses Beitrags hinter der URL-Angabe in runden Klammern das Datum Ihres letzten Besuchs dieser Online-Adresse.