Sonja Ulrike Klug

Fräulein Reuschel gibt Gas

Vergessene Heldinnen der frühen Mobilität



Kluges Verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.

Copyright © Dr. Sonja Ulrike Klug, Kluges Verlag,
Menzenberger Str. 22, 53604 Bad Honnef (Deutschland), info@kluges-verlag.de

2026



ISBN: 978-3-910321-40-3 (Paperback)



ISBN: 978-3-910321-41-0 (E-Book)

Das Werk einschließlich aller seiner Texte und Abbildungen ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechts ist ohne ausdrückliche Zustimmung und schriftliche Genehmigung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen in andere Sprachen, Mikroverfilmungen, die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen sowie die Verwertung zum Training von KI-Anwendungen. Die automatisierte Analyse des Werkes, um daraus Informationen zu gewinnen, insbesondere über Muster, Trends und Korrelationen gemäß § 44b UrhG („Text und Data Mining"), ist untersagt.

Inhalt

Einführung: „Frau am Steuer – Ungeheuer“ **5**

Bertha Benz, die „erste Autofahrerin der Welt“ – oder: wie man einen armseligen Maschinenkasten testet **9**

Marie Reuschel, die „Motorrad-Amazone“ – oder: wie man bei Frauen die Lust an Zweirädrigem weckt **22**

Wilhelmine Ehrhardt, die „erste Automobilistin“ – oder: wie man sich gegen einen übermächtigen Schwiegervater durchsetzt **29**

Mary Anderson, die Frau mit dem Durchblick – oder: warum klare Sicht beim Fahren maßlos überschätzt wird **45**

Alice Huyler Ramsey, die Monster-Dompteuse – oder: wie man Pferdestärken zähmt **53**

Camille du Gast, die „Walküre des Automobils“ – oder: wie man mit Korsett und aufrechter Haltung durchs Leben fährt **68**

Effie Hotchkiss, die Urmutter aller „Easy Riders“ – oder: wie man mit einer Badewanne quer durch die Staaten brettert **83**

Dorothy Levitt, das „schnellste Mädchen der Welt“ – oder wie man zu Lande und zu Wasser Weltrekorde erzielt **95**

Clärenore Stinnes, „Deutschlands seltsamstes Mädchen“ – oder: wie man in zwei Jahren alle Autopannen der Erde sammelt **110**

Weitere patente Frauen, die die Automobilgeschichte auf Touren brachten **126**

Literatur und Abbildungsnachweise **138**

Über die Autorin Sonja Ulrike Klug **149**

Einführung: „Frau am Steuer – Ungeheuer“

Ältere Semester unter meinen Lesern kennen den markigen Spruch „Frau am Steuer – Ungeheuer“ noch, der bis weit in die 1960er-Jahre von Männern zu hören war, wenn sie sich wieder mal über eine Frau hinter dem Lenkrad aufregten. Ich bin noch mit diesem Spruch aufgewachsen und hörte ihn auf beinahe jeder Autofahrt (was mich nicht davon abhielt, früh den Führerschein zu machen).

Von Anfang an waren die Herren der Schöpfung „not amused“ über die weibliche Einmischung in „ihre“ nach Benzin duftende Motorwelt. Sie kommentierten die weiblichen Eingriffe oft mit robusten und wenig charmanten Sprüchen.

Hinnehmen mussten sie die Einmischung aber trotzdem. Zumal wir ohne das beherzte Zupacken und Mitdenken der „Ungeheuer“ keine Scheibenwischer, keine Autoheizung und kein schön gestaltetes Interieur hätten – alles Erfindungen kreativer Geister weiblichen Geschlechts, ohne die das Fahren von Autos und Motorrädern heute undenkbar wäre.

Ab den 70er-Jahren hörte man Sprüche wie „Frau am Steuer – Ungeheuer“ deutlich seltener; ab den 80er-Jahren verstummten die Herren der Schöpfung schließlich und verbissen sich ihre frechen Kommentare. Das muss ungefähr zu der Zeit gewesen sein, als die ersten Statistiken auftauchten, in denen der Fahrstil und die Unfallhäufigkeit von Männern mit denen von Frauen verglichen wurde. Und da schnitten – und schneiden bis heute – Männer deutlich schlechter ab: Sie bauen mehr Unfälle, fallen öfter durch aggressives Verhalten im Verkehr und durch Alkoholdelikte auf. Eine Studie des ACE sagt es ganz deutlich: Selbst „schlechte Autofahrerinnen sind immer noch besser als Männer, wenn

die Anzahl der Unfälle mit schweren Personenschäden herangezogen wird."

Während Männer schon früh der Ansicht waren, dass Benzin und Motoren ausschließlich ihr Metier seien, teilten Frauen diese Meinung von Anfang an nicht. Auch sie haben seit jeher Benzin im Blut. Frauen sind in der Automobil- und Motorradgeschichte schon früh aktiv gewesen und seit den Anfängen belegt: als wagemutige Testpilotinnen, als ungewöhnliche Rennfahrerinnen, als unkonventionelle Erfinderinnen – und natürlich als duldsame Ehefrauen berühmter „Petrol Heads", die ihren Männern den Rücken stärkten und auf schwierigen Wegstrecken über Pannen und Schlaglöcher hinweghalfen.

Doch zwischen den Gottlieb Daimlers, den Niki Laudas, den Henry Fords, den Enzo Ferraris, den Soichiro Hondas, den Bernd Rosemeyers, den Robert Boschs, den Georg Meiers und den Rudolf Caracciolas dieser Welt hat man irgendwie vergessen, die Frauen zu erwähnen. Sie sind bis heute nur Randfiguren oder Fußnoten in der Motorgeschichte geblieben – in den meisten Publikationen gar nicht erwähnt. Dieses Buch rückt nun erstmals einige bemerkenswerte „Petrol Women" ins Scheinwerferlicht.

Und glauben Sie mir: Die Auswahl ist winzig im Vergleich zu der Fülle, die ich bei meiner Recherche fand. Ein Lexikon ließe sich mit ihnen füllen, so viele sind es auf der ganzen Welt! Von den allermeisten kennt man nicht einmal die Namen, geschweige denn ihre Pionierleistungen. Dieses Buch trifft eine kleine Auswahl herausragender Frauen in der Automobil- und Motorradgeschichte und stellt sie mit einem Augenzwinkern vor.

Sind Sie bereit für eine kleine Entdeckungsfahrt ins Unbekannte? Wir benutzen ausschließlich holprige Feldwege und unasphaltierte Straßen. Es wird also ein wenig ruckelig zugehen in und auf den altmodischen Fahrgeräten.

Dafür lernen Sie, um Männer zu zitieren, „bärtige Schrecken auf zwei Rädern“, „Rennfurien“, „dolle Amazonen“ und andere „moderne Evas“ kennen, die einfach kurzerhand die Küche gegen die Werkstatt und den Kochlöffel gegen das Steuerrad tauschten.

Also mutig das Korsett geschnürt, in den bodenlangen Rock gesprungen, die Seemannsmütze (ja, genau die!) aufgesetzt – und schon geht es knatternd auf zwei bis vier Rädern los. Wohlan denn, stürzen wir uns ins Benzingetümmel! Anschnallen bitte nicht vergessen!

Bertha Benz, die „erste Autofahrerin der Welt“ – oder: wie man einen armseligen Maschinenkasten testet



Da sitzt sie: Bertha Benz als Beifahrerin neben ihrem Mann Carl, auf einer *Benz Victoria* bei einer öffentlichen Automobilvorführung. Wir schreiben das Jahr 1894. Bertha zeigt ein freundliches, kleines, aber verschmitztes Lächeln – wie jemand, der insgeheim weiß, dass seine Rechnung aufgegangen ist. Bertha hatte aufs richtige Pferd – pardon: auf das richtige Vehikel und den richtigen Mann – gesetzt. Doch lange hatte es

gar nicht danach ausgesehen. Denn Autos lockten zunächst einmal keine Interessenten hinter dem Ofen hervor.

Aber der Reihe nach: Geboren wurde Cäcilie Bertha Ringer 1849 in Pforzheim als drittes von neun Kindern einer wohlhabenden Handwerkerfamilie. Die Eltern legten Wert auf eine gründliche Schulbildung ihrer Kinder, und Bertha besuchte etwa 10 Jahre lang in Pforzheim die Höhere Töchterschule, den Vorläufer des Gymnasiums. Sie soll früh Interesse an technischen Dingen gezeigt haben, vielleicht angeregt durch ihren Vater, hatte aber selbst keine Ambitionen, Technisches zu entwickeln.

1869 lernt sie, zwanzigjährig, bei einem Vereinsausflug den 5 Jahre älteren Maschinenbauingenieur Carl Friedrich Benz kennen. Schon bald verlieben sich die beiden ineinander. 1871 lässt sich Bertha vorzeitig ihre Mitgift auszahlen und investiert sie in ihren Verlobten. Carl gründet damit sein Unternehmen, die *Eisengießerei und mechanische Werkstätte*, später umbenannt in *Fabrik für Maschinen zur Blechbearbeitung* – im Grunde ein Startup mit nur einem Mitarbeiter, aber mit enormer Geräuschentwicklung. Ein Jahr später heiraten Bertha und Carl.

Carl Benz und die Tüftler-Tragik

Carl war ein introvertierter Techniker und Tüftler mit einem großen Traum: Er wollte Motoren bauen. Was ihm jedoch fehlte, waren Geschäftssinn und Marketinggespür. Jahrelang testete und tüftelte er in seiner Werkstatt, ohne etwas zu verkaufen. Bescheiden lebte die Familie von der Mitgift Berthas, und oft schaute Schmalhans kopfschüttelnd in allzu leere Kochtöpfe. Bertha brachte fünf Kinder zur Welt: die beiden Söhne Eugen (1873) und Richard (1874), dann die drei Töchter Clara (1877), Thilde (1882) und Ellen (1890).

Der Anfang war steinig: Die Banken verlangten, dass Carl sein Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umwandelte, weil die Entwicklungskosten für seine Motoren zu hoch seien. Doch er überwarf sich mit den Aufsichtsräten, die für seinen Zweitaktmotor wenig Verständnis hatten. Daher verließ Benz das Unternehmen und gründete 1883 unter Schwierigkeiten die *Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik* in Mannheim. Zwischendurch verließ ihn der Mut, weil seine Erfindungen wenig Anklang fanden. Die Einzige, die zu ihm hielt und an ihn und seine Innovationen glaubte, war Bertha.

Schließlich stellte sich mit seinen Standmotoren, die als Antrieb für industrielle Anlagen dienten, endlich der wirtschaftliche Erfolg ein. Damit war eine Basis geschaffen, mit der sich Carl daran machte, einen Viertaktmotor zu entwickeln, um einen pferdelosen Wagen anzutreiben. Benz baute ihn hinten in ein Dreirad ein, nannte das Ganze „Motorwagen Nr. 1" und erwarb 1886 ein Patent für das „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb" – das erste Mobil, das ohne Pferde scheinbar ganz von alleine fuhr, sobald man mit dem Schwungrad hinten den Motor in Gang gesetzt hatte. Benz' Motorwagen Nr. 1 hatte nur 0,75 PS und fuhr maximal 16 Kilometer pro Stunde (km/h), nicht schneller als ein Fahrrad, wenn man kräftig in die Pedale tritt.

Geisterkutschen ohne Pferde

Es knatterte und tuckerte, es spuckte, stank und hüpfte – ein fauchendes Ungeheuer, eine seltsame Mischung aus einer Kutsche und einem Fahrrad auf Stelzen. Es hatte nur drei sehr schmale Räder, weder Türen noch Dach, und ihm fehlte ein richtiges Lenkrad. Als Carl Benz mit seinem seltsamen Gefährt aus seiner Werkstatt in Mannheim herausetzte, hatte das erste „Auto" das Licht der Welt erblickt. Am 3. Juli 1886 machte er auf den Straßen Mannheims in der Nähe seiner Werkstatt die erste öffentliche Ausfahrt.

Die Zuschauer waren von dem „komischen Ding", das er vorführte, überhaupt nicht begeistert. Manche fanden es gespenstisch, dass eine Kutsche wie ein Geisterwagen ganz ohne Pferde von selbst fahren konnte. „Die Leute wichen aus und hatten Angst", sagte er später. Es sollte noch einige Jahre so bleiben: Kutschen ohne Pferde waren unheimlich. Sie machten auch eigenartige Geräusche, was Pferdewagen niemals taten. Und wozu sollte dieser merkwürdige „Motorwagen" eigentlich gut sein? Niemand wusste es.



Wie das Auto seinen Namen bekam

Carl Benz nannte seine neue Erfindung selbst einen „Motorwagen". Zu dieser Zeit waren aber noch viele andere Wörter im Umlauf: Man sprach in Anlehnung an das französische Wort für „Fahrrad" auch von einem „Motoren-Veloziped", einer „Motorkutsche" und sogar von einer „Straßenlokomotive". Etwa 50 Jahre zuvor war nämlich die Eisenbahn eingeführt worden. Daher hatte man die Idee, eine Lokomotive zu bauen, die ohne Schienen auskommen und auf Straßen fahren könnte. Erst 1896 verzeichnet der Brockhaus den Begriff „automobiler Wagen" für „Motorwagen". Aus dem „automobilen Wagen" wurde das „Automobil" und schließlich das „Auto".

Doch trotz seiner Vorführung und einiger Presseartikel, die teilweise positiv ausfielen und den Wagen als „billiges Beförderungsmittel für Geschäftsreisende" lobten, wollte der Verkaufsmotor für seinen pferdelosen Wagen nicht anspringen. Unbeirrt tüftelte Carl weiter, unterstützt von Bertha. Zwei Jahre später, 1888, ließ Carl den „Motorwagen Nr. 3" patentieren. Er hatte schon 2,5 PS.

Das Echo war wiederum verhalten. „Die Menschen sammeln sich an, lächeln und lachen. Das Staunen und Bewundern schlägt um in Mitleid und Spott", schrieb Carl viele Jahre später in seinen Erinnerungen.

„Wie kann man sich in einen armseligen, laut lärmenden Maschinenkasten setzen, wo es doch genug Pferde auf der Welt gibt?“, fragten sich die Leute, die ihm zusahen. Carl war am Tiefpunkt angelangt. Er hatte das Gefühl, „wie ein Bettler vor den Türen der Menschheit anklopfen zu müssen“.



„Wie kann man sich nur in einen armseligen, lauten Maschinenkasten setzen, wenn es doch Pferde gibt?“ (Carl Benz)

„Wir sind dann mal weg“

Und nun: Vorhang auf für Bertha Benz! Sie hatte die Idee, den ersten ausgereiften Motorwagen, die Nr. 3, einer längeren Testfahrt zu unterziehen, um seine Tauglichkeit zu prüfen.

Dazu ergab sich im August 1888 eine passende Gelegenheit: Berthas Schwester, die in Pforzheim lebte, hatte ein Kind bekommen. Bertha plante, eine Reise von Mannheim nach Pforzheim mit dem Motorwagen Nr. 3 zu unternehmen, um ihre Schwester und wahrscheinlich auch ihre Eltern zu besuchen. Sie wollte sich von ihren beiden Söhnen Eugen und Richard, inzwischen 15 und 14 Jahre alt, begleiten lassen. Nur Carl sollte nichts davon wissen. Er hätte die Fahrt abgelehnt und nicht erlaubt, weil sie ihm zu riskant erschienen wäre.

Heimlich machten sich die drei in aller Herrgottsfrühe im Halbdunkel auf den Weg und rollten das Gefährt lautlos aus der Werkstatt, um Carl nicht zu wecken. Nur einen Zettel hinterließen sie ihm auf dem Küchentisch, dass sie auf dem Weg zu den Verwandten nach Pforzheim wären.

Und dann begann das große Abenteuer: Auf der Strecke von Mannheim nach Pforzheim gab es keine befestigten Straßen und keine Schilder. Es bestand zudem das Risiko, von der Polizei angehalten zu werden. Die Polizei Mannheims machte Carl häufig Schwierigkeiten, wenn er mit seinen seltsamen geisterhaften Kutschen ohne Pferde durch die Straßen Mannheims fuhr. Sie entwickelte eine Art Frühwarnsystem für alles, was knatterte, tuckerte, qualmte und so aussah, als könnte es Pferde erschrecken – also für Carl und seine Vehikel. Nicht selten umlagerten Polizisten Carls Fabrik, damit nur ja niemand ohne Fahrerlaubnis das Firmengelände verließ. Ausfahrten waren nur zum Testen der Fahrzeuge erlaubt, aber nicht zum Vergnügen. Mannheimer Bürger beschwerten sich oft, weil die Pferde vor dem knatternden Benz-Ungetüm scheuten, zur Seite sprangen und Unfälle verursachten.

Bertha, Eugen und Richard fuhren also tapfer los im Motorwagen Nr. 3, der für heutige Verhältnisse merkwürdig gebaut ist: Er sieht nicht viel anders aus als eine Kutsche. Drollig und für uns heute unvorstellbar ist, dass Fahrer und Beifahrer einander gegenübersaßen und sich in die Augen schauten – ähnlich wie in Eisenbahnabteilen und in Kutschen. Es war noch niemand auf die Idee gekommen, dass der Fahrer freie Sicht auf die Straße haben muss, denn es gab weder Straßen noch Verkehr. Später wurde dieses Gefährt statt mit drei Rädern mit vieren gebaut, wobei sich noch immer die Fahrtteilnehmer gegenübersaßen.

Unterwegs zwischen Mannheim und Pforzheim passierte so allerlei. Von der Polizei wurden sie zwar nicht angehalten, aber schon nach wenigen Kilometern zeigte der Motor erste Überhitzungserscheinungen. Die drei „Werksfahrer“ wurden in dichte Dampfwolken eingehüllt, und es musste schnellstens Kühlwasser herangeschafft werden. Die Kühlung des Motors blieb die gesamte Fahrt über eine Daueraufgabe. Während sich Bertha, Eugen und Richard am Steuer abwechselten, war immer mindestens eine(r) damit beschäftigt, Wasser zu besorgen, teilweise aus örtlichen Brunnen, teilweise aus Bächen und teilweise aus Geschäften.

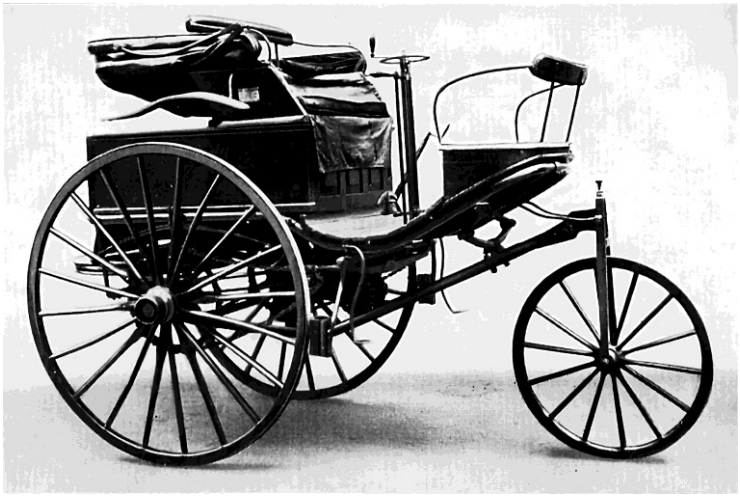


Abb. 2: Der Benz Patent-Motorwagen Nr. 3

Berühmt ist die oft erzählte Geschichte, wie ihnen kurz vor Wiesloch das Benzin ausging. Apotheker waren damals nicht nur medizinische Versorger, sondern auch Großhändler, die nahezu alle Waren beschaffen konnten oder vorrätig hatten. So kaufte Bertha in der Stadtapotheke von Wiesloch den gesamten Ligroin-Vorrat auf. Sie verwendeten das Ligroin anstelle von Benzin, was anscheinend problemlos möglich war. So wurde eine heute berühmte Apotheke versehentlich zur ersten Tankstelle der Welt.

Weiter ging's: Kurz hinter Weingarten war die Benzinleitung verstopft. Bertha reinigte sie mit einer Hutnadel. In Söllingen führte ein durchgescheuertes Kabel zu einem Kurzschluss im Motor. Wieder legte Bertha Hand an, indem sie eine fehlende Isolierung durch ihr Strumpfband ersetzte. Hatten die drei einen Werkzeugkasten mitgenommen? Es sieht nicht danach aus.