KATRINE MARÇAL

DIE MUTTER DER ERFINDUNG

Wie in einer Welt für Männer gute Ideen ignoriert werden

rowohlt BERLIN

Katrine Marçal

Die Mutter der Erfindung

Wie in einer Welt für Männer gute Ideen ignoriert werden

Aus dem Englischen von Gesine Schröder

Über dieses Buch

Warum kam man erst im späten 20. Jahrhundert auf die Idee, Räder unter Reisekoffer zu montieren – obwohl es das Rad schon seit fünftausend Jahren gibt? Wären wir womöglich nie auf den Mond gelangt ohne das Wissen amerikanischer Näherinnen? Und wie sähe eigentlich eine Welt aus, in der Frauen genauso viel Gehör finden wie Männer? Die schwedische Bestsellerautorin Katrine Marçal zeigt mit viel Verve, was die Menschheit über die Jahrhunderte verloren (oder erst viel später erfunden) hat, weil eine Hälfte von ihr – die Frauen – nicht mitreden, mitbestimmen, miterfinden durfte. Und sie dreht die Perspektive um: Was wäre denn, wenn wir einmal nicht von der frühgeschichtlichen «Bronzezeit» sprächen, sondern von der «Keramikzeit»? Würde sich unsere Sicht auf alles Nachfolgende ändern – und vielleicht auch etwas daran, dass heute nur drei Prozent des globalen Wagniskapitals weiblichen Gründerinnen anvertraut werden? Würden wir am Ende gar Lösungen finden, um der planetaren Zerstörung, die die Menschheit in Gang gesetzt hat, etwas entgegenzusetzen? Viel zu lange haben wir die negativen Folgen der fixen Ideen von Männlichkeit und Weiblichkeit unterschätzt. Ein starkes Manifest – und ein erfrischend neuer Blick auf die Geschichte der Innovationen.

Vita

Katrine Marçal, geboren 1983 in Schweden, ist Journalistin und Bestsellerautorin. Ihr Buch «Who Cooked Adam Smith's Dinner?» (2012) wurde in zwanzig Sprachen übersetzt, stand auf der Shortlist für den August-Preis und wurde mit dem Lagercrantzen-Preis ausgezeichnet. 2015 wurde Marçal von der BBC in die Liste der «100 Women» aufgenommen. Katrine Marçal lebt in der Nähe von London.

Inhaltsübersicht

Für Guy

Teil I Erfindungen

1. Kapitel

2. Kapitel

Teil II Technik

3. Kapitel

4. Kapitel

Teil III Weiblichkeit

5. Kapitel

6. Kapitel

Teil IV Körper

7. Kapitel

8. Kapitel

Teil V Zukunft

9. Kapitel

10. Kapitel

Anmerkungen

Literatur

Dank

Für Guy

Teil I

Erfindungen

1. Kapitel

… in dem wir das Rad erfinden und fünftausend Jahre brauchen, bis wir auf die Idee kommen, es an einen Koffer zu montieren

Bernard Sadow, Familienvater aus Massachusetts, war in der Gepäckbranche tätig – als Vizegeschäftsführer von US Luggage bestand sein Job darin, tagaus und tagein an seinem Schreibtisch zu sitzen und über Reisekoffer nachzudenken.

Man schrieb das Jahr 1970, und Bernard Sadow hatte einen erholsamen Urlaub mit Frau und Kindern auf Aruba verbracht, einer bei amerikanischen Touristen als Winterquartier beliebten Karibikinsel. Am Flughafen angekommen, lud er das Reisegepäck aus dem Wagen. Ein siebzig Zentimeter breiter Koffer fasste rund zweihundert Liter und wog um die fünfundzwanzig Kilo, also konnte man mit einem davon in jeder Hand gerade eben zum Check-in wanken.

Damals war es in den USA noch problemlos möglich, zwanzig Minuten vor Abflug am Schalter zu erscheinen. Bei rund dreißig Flugzeugentführungen pro Jahr hatte noch niemand daran gedacht, Metalldetektoren zu installieren oder eigens Personal anzustellen, das einen etwa daran gehindert hätte, mit einer Schusswaffe in der Hosentasche an Bord zu gehen.

Was zur Zeit von Bernard Sadows Rückreise in größeren Flughäfen für Kopfzerbrechen sorgte, war ein ganz anderes Problem: schwitzende, unzufriedene Passagiere, die ihr Gepäck eigenhändig durch immer ausgedehntere Terminals schleppen mussten. Dabei gab es durchaus Abhilfe: Gegen eine Gebühr schulterten Gepäckträger die Koffer, und ein ausgetüfteltes Rückholsystem für Gepäckwagen stand ebenfalls bereit. Allerdings musste man sowohl Träger als auch Gepäckwagen erst einmal finden. Also tat Sadow, was zu der Zeit die meisten Passagiere taten: Er griff sich die Koffer seiner Familie und trug sie selbst.

Aber warum tragen?

Diese Frage stellte sich der Mittvierziger auf besagter Heimreise zum ersten Mal, und sie sollte die Gepäckbranche für immer verändern.

In der Warteschlange vor der Zollabfertigung blickte Sadow einem Flughafenmitarbeiter nach, der ein schweres Gerät vor sich herschob. Als der Mann es leichtfüßig zwischen den Wartenden hindurchmanövrierte, fiel Sadows Blick auf das vierrädrige Rollbrett unter der Maschine. Er schaute auf seine

eigenen, vom Koffertragen weißen Knöchel und sagte plötzlich zu seiner Frau: «Ich weiß, was Koffer brauchen: Räder!»

In Massachusetts angekommen, schraubte er vier Möbelrollen von einem Schrank ab und befestigte sie an einem Koffer. Dann ergänzte er das Gebilde um eine Schlaufe und marschierte damit hochzufrieden kreuz und quer durchs Haus. Das war die Zukunft. Und er hatte sie erfunden.

Das alles ereignete sich, knapp ein Jahr nachdem die NASA mit der größten je gebauten Rakete drei Astronauten in den Weltraum befördert hatte. Von Millionen Litern Kerosin, flüssigem Wasserstoff und flüssigem Sauerstoff befeuert, hatte sich Apollo 11 der Erdanziehungskraft entwunden. Nach einer Reise durchs All mit zwanzigtausend Meilen pro Stunde hatten die Männer die Umlaufbahn des Mondes erreicht, waren als erste Vertreter der Menschheit in die windstille Dunkelheit vorgedrungen und hatten Spuren im Mondstaub hinterlassen, der nach abgebrannten Feuerwerkskörpern roch.

Als Neil Armstrong, Buzz Aldrin und Michael Collins dann zur Erde zurückgekehrt waren, trugen sie ihre Gepäckstücke am Griff von Bord, nicht anders, als man es seit der Einführung moderner Reisekoffer Mitte des 19. Jahrhunderts tat. Die Frage ist also nicht, warum Bernard Sadow auf die Idee kam, dass Koffer Rollen haben könnten. Die Frage ist vielmehr: Warum war nicht schon viel früher jemand auf diese Idee gekommen?

Das Rad zählt zu den wichtigsten Erfindungen der Menschheit. Ohne das Rad gäbe es keine Karren, Autos oder Züge, keine

Wassermühlen, mit denen sich die Wasserkraft nutzen lässt, und keine Töpferscheiben, um darauf für ebendasselbe Wasser Krüge herzustellen. Ohne Rad keine Zahnräder, keine Düsentriebwerke oder Zentrifugen, keine Rollstühle, Fahrräder oder Förderbänder. Aber vor dem Rad gab es erst einmal den Kreis.

Der erste Kreis der Welt wurde vermutlich mit einem Stock in den Sand gezeichnet. Vielleicht hatte jemand den Mond oder die Sonne betrachtet und beschlossen, ihre Form nachzuahmen. Wer eine Blüte vom Stängel schneidet, sieht einen Kreis. Wer einen Baum fällt, entdeckt im Holz Jahresringe. Wer einen Stein ins Wasser wirft, erzeugt kreisförmige Wellen. In der Natur begegnen wir dem Kreis wieder und wieder – in Zellen und Bakterien, von der Pupille bis hin zu fernen Planeten. Und um jeden Kreis kann man einen größeren ziehen. Das ist das große Mysterium des unendlichen Raums.

Dem menschlichen Körper dagegen sind Kreise fremd. Zahnärzte raten uns, die Zähne in kreisförmigen Bewegungen zu putzen, aber wir tun es nicht, sondern schrubben hin und her. Der menschliche Arm neigt eher zu geraden Bewegungen. Das liegt an der Anatomie unserer Muskeln und dem System aus Sehnen und Bändern, die sie mit den Knochen verbinden. Keines unserer Gelenke kann um dreihundertsechzig Grad rotieren: weder die Handgelenke noch das Fußgelenk oder die Schulter. Das Rad haben wir erfunden, um etwas zu erreichen, was unser Körper nicht leistet.

Die Geschichtsschreibung war sich lange einig, dass das Rad in Mesopotamien erfunden wurde. Es diente dort als Töpferscheibe, wurde also nicht für den Transport verwendet. Inzwischen glauben manche Historiker, dass Bergleute in den Karpaten schon mit Karren Kupfererz aus ihren Minen rollten, lange bevor sich in Mesopotamien die Töpferscheiben drehten. Das älteste noch erhaltene Rad ist fünftausend Jahre alt. Es wurde in Slowenien, rund zwanzig Kilometer südlich von Ljubljana, gefunden. Mit anderen Worten: Die Technologie, die Bernard Sadow schließlich nutzte, um sein Kofferproblem zu lösen, existiert seit mindestens fünf Jahrtausenden.

Zwei Jahre darauf, 1972, ließ er seine Erfindung patentieren. Im dazugehörigen Antrag schrieb er: «Das Gepäck gleitet förmlich (…). Jede Person kann den Koffer ohne Mühe und Anstrengung einfach ziehen, unabhängig von Körpergröße, Kraft oder Alter.»

Es gab sogar schon ähnliche Patente für Koffer auf Rollen, wovon Bernard Sadow allerdings nichts wusste, als ihm die Idee kam. Er war der Erste, der aus der Erfindung ein kommerziell erfolgreiches Produkt machte, und so gilt er heute als der Vater des Rollkoffers. Warum aber erst fünftausend Jahre vergehen mussten, bis es dazu kam, ist eine Frage, zu der wir ein wenig ausholen müssen.

Der Rollkoffer ist ein beliebtes Beispiel dafür, wie schleppend Innovationsprozesse verlaufen können. Das Offensichtliche

kann einem erstaunlich lange direkt vor der Nase liegen, bis man auf die Idee kommt, es zu nutzen.

Robert Shiller, Träger des Wirtschaftsnobelpreises, vertritt die These, dass viele Erfindungen deshalb nur so langsam Fuß fassen, weil es eben mehr als nur eine gute Idee braucht. Die Gesellschaft als Ganze muss von ihrem Nutzen überzeugt sein. Die Zielgruppe weiß manchmal selbst nicht, was gut für sie ist, und in unserem Fall sahen die Leute nicht ein, wozu Rollen an Koffern gut sein sollten. Sadow präsentierte sein Produkt den Einkäufern von fast allen großen amerikanischen Warenhausketten und stieß nirgends auf Interesse.

Es lag nicht daran, dass seine Idee nicht gut gewesen wäre. Die Händler glaubten nur nicht, dass jemand einen Rollkoffer würde kaufen wollen. Ein Koffer war zum Tragen da und nicht dazu, ihn in der Gegend herumzurollen.

«Ich wurde überall abgewiesen», erinnerte sich Sadow später. «Man hielt mich für verrückt.»

Schließlich wurde Jerry Levy, Vizegeschäftsführer der Macy's-Warenhäuser, auf das neue Produkt aufmerksam. Nachdem er es in seinem Büro ausprobiert hatte, ließ er den Einkäufer kommen, der es abgelehnt hatte, und wies ihn an, es ins Sortiment aufzunehmen. Wie sich zeigen sollte, war das eine kluge Entscheidung. Bald bewarb Macy's die neuartigen Koffer mit den Worten aus Sadows Patentantrag als «das Gepäck, das gleitet». Und heute kann man sich eine Welt ohne Rollkoffer kaum noch vorstellen.

Robert Shiller weist darauf hin, dass all das nur im Nachhinein so folgerichtig erscheint. Der Erfinder John Allan May hatte bereits vier Jahrzehnte vor Sadow versucht, einen Koffer auf Rädern zu vermarkten. May war aufgefallen, dass im Lauf der Menschheitsgeschichte die verschiedensten Dinge mit Rädern und Rollen ausgestattet worden waren. Kanonen, Wagen, Schubkarren – praktisch alles, was man als schwer bezeichnen würde. Einen Koffer mit Rollen auszustatten war dieser Logik folgend nur naheliegend. Sollte man nicht «das *volle* Potenzial des Rades nutzen»? So formulierte er es, als er seine Erfindung über hundert verschiedenen Personengruppen vorstellte. Doch er wurde nicht ernst genommen. Im Gegenteil, man lachte ihm ins Gesicht. Das volle Potenzial nutzen? Da könnte man ja genauso gut Menschen mit Rädern versehen! Dann könnten sie selbst umherrollen, wäre das nicht praktisch?

Es gelang John Allan May nie, seine Koffer zu verkaufen.

Wirtschaftswissenschaftler setzen zumeist voraus, dass sich Menschen rational verhalten. In Wahrheit neigen wir dazu, uns zu überschätzen, indem wir glauben, alle wichtigen Innovationen seien bereits erfunden. Folglich lehnen wir Neuerungen ab, die uns «zu simpel» oder «zu offensichtlich» erscheinen. Wir halten die bereits verfügbare Technologie für die bestmögliche, was im Alltag nicht ganz verkehrt ist. Wenn Kühlschränke an der Frontseite zu öffnen sind und Kraftfahrzeuge mit einem Lenkrad gesteuert werden, so wird es dafür wohl gute Gründe geben. Genau das ist aber die

Denkweise, die uns dazu bringt, offensichtliche Verbesserungen wie Rollen unter Koffern zu übersehen.

Robert Shiller war offenbar fasziniert von diesem Thema, es taucht in seinen Veröffentlichungen immer wieder auf. In seinem Buch «Narrative Wirtschaft» erwägt der weltbekannte Ökonom die These, unser Widerstand gegen Koffer auf Rädern lasse sich durch eine Form von Gruppendruck erklären, die häufig eine Rolle spielt, wenn neumodische Ideen zunächst auf Skepsis stoßen. Wenn niemand sonst die Neuerung nutzt – insbesondere niemand, den wir als erfolgreich einstufen –, vermuten wir einen rationalen Grund dahinter. Was, wenn diese Neuerung schädlich ist oder sogar gefährlich? Da wählen wir lieber das bekannte Übel. Wenn niemand sonst seinen Koffer hinter sich herzieht, kann es zu nichts gut sein.

Mit dieser Erklärung wollte sich Shiller aber nicht zufriedengeben. Die Sache mit dem Rollkoffer blieb knifflig: Warum sollten wir darauf bestehen, unsere Koffer zu tragen, wenn es so viel einfacher ist, sie auf Rollen zu befördern?

Ein weiterer weltbekannter Denker, den das Rollkoffer-Rätsel in seinen Bann geschlagen hat, ist Nassim Taleb. Er hatte selbst jahrelang schwere Gepäckstücke durch Flughäfen und Bahnhöfe geschleppt und wunderte sich rückblickend, dass er den Status quo so fraglos akzeptierte. In seinem Buch «Antifragilität» setzt er sich mit dem Phänomen auseinander. Taleb begreift unsere Unfähigkeit, Koffer mit Rollen zu versehen, als Paradebeispiel für die allgemeine Neigung, gerade die einfachsten Lösungen zu übersehen. Wir Menschen haben

es gern schwierig, verschwenderisch und kompliziert. Nur weil Erfindungen wie Koffer auf Rollen im Nachhinein naheliegend erscheinen, muss das also nicht heißen, dass sie es wirklich waren.

Außerdem gibt es keine Garantie dafür, dass eine neue Technologie auch wirklich genutzt wird. Dass wir fünftausend Jahre gebraucht haben, um Räder an Koffer zu montieren, mag eine ungewöhnlich lange Zeit sein, aber in der Medizin zum Beispiel vergehen nicht selten Jahrzehnte, ehe nach einer wichtigen Entdeckung das entsprechende Produkt auf den Markt kommt. Um das Potenzial einer Erfindung zu erfassen, braucht es neben etlichen anderen Faktoren die richtige Person am richtigen Ort zur richtigen Zeit. Oft begreifen nicht einmal die Erfinderinnen oder Erfinder selbst die möglichen Folgen ihrer Erfindung. Es muss erst jemand dazukommen, der die Anwendungsmöglichkeiten sieht, der einen Blick dafür hat, wie aus einer technologischen Neuerung ein Produkt wird. Wenn niemand da ist, der diese Kompetenzen hat, passiert es nicht selten, dass aus einer Erfindung rein gar nichts folgt. Viele Neuerungen bleiben jahrhundertelang «halb erfunden», wie Taleb schreibt: Jemand hat eine Idee, aber niemand weiß etwas damit anzufangen.

«Warum macht ihr nichts daraus? Das ist doch großartig!», rief der vierundzwanzigjährige Steve Jobs aus, als er zum ersten Mal einen Zeiger über den Computerbildschirm wandern sah. Im Xerox PARC, einer kommerziellen Forschungseinrichtung in Kalifornien, tummelten sich in den

Siebzigerjahren einige der weltbesten Tüftler und Programmierer. Jobs hatte es geschafft, eine Besichtigungstour durch das berühmte Zentrum auszuhandeln, indem er Xerox die Option einräumte, hunderttausend Apple-Anteile für eine Million Dollar zu kaufen. Das sollte sich als schlechtes Geschäft herausstellen. Und zwar für Xerox.

Was Jobs so begeisterte, war eine sogenannte «Maus», ein kleines Plastikgerät, mit dem einer der Entwickler einen Zeiger auf seinem Bildschirm bewegte. Auf dem Bildschirm waren «Symbole» zu sehen, über die man «Fenster» öffnen und schließen konnte. Entscheidend war, dass der Benutzer den Computer nicht per Tastatureingabe bediente, sondern mit Klicks. Mit anderen Worten: Xerox hatte sowohl die Maus erfunden als auch die moderne grafische Benutzeroberfläche. Das Problem war nur, dass sie nicht begriffen, worauf sie da gestoßen waren.

Jobs sah es sofort. Er nahm die Neuerungen mit zu Apple, und am 24. Januar 1984 stellte das Unternehmen den Macintosh vor, jenes Gerät, das fortan bestimmen sollte, was wir unter einem «Personal Computer» verstehen.

Mit einem simplen Mausklick konnte man Dateien in «Ordnern» ablegen, die als Symbole auf dem Bildschirm zu sehen waren. Der Apple Macintosh kostete 2495 Dollar und sollte die Welt verändern. Jobs hatte erkannt, dass die Maus, die er bei Xerox gesehen hatte, viel mehr war als ein Knopf an einem Kabel: Sie war das Eingabegerät, das den Computer auch Normalmenschen schmackhaft machen würde. Hätte Jobs nicht

Xerox PARC besichtigt, wer weiß, ob wir nicht fünftausend Jahre auf den modernen PC hätten warten müssen. Steve Jobs war ein außergewöhnlicher Mensch – nicht viele haben ein derartiges Talent, in technischen Neuerungen potenzielle Produkte zu erkennen.

Womöglich stellen wir uns vor, die Erfindung des Rades hätte sofort die ganze Welt verändert. Denn selbstverständlich ist das Rad ein Geniestreich. Man konnte damit Reibung verringern, Hebelwirkungen erzeugen und bislang nicht zu bewegende Lasten in Bewegung bringen. Wir stellen uns vor, jemand hätte damals vor Tausenden von Jahren einen Heureka-Moment gehabt, wäre ins Dorf zurückgerannt und hätte allen begeistert von dem Einfall erzählt, der ihm oder ihr beim Anblick eines rollenden Baumstamms gekommen sei. Die anderen Dorfbewohner hätten ehrfürchtig gelauscht und begriffen, dass sich ihr Leben von Grund auf ändern würde. Von diesem Tag an würde sich alles auf Rädern fortbewegen.

Spoiler-Alarm: So ist es nicht gewesen. Vielmehr gehörte das Rad lange zu jenen Ideen, die theoretisch brillant sind, in der Praxis aber weniger überzeugend.

Fast wie laufmaschenfeste Feinstrumpfhosen.

In der Blütezeit des Römischen Reichs marschierten Legionäre mit ihren Schilden und federgeschmückten Helmen von Rom bis nach Brindisi und von Albanien bis nach Istanbul über ein Netz aus steingepflasterten Straßen, von dem das gesamte Reich zusammengehalten wurde. Diese römischen Heerstraßen waren dafür optimiert, dass Männer in Sandalen

darauf herumliefen. Für den Transport auf Rädern waren sie weniger geeignet. Die Deckschicht der Heerstraßen bestand aus großen Steinplatten. Darunter lag ein Zementbett, das seinerseits auf einer Schicht kleinerer Kiesel ruhte. Wenn Pferdefuhrwerke darüber hinwegdonnerten, hinterließen ihre eisenbeschlagenen Räder tiefe Furchen in den sorgsam verlegten Steinen – sehr zum Missfallen des Kaisers. Also tat die Großmacht, was Großmächte am besten können: Sie regulierte. Der Kaiser erließ Gewichtsbeschränkungen für Pferdewagen, und sie waren nicht gerade großzügig bemessen.

Im Lauf der Jahrhunderte kehrte sich die Straßenbauweise um – große Steinplatten dienten jetzt als Fundament für eine Straßenoberfläche aus Kies. Von da an konnten Fahrzeuge weit mehr wiegen, ohne die Straßen, auf die sie angewiesen waren, zu zerstören. Aber diese Bauweise brachte andere Probleme mit sich. Die Wagenräder drückten den Kies seitlich weg, sodass die Straßen ständig ausgebessert werden mussten. Das war aufwendig und teuer. Es brauchte Straßeninstandhaltungssysteme, damit der Verkehr weiter fließen konnte. Doch wer sollte sich um die notwendigen Arbeiten kümmern, und wie sollte man gewährleisten, dass sich Reisende darauf verlassen konnten?

Erst im 18. Jahrhundert, als der schottische Erfinder John McAdam auf die Idee kam, die runden Kiesel durch Schotter und Splitt zu ersetzen, gelang den Räderfahrzeugen in Europa der Durchbruch. Während runde Steine zu beiden Seiten der

Räder davonflogen, verkeilten sich die Schottersteine ineinander, und die so konstruierten Straßen blieben glatt.

Aber die Sache hatte einen Haken. Damit die nach ihrem Erfinder benannte Makadam-Bauweise funktionierte, mussten die verschiedenen Schotterlagen genau die richtige Körnung haben. Entlang der Strecke wurden zahlreiche Arbeitskräfte benötigt, um die Steine in passende Stücke zu brechen. Diese Arbeitskräfte waren oft Frauen und Kinder. Damit das Rad die Welt revolutionieren konnte, musste sich die Welt erst einmal dem Rad anpassen. Das brauchte Zeit. Ganz zu schweigen von viel harter Arbeit.

Manchmal war es den Aufwand einfach nicht wert. Im Nahen Osten wurden als Transportmittel noch lange Kamele bevorzugt. Das war eine ökonomisch sinnvolle Entscheidung: Kamele waren sparsam im Verbrauch – Tag für Tag trotteten sie mit zweihundertfünfzig Kilogramm auf dem Rücken dahin und brauchten nicht viel mehr Treibstoff als ein paar stachelige Zweige und trockene Blätter, die sie stundenlang kauten. Für sie mussten die Transportwege nicht mit genau richtig behauenen Steinen ausgebaut werden, selbst auf Sand konnten sie sich frei bewegen. So ist es nicht selten mit Innovationen. Eine Erfindung kann noch so genial sein – manchmal rechnet sie sich einfach nicht. Solche finanziellen Fragen können allerdings kaum hinreichend erklären, warum es bis ins Jahr 1972 dauerte, das Rad mit dem Reisekoffer zu verbinden.

Touristische Reisen blieben lange ein Privileg der wohlhabenden Stände. Junge Adlige ließen ihre Besitztümer in

wuchtigen Schrankkoffern verstauen, wenn sie ihre Kavaliersreisen nach Paris, Wien und Venedig antraten. Solange Bedienstete das Verladen übernahmen, gab es natürlich wenig Bedarf nach Koffern auf Rädern.

Auch das Reisen selbst verlief ganz anders als heute. In Vilhelm Mobergs mehrbändigem Klassiker «Der Roman von den Auswanderern» bricht eine notleidende schwedische Familie in die USA auf, um dort ein besseres Leben zu finden, und die Protagonisten verstauen ihre Besitztümer, ihre Kleider und Tischlerwerkzeuge in äußerst unhandlichen Truhen aus Holz, Metall und Leder. Diese «Amerikakoffer», wie man sie in Schweden nannte, waren für lange Seereisen konzipiert, nicht für den einfachen Transport von Hand. Sie mit Rollen zu versehen wäre schon deshalb wenig nutzbringend erschienen, weil keine Rückreise geplant war.

Reisekoffer im heutigen Sinne kamen überhaupt erst gegen Mitte des 19. Jahrhunderts auf, als der moderne Massentourismus einsetzte. Zum Klang der Dampfpfeifen und der Schiffshörner unternahmen immer mehr Menschen individuelle Erholungsreisen, und das mit einem innovativen neuen Gepäckstück. Die entscheidende Neuerung prangte deutlich sichtbar auf seiner Oberseite: ein Handgriff. Das war es, was den modernen Reisekoffer von seinen historischen Vorgängern unterschied – er konnte mit nur einer Hand getragen werden.

In der Frühphase des Tourismus-Zeitalters warteten auf die Reisenden an allen größeren europäischen Bahnhöfen

Heerscharen von Kofferträgern, die gegen einen kleinen Obolus das Gepäck entgegennahmen. Doch Mitte des zwanzigsten Jahrhunderts verringerte sich ihre Anzahl allmählich. Passagiere trugen ihre Koffer zunehmend selbst oder nutzten Kofferwagen.

Im Jahr 1961 widmete sich das britische Gesellschaftsmagazin «Tatler» dem so entstandenen Problem. Das verfügbare Gepäcksortiment war dem Blatt zufolge den modernen Zeiten nicht mehr angemessen; es müsse eine grundlegende Innovation her. Man lebte schließlich in einer Ära, in der immer mehr Menschen (ja, selbst die Leserschaft des «Tatler») gezwungen waren, ihr Gepäck selbst zu befördern. Noch ehe man in Madrid die Zollabfertigung erreiche, schwitze man schon wie ein Schwein, klagte das Magazin. Es müsse dringend etwas geschehen.

Etliche der weithin erhältlichen Gepäckstücke hatten zwar hochwertige Ledergriffe, diese aber hinterließen, wie der «Tatler» bemängelte, unschöne Rillen auf den Handflächen. Wenn man beim Umsteigen an der spanischen Grenze zweihundert Meter zurücklegen musste, fühlte man sich reif für die Heimfahrt. Das war für eine ganze Generation von Weltenbummlern buchstäblich ein schwerwiegendes Problem. Also nahm sich der «Tatler» der Sache tatkräftig an und unterzog das verfügbare Sortiment einem Praxistest.

Man könne natürlich, so das Magazin, sein Gepäck bei Harrods erstehen, um sich die Last zu erleichtern. Das renommierte britische Warenhaus führte Luxuskoffer, die laut

«Tatler» mit besonders bequemen Handgriffen ausgestattet waren. Doch guter Stil ist bekanntlich teuer. Das Magazin appellierte daher an die Gepäckbranche, Produktverbesserungen voranzutreiben. Man hoffte auf einschneidende Veränderungen durch die Nutzung moderner Materialien – und zwar bitte nicht buchstäblich einschneidend, wie es die Koffergriffe bisher waren.

Von Rollen war in dem «Tatler»-Artikel noch nicht die Rede. Im selben Jahr – 1961 – reiste Juri Gagarin als erster Mensch ins Weltall. Die Menschheit war in der Lage, ihre Vertreter in die Erdumlaufbahn zu befördern, aber an Koffer auf Rollen dachte niemand. Und je weiter man nachforscht, desto rätselhafter wird die Geschichte.

Werbeanzeigen für Produkte, die Reisekoffer mit der Technologie des Rads kombinierten, finden sich in den Archiven britischer Zeitschriften schon ab den 1940er-Jahren. Dabei handelte es sich noch nicht um Rollkoffer, wie wir sie kennen, sondern um etwas, das man den «tragbaren Kofferträger» nannte: eine mit Rädern versehene Konstruktion, die an einem Koffer festgeschnallt werden konnte, um ihn rollend vom Fleck zu bewegen. Ein Produkt also, mit dem man sein Gepäck quasi zum Rollkoffer umrüsten konnte. Aber warum setzte sich diese Idee nicht durch?

Die neuartigen Umschnall-Rollen wurden erstmals 1948 auf einem Bahnhof in Coventry gesichtet. Eine Lokalzeitung würdigte das Ereignis mit einem Exklusivbericht. Der Reportage zufolge eilte ein Gepäckträger den Bahnsteig

hinunter, um einer «hübschen, zierlichen Brünetten» den großen, schweren Koffer abzunehmen. «Nein, danke, das schaffe ich selbst», entgegnete diese. Dann beugte sie sich hinab, packte den khakifarbenen Gurt und manövrierte ihr jüngst mit Rädern versehenes Gepäckstück triumphierend zum bereitstehenden Zug. Andere Passagiere hätten sich staunend aus den Wagenfenstern gelehnt, hieß es neben einer verdächtig sorgfältig komponierten Fotografie der besagten jungen Dame.

Uns als modernen Lesern fallen gleich mehrere Verdachtsmomente auf, die das Ganze nach einer Art PR-Coup aussehen lassen. Dazu kommt, dass das produzierende Unternehmen seinen Sitz in Coventry hatte und dass die beiden Erfinder sich im Artikel zitieren ließen. Sie sagten ihrer Neuentwicklung eine goldene Zukunft voraus, «insbesondere bei dem heutigen Mangel an Kofferträgern».

Aber hier findet sich auch der erste Hinweis auf des Rätsels Lösung. Die exklusive Story von der jungen Frau mit dem rollenden Koffer fand sich nämlich im «Coventry Evening Telegraph» in einer Sektion mit dem Titel «Frau und Heim», gleich neben einigen unverwechselbar britischen Kochtipps («Wer Margarine mit fein gehackter oder geraspelter Rohkost vermengt, erhält einen vorzüglichen Brotaufstrich»). Es waren *Frauen*, denen man nahelegen wollte, ihre Koffer zu rollen. Männer, dachte man, konnten ihr Gepäck ebenso gut tragen. Statistisch gesehen haben Männer 40 bis 60 Prozent mehr Oberkörpermuskulatur als Frauen, und genau die kommt beim

Koffertragen zum Einsatz. Häufig – nicht immer – fällt es Frauen daher schwerer.

Für die beiden Erfinder aus Coventry stand außer Frage, dass ihre Produktinnovation in erster Linie für Frauen gedacht war. Wenig später entwickelten sie auch einen Koffer mit fest installierten Rollen, nachdem sie zu dem nicht allzu schwierigen Schluss gekommen waren, dass man die Rollen, statt sie von Kundinnen am Koffer befestigen zu lassen, auch gleich daranmontieren konnte. Somit produzierten sie einen richtigen Rollkoffer, lange bevor Bernard Sadow seine Eingebung hatte. Aber es blieb ein niedrigpreisiges Nischenprodukt für britische Frauen, das sich nicht durchsetzen konnte. Dass ein Damenprodukt auch Männern das Leben leichter machen und den globalen Markt für Reisegepäck völlig umkrempeln könnte, erschien in den 1960er-Jahren kaum denkbar.

Aus dem Jahr 1967 ist ein scharfzüngiger Leserbrief an eine weitere Lokalzeitung erhalten. Die Verfasserin besaß einen Koffer mit daran festgeschnallten Rollen, wie sie zwei Jahrzehnte zuvor in Coventry erfunden worden waren. Als sie damit jedoch 1967 in den örtlichen Bus stieg, verlangte der Busfahrer von ihr, sie solle für das Gepäckstück einen zweiten Fahrschein lösen, denn «was mit Rädern versehen ist, muss generell als Kinderwagen eingestuft werden». Seine Passagierin war davon wenig überzeugt und fragte: «Und wenn ich Rollschuhe tragen würde, würde mir dann die Fahrt als Fahrgast berechnet werden oder als Buggy?»

Das Thema Frauen und Lastentransporte beschäftigte auch Sylvan Goldman, der in den 1930er-Jahren in den USA Eigentümer einer Lebensmittel-Einzelhandelskette war.

Wie jedem Unternehmer war Goldman daran gelegen, seine Profite zu maximieren. Ihm war aufgefallen, dass die meisten seiner Kunden Frauen waren, aber auch, dass sie selten mehr kauften, als in einen der in seinen Läden bereitgestellten Einkaufskörbe passte. Grundsätzlich gibt es für ein Einzelhandelsunternehmen zwei Möglichkeiten zu wachsen: Man kann seinen Kundenstamm erweitern oder aber die bereits vorhandene Kundschaft dazu bewegen, mehr zu kaufen. Sylvan Goldman stellte sich das Problem, dass der zweiten Strategie enge Grenzen gesetzt waren, nämlich durch das, was die Frauen tragen konnten.

Also zerbrach sich Goldman den Kopf darüber, wie man es den Kundinnen ermöglichen könnte, mehr Lebensmittel zur Kasse zu transportieren. Idealerweise sollten sie zugleich eine Hand frei haben, um weitere Waren aus den Regalen zu nehmen. Das brachte ihn schon vierzig Jahre vor Bernard Sadow auf das Rad zurück. Er erfand den ersten Einkaufswagen der Welt und führte ihn in seinen Läden ein.

Und was geschah dann?

Niemand wollte die Vehikel benutzen. Man lehnte sie komplett ab. Goldman musste eigens Statisten anheuern, die seine Einkaufswagen durch die Gänge schoben, um die Kundschaft an das Konzept zu gewöhnen. Männer empfanden

die Neuerung als persönlichen Affront: «Sehe ich aus, als könnte ich mit meinen starken Armen diesen lächerlichen kleinen Korb nicht tragen?», riefen sie. Bevor Sylvan Goldman mit seiner Idee Millionen verdienen konnte, musste er erst einmal die Vorstellung überwinden, es sei unmännlich, einen Einkaufswagen zu benutzen. Diese Vorstellung hatte durchaus Gewicht.

Und sie hatte eine lange, lange Vorgeschichte.

Im 12. Jahrhundert verfasste Chrétien de Troyes die tragische Geschichte von Ritter Lancelot, der sich in Königin Guenièvre verliebt, seinen Freund König Artus hintergeht und daran scheitert, den Heiligen Gral zu finden. In Chrétien de Troyes' Verserzählung wird Guenièvre entführt, und Lancelot macht sich auf, um die geliebte Königin landauf und landab zu suchen. Er hat sein Pferd verloren und marschiert klappernd in voller Rüstung eine Landstraße hinunter, als ihm ein Zwerg mit einem kleinen Karren begegnet.

«Zwerg! Hast du die Königin gesehen?», ruft der Ritter.

Der Zwerg antwortet weder Ja noch Nein. Stattdessen schlägt er dem unglücklichen Kämpen einen Handel vor: «Wenn du in meinem Karren mitfährst, erzähle ich dir morgen, was mit der Königin passiert ist.»

Das klingt erst einmal nach einer Win-win-Situation: Lancelot muss nicht mehr mühsam zu Fuß laufen und erfährt obendrein noch, was er wissen will. Aber in Wahrheit hat ihn der Zwerg mit seiner Bitte, ein Gefährt zu besteigen, zu einer für einen Ritter kaum erträglichen Selbsterniedrigung

aufgefordert. Chrétien de Troyes› zeitgenössischem Publikum war diese Implikation sofort klar, während sie uns heute überhaupt nicht mehr einleuchtet. Was sollte unmännlich daran sein, sich auf Rädern fortzubewegen?

In der Antike waren Krieger und Herrscher auf Streitwagen in die Schlacht gezogen und hatten in donnernden Pferdekarren mit ihren barbarischen Gefangenen im Schlepptau den Tiber überquert. Diese Fahrzeuge hatten natürlich ebenfalls Räder. Aber als die Reiterei an militärischer Bedeutung gewann, fiel der Pferdewagen – und mit ihm das Rad – in Ungnade. Sich hinter Pferden herziehen zu lassen war mit Ritterlichkeit und Männlichkeit nicht mehr vereinbar. Das stürzte Lancelot in ein unlösbares Dilemma und verlieh dem Angebot des Zwergs einen diabolischen Dreh.

Die entscheidende Pointe der Verserzählung besteht darin zu zeigen, wie tief der edle Lancelot für seine Königin und ihre Liebe zu sinken bereit ist. Sehr tief, wie sich herausstellt. Er steigt auf den Karren und bringt damit seine tragische Geschichte ins Rollen.

Aber kommen wir zu Bernard Sadow zurück und zu seiner revolutionären Erfindung. In einem der wenigen Interviews, die er gegeben hat, sprach er darüber, wie schwierig es war, den amerikanischen Warenhäusern sein Produkt schmackhaft zu machen: «Es gab damals diese machohafte Einstellung. Männer trugen ihren Frauen das Gepäck. Das wurde als der natürliche Lauf der Dinge angesehen.»

Die Widerstände des Marktes gegen den Rollkoffer hatten also eine Menge mit dem Thema Gender zu tun. Das ist der Faktor, den Ökonomen bei ihrem Rätselraten um die verspätete Erfindung übersehen haben. Wir konnten das große Potenzial des mit Rädern versehenen Koffers nicht erkennen, weil er nicht zu den gängigen Vorstellungen von Männlichkeit passte. Doch wie konnte die willkürliche Setzung «ein echter Mann trägt seinen Koffer selbst» robust genug sein, um eine aus heutiger Sicht derart deutliche Verbesserung aufzuhalten? Wie konnten Männlichkeitsvorstellungen sich selbst gegen den Wachstumsdrang des Marktes durchsetzen? Und wie konnte der primitive Anspruch, Männer müssten schwere Lasten tragen, uns den Blick auf eine Innovation verstellen, die am Ende eine ganze globale Branche revolutionierte?

Solche Fragen bilden den Kern des vorliegenden Buches. Wie sich noch zeigen wird, ist die Welt voll von Menschen, die lieber sterben würden, als bestimmte Männlichkeitsideale aufzugeben. Glaubenssätze wie «Echte Männer essen kein Gemüse», «Echte Männer gehen nicht mit jeder Kleinigkeit zum Arzt» und «Echte Männer benutzen keine Kondome» kosten buchstäblich echte Männer aus Fleisch und Blut das Leben. Unsere Vorstellungen davon, was einen Mann ausmacht, gehören zu den am wenigsten wandelbaren kulturellen Konstanten, und sie zu erhalten ist uns wichtiger als das Leben selbst. So gesehen ist es schon weniger überraschend, dass sie technische Neuerungen ein paar Jahrtausende lang ausbremsen können. Wir sind es nur nicht gewohnt,

Genderrollen und Innovation zueinander in Beziehung zu setzen.

In einer Werbeanzeige für Rollkoffer aus dem Jahr 1972 müht sich eine Frau in Minirock und High Heels, ihren großen, klobigen Koffer hochzuwuchten. Sie ist in Schwarzweiß abgebildet und soll offenbar die Vergangenheit darstellen. Die Zukunft dagegen schlendert im Vierfarbdruck an ihr vorüber: eine andere Frau im androgynen braunen Hosenanzug, mit einem Halstuch, das wie eine Krawatte aussieht. Dieser Inbegriff der Moderne zieht einen Rollkoffer hinter sich her und hebt lächelnd den Blick einer neuen Freiheit entgegen.

Erst gesellschaftliche Veränderungen machten den Rollkoffer zu einem durchschlagenden Erfolg. Ab den 1980er-Jahren reisten deutlich mehr Frauen alleine, ohne einen Mann, der ihre Koffer hätte tragen können oder der sich unmännlich vorgekommen wäre, wenn er es nicht tat. Der Rollkoffer stand für den Traum von mehr Bewegungsfreiheit für Frauen, für eine Gesellschaft, in der es als normal akzeptiert würde, wenn Frauen ohne männliche Begleitung reisten.

In der Hollywood-Actionkomödie «Auf der Jagd nach dem grünen Diamanten» von 1984 mit Michael Douglas und Kathleen Turner nimmt die von Turner gespielte Protagonistin einen Rollkoffer in den Urwald mit. Das Modell folgt noch den Entwürfen von Bernard Sadow: Die Rollen befinden sich an einer der langen Seiten, man zieht den Koffer an einer Schlaufe hinter sich her. In der dichten Vegetation des Dschungels kippt das Gepäckstück andauernd um, was Michael Douglas’ Figur