

FernUniversität in Hagen

Historisches Institut

BA KSW (Hauptfach Geschichte), Teilzeit

Prüfer: Prof. Dr. Wolfgang Kruse

Bachelorarbeit

**Die Bedeutung des Fahrrads für die Arbeiterschaft
im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1918**

vorgelegt von:

Dieter Ohm

Matrikelnummer: 8623600

Grünewaldweg 6

53340 Meckenheim

Tel.: 02225 910777

dieter.ohm@studium.fernuni-hagen.de

am: 27. März 2019

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	Seite 3
2.	Die Arbeiterschaft im Deutschen Kaiserreich	Seite 9
3.	Die Arbeiterschaft und das Fahrrad	Seite 14
4.	Die Schaffung von Arbeitsplätzen	Seite 19
5.	Das Fahrrad als Transport- und Verkehrsmittel	Seite 24
6.	Arbeiterradsport in der Freizeit und in Vereinen	Seite 26
7.	Das Fahrrad in der Politik	Seite 38
8.	Das Fahrrad als Statussymbol	Seite 48
9.	Fazit	Seite 50
10.	Quellen- und Literaturverzeichnis	Seite 53
11.	Anlagen	
	A Zeitübersicht	Seite 58
	B Schneeballsystem	Seite 60
	C Mitglieder Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität	Seite 61
	D Aufruf im „Vorwärts“ 2. August 1893	Seite 62
	E Statut Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität 1908	Seite 63
	F Festrede Genosse Wendel	Seite 64
	G Unstimmigkeit Wendel	Seite 68
	H Köchin und Madame	Seite 70

1. Einleitung

Die Gründung des deutschen Nationalstaats und die damit verbundene Ausrufung des deutschen Kaiserreichs nach dem Sieg über Frankreich 1871 war eine bedeutende Wegmarke im ohnehin ereignisreichen 19. Jahrhundert. Deutschland war zum Zeitpunkt der Reichsgründung im Wesentlichen noch ein Agrarland, das Christoph Nonn mit einem heutigen „Entwicklungsland in Schwarzafrika“¹ verglich. Die Zukunft des Reichs war jedoch von einer enormen Industrialisierung und Technisierung geprägt², die von einem sich im Aufschwung befindlichen Bürgertum getragen wurde und deren technische und gesellschaftliche Veränderungen große Auswirkungen auf die Bevölkerung in den deutschen Landen hatten. Durch die Technisierung wurde das Leben der Menschen erheblich beschleunigt; Eisenbahn und Telegraf waren dafür nur zwei herausragende Beispiele. Die Menschen erlebten eine tiefgreifende Urbanisierung der Lebensverhältnisse, es entstanden Fabriken und städtische Industriezentren sowie die neue Klasse der Industriearbeiter. Politisch kämpften die Bewahrer der alten feudalen Strukturen gegen die Verfechter einer neuen demokratischen Ordnung; gleichzeitig versuchten die Vertreter der neu entstandenen und immer mächtiger werdenden Arbeiterklasse ihre politische und gesellschaftliche Mitwirkung und Mitbestimmung zu sichern.³ Thomas Nipperdey charakterisierte diese Zeit wie folgt:

„Deutschland wird aus einem (überwiegenden) Agrarstaat zum (überwiegenden) Industriestaat, die Gesellschaft wird zur Industriegesellschaft. Beides, der Übergang und das Ergebnis, bestimmen das soziale und politische, ja auch das kulturelle Schicksal der Deutschen, bestimmen ihr Leben in diesen Jahrzehnten.“⁴

¹ Nonn, Christoph: Das deutsche Kaiserreich. Von der Gründung bis zum Untergang. München: C.H. Beck, Sonderausgabe für die ZpB 2017, S. 10.

² Vgl.: Kocka, Jürgen: Das lange 19. Jahrhundert. Arbeit, Nation und bürgerliche Gesellschaft. 10., völlig neu bearb. Aufl. Stuttgart: Klett-Cotta 2001 (= Gebhardt, Handbuch der deutschen Geschichte 13), S. 52.

³ Vgl. zu der Entwicklung in Deutschland in dieser Epoche z.B.: Hellfeld, Matthias von: Das lange 19. Jahrhundert. Zwischen Revolution und Krieg 1776 bis 1914. Bonn: J.H.W. Dietz Nachf; Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für Politische Bildung 2015 (= Schriftenreihe 1648); Auch: Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. 1849-1914. 1. durchgesehene Auflage der broschierten Studienausgabe. München: C. H. Beck 2008 (= Band 3); Und: Köllmann, Wolfgang: Der Prozeß der Verstädterung in Deutschland in der Hochindustrialisierungsperiode. In: Gesellschaft in der industriellen Revolution. Hrsg. von Rudolf Braun, Wolfgang Fischer u. a. Köln: Kiepenheuer & Witsch 1973. S. 243–258 sowie: Ueberhorst, Horst: Frisch, frei, stark und treu. Die Arbeitersportbewegung in Deutschland 1893-1933. Düsseldorf: Droste Verlag 1973, S. 63.

⁴ Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918. Arbeitswelt und Bürgergeist. 3. durchges. Aufl. München: C.H.Beck 1993 (= Band I), S. 227.

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war auch die Zeit, in der die ersten politischen Parteien, Gewerkschaften und Sportvereine entstanden.⁵ Unter den Parteien war es die Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD) (ab 1891) und ihre Vorgängerorganisationen⁶, die sich maßgeblich für die Belange der Arbeiter einsetzten.⁷ Sportvereine wurden erst für die Allgemeinheit, nach dem Ende der so genannten Sozialistengesetze 1890, aber auch speziell als Arbeitersportvereine gegründet.⁸

Eine der technischen Neuerungen des 19. Jahrhunderts war das Fahrrad; in seiner Urform eine hölzerne Laufmaschine mit zwei hintereinander gelagerten Rädern, die von seinem Erfinder Drais von Sauerbronn 1817 in Mannheim erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Es geriet zum ersten individuellen mechanischen Verkehrsmittel und erlebte eine bemerkenswerte Entwicklung von der hölzernen „Draisine“ über den eisernen „Knochenschüttler“ und das grazile „Hochrad“ hin zum modernen „Sicherheitsniederrad“. Mit diesem in England entwickelten und 1884 als so genanntes Rover Safety Bicycle hergestellten Fahrrads begann, wie Karl Biesendahl bereits 1897 feststellte:

„[...] die neueste und bedeutendste Aera des Fahrrades und des Radfahrsports, deren Bethätigung sich mit ungeahnter Schnelligkeit über alle Länder der Erde und über alle Gesellschafts- und Altersklassen ihrer Bewohner als das praktischste individuelle Beförderungsmittel verbreitet[e].“⁹

So kam das Niederrad auch nach Deutschland und konnte im Folgenden hier obendrein industriell in Serie gefertigt werden. Kurz vor der Jahrhundertwende wurden Fahrradfabriken in erheblichem Umfang gegründet, die Produktion boomte und die Preise sanken, was zur Folge hatte, dass sich nun auch Arbeiter ein Fahrrad leisten konnten und aus einem sehr teuren Sportgerät für wohlhabende Bürger und Adelige ein wichtiges Verkehrsmittel für die Allgemeinheit wurde.¹⁰

⁵ Vgl.: Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte, S. 335–355; vgl. auch: Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 168–175.

⁶ Allgemeiner Deutscher Arbeiterverein (von 1863 bis 1875), Sozialdemokratische Arbeiterpartei (von 1869 bis 1875) und Sozialistische Arbeiterpartei (von 1875 bis 1891).

⁷ Vgl.: Miller, Susanne u. Heinrich Potthoff: Kleine Geschichte der SPD. Darstellung und Dokumentation, 1848-1893. 4., überarbeitete und erweiterte Aufl. Bonn: Verlag Neue Gesellschaft 1981, S. 44–72. Diese Parteien werden zur Vereinfachung in der Arbeit unter Sozialdemokratische Partei geführt, ihre Mitglieder als Sozialdemokraten.

⁸ Vgl.: Ritter, Gerhard Albert u. Klaus Tenfelde: Arbeiter im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914. Bonn: J. H. W. Dietz Nachf. 1992, S. 818–835; vgl. auch: Kroll, Frank-Lothar: Geburt der Moderne. Politik, Gesellschaft und Kultur vor dem Ersten Weltkrieg. Bonn: be.bra, Lizenzausgabe der Bundeszentrale für politische Bildung 2013 (= Schriftenreihe 1340), S. 94.

⁹ Biesendahl, Karl: Katechismus des Radfahrsports. Reprint der 1. Aufl. 1897. Lemgo: Johann Kleine Vennekate 2017 (= Altes Wissen), S. 20.

¹⁰ Vgl. dazu: Benad-Wagenhoff, Volker: Die Grundtypen des Fahrrades im Überblick. In: 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen

In der folgenden Arbeit soll untersucht werden, welche spezifische Bedeutung dem Fahrrad für die Arbeiterschaft im Deutschen Kaiserreich zukam.

Das Kaiserreich von 1871 bis 1918 wird deswegen als begrenzende Epoche herangezogen, weil in diesem Zeitraum die Radfahrbewegung einen Höhepunkt erlebte, die industrielle Fertigung des Fahrrads in Deutschland¹¹ begann und es sich zum Massenverkehrsmittel entwickelte.¹² Auch die neue Klasse¹³ der Industriearbeiter entstand und es kam damit zur entscheidenden Selbstfindung der Deutschen Arbeiterschaft.

Die Menschen, die im Kaiserreich unter den Begriff „Arbeiter“ fallen, haben Gerhard A. Ritter und Klaus Tenfelde in ihrem Standardwerk „Arbeiter im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914“ wie folgt definiert:

„ ‚Arbeiter‘ sind Personen, die regelmäßig oder mindestens häufig wiederkehrend entlohnte Arbeit in einem durch Besitzer der Produktionsmittel oder durch deren Beauftragte bestimmten Abhängigkeitsverhältnis, einem ‚rechtlichen Gewaltverhältnis‘, verrichten und deren Existenz überwiegend oder ausschließlich durch diese Form der Erwerbstätigkeit geprägt wird.“¹⁴

In der vorliegenden Arbeit werden deshalb als Arbeiterschaft summarisch alle abhängigen Lohnarbeiter, die gelernten, angelernten und ungelernten Arbeiter in der Industrie, aber auch die unselbstständigen Handwerker und die Landarbeiter

Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Hrsg. von Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Darmstadt: Theiss 2016. S. 98–107; auch: Benad-Wagenhoff, Volker: Fahrradbau 1817-1914. Vom handwerklichen Einzelstück zum industriellen Massenprodukt. In: 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Hrsg. von Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Darmstadt: Theiss 2016. S. 70–97; sowie: Bäumer, Mario: Wer fuhr Fahrrad von 1860 bis 1910. Elitäres Spielzeug, Sportgerät, Gebrauchsgut. In: 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Hrsg. von Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Darmstadt: Theiss 2016. S. 132–143; und: Paller, R. Ritter von: Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge. In: Der Radfahrsport in Bild und Wort. Hrsg. von Paul von Salvisberg. Hildesheim, Zürich, New York: Georg Olms 1998. S. 213–238.

¹¹ Heinrich Büssing stellte bereits 1868 in seiner Braunschweiger Werkstatt zusammen mit einigen Arbeitern selbstkonstruierte Fahrräder her. Vgl.: Leibbrand, Oliver: Zur Geschichte des bürgerlichen Radsports im Deutschen Kaiserreich. Der Altonaer Bicycle-Club von 1869/80 - Ältester Bicycle Club der Welt. In: SportZeiten. Sport in Geschichte, Kultur und Gesellschaft. Hrsg. von Wolfgang Buss, Arne Göring u. a. 8 (2008) 2. Göttingen: Die Werkstatt 2008. S. 79–106, S. 82.

¹² Vgl.: Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914. 2. Aufl. Hildesheim, München und Zürich: Weidmann 1996, S. 4.

¹³ Ritter, Gerhard Albert u. Klaus Tenfelde: Arbeiter im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914, S. 126. "Klassen sollen solche Bevölkerungsteile heißen, deren kennzeichnendes Merkmal das in Marktbeziehungen realisierte „spezifische Verhältnis der Menschen zu den Produktionsmitteln“ ist. Dieses Verhältnis wird durch Besitz, die Verfügungsmacht über Besitz und die Verwertungsformen von Besitz [...] auf der einen, durch abhängige Erwerbstätigkeit auf der anderen Seite bestimmt.“

¹⁴ Ebd., S. 265.

betrachtet. Eine sprachliche Unterscheidung in männliche Arbeiter und weibliche Arbeiterinnen wird dabei nicht vorgenommen, sie wäre bei der Betrachtung der Arbeiterschaft als geschlossene Gruppe auch nicht zielführend, weil der breite Arbeiterbegriff die Tätigkeiten von Männern und Frauen gleichermaßen umfasst.¹⁵ Eine solche Unterscheidung kommt auch in den in verfügbaren Quellen und der vorhandenen Literatur im Wesentlichen nur insofern vor, als dort die Bedeutung des Fahrrads für die Emanzipation der Frauen in dieser Zeit untersucht wird, jedoch ohne Bezug auf deren berufliche Tätigkeit.¹⁶

Für die Arbeit wurde für das Thema relevante Literatur, aber auch entsprechende Quellen ausgewertet. Die Literaturlage zum Thema ist gut, insbesondere konnte um die vorletzte Jahrhundertwende entstandene zeitgenössische Literatur, darunter auch wissenschaftliche Arbeiten über die Bedeutung des Fahrrads im Allgemeinen, zur Fahrradindustrie und zur Arbeiterschaft, genutzt werden, sowie aus Anlass des 200jährigen Geburtstags des Fahrrads im Jahr 2017 erschienene neuere Literatur über dessen Entwicklungsgeschichte. Über die Arbeiter im Deutschen Kaiserreich gibt u.a. das gleichnamige, oben bereits angeführte Werk von Ritter und Tenfelde¹⁷ (1992), sowie Thomas Nipperdeys „Deutsche Geschichte 1866-1918, Band I Arbeitswelt und Bürgergeist“¹⁸ aus dem Jahr 1990, Auskunft. Wichtige Quellen zur deutschen Fahrradindustrie und den damit zusammenhängenden Arbeitsplätzen in der untersuchten Zeit sind zweifellos die Dissertation von Otto Erich Seyfert „Die deutsche Fahrradindustrie“¹⁹ aus dem Jahr 1912 sowie Rudolf Lerchs Beitrag „Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft“²⁰ von 1900, in dem darüber hinaus auch sozial- und gesellschaftspolitisch relevante Themen behandelt werden. Zusätzlich fanden sich in dem Aufsatz von R. Ritter von Paller, „Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge“²¹, von 1897 wesentliche

¹⁵ Vgl. dazu: Kocka, Jürgen: Arbeiterleben und Arbeiterkultur. Die Entstehung einer sozialen Klasse. Bonn: Verlag J. H. W. Dietz Nachf 2015 (= Geschichte der Arbeiter und der Arbeiterbewegung in Deutschland seit dem Ende des 18. Jahrhunderts 3), S. 411–412.

¹⁶ Vgl. z.B.: Ebert, Anne-Katrin: Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940. Frankfurt am Main: Campus Verlag 2010 (= Campus historische Studien 52), S. 91–146.

¹⁷ Ritter, Gerhard Albert u. Klaus Tenfelde: Arbeiter im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914.

¹⁸ Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918.

¹⁹ Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie. Inaugural-Dissertation. Borna-Leipzig: Buchdruckerei Robert Noske 1912.

²⁰ Lerch, Rudolf: Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft. In: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. Hrsg. von Gustav Schmoller. Leipzig: von Duncker & Humblot 1900. S. 297–358.

²¹ Paller, R. Ritter von: Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge.

Informationen bezüglich der ersten Hälfte des untersuchten Zeitraums. Über das Fahrrad im gesellschaftspolitischen Zusammenhang schrieben insbesondere Eduard Bertz in seinem Buch „Philosophie des Fahrrads“²² aus dem Jahr 1900 sowie Rüdiger Rabenstein in seinem Werk „Radsport und Gesellschaft“²³ fast 100 Jahre später (1991), Dagmar Günther in ihrer Magisterarbeit (1989) „Vom Erhabenen zum Gemeinen“²⁴ und 2010 Anne-Katrin Ebert in ihrer vergleichenden Studie „Radelnde Nationen – Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940“²⁵. In Arbeiten mit anderen Schwerpunkten, wie z.B. Oliver Leibbrands Magisterarbeit „Bürgerlicher Radsport im Deutschen Kaiserreich – Der Altonaer Bicycle-Club von 1869/80“²⁶ (2007), die den bürgerlichen Radsport aus soziologischer Sicht betrachtet, waren ebenfalls Bezüge zum Thema Arbeiterschaft und Fahrrad zu finden. Darüber hinaus widmet sich Mario Bäumer²⁷ im Katalog zur Jubiläumsausstellung in Mannheim²⁸ diesem Thema. Weitere aktuelle Untersuchungen zum konkreten Thema Arbeiterschaft und Fahrrad sind jedoch nicht vorhanden. Die Quellenlage zur Arbeiterschaft in der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands und dem Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität im Archiv und in der Bibliothek der Friedrich-Ebert-Stiftung in Bonn ist sehr gut; größtenteils sind die dort verfügbaren Quellen auch im Internet als PDF-Datei verfügbar, das gilt auch für die Ausgaben der historischen Presse der deutschen Sozialdemokratie, z.B. des „Vorwärts“ von 1876 bis 1918 und darüber hinaus.²⁹ Wichtige Quelle zum Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität³⁰ ist die 1927 von dessen Bundesvorstand herausgegebene und von Arthur Frahnert aufgeschriebene Bundesgeschichte „Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-

²² Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads. Erweiterte, von Wulfhard Stahl herausgegebene Neuausgabe der Ausgabe Dresden u. Leipzig 1900. Hildesheim: Georg Olms Verlag 2012.

²³ Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft.

²⁴ Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen. Kulturelle Diffusionsprozesse am Beispiel der Geschichte des Radfahrens. Magisterarbeit Geschichte. Konstanz 1989.

²⁵ Ebert, Anne-Katrin: Radelnde Nationen.

²⁶ Leibbrand, Oliver: Bürgerlicher Radsport im Deutschen Kaiserreich. Der Altonaer Bicycle-Club von 1869/80 (Aeltester Bicycle-Club der Welt). Magisterarbeit. Hamburg 2007.

²⁷ Vgl.: Bäumer, Mario: Wer fuhr Fahrrad von 1860 bis 1910, S. 132–143.

²⁸ Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim (Hrsg.): 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Darmstadt: Theiss 2016.

²⁹ Friedrich-Ebert-Stiftung. <http://fes.imageaware.de/fes/web/> (29.12.2018).

³⁰ In den Quellen und in der Literatur werden unterschiedliche Schreibweisen „Arbeiter-Radfahrer-Bund“, „Arbeiter-Radfahrerbund“ oder „Arbeiter-Radfahrerbund“ und „Solidarität mit und ohne Anführungszeichen“ angewandt. Wenn es sich nicht um ein Zitat handelt, wird im Folgenden der Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität verwendet.

Bundes Solidarität“³¹, in der die Entstehungsgeschichte und die Entwicklung der Solidarität dokumentiert ist. Sie basiert im Wesentlichen auf dem von Karl Fischer erarbeiteten „Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes ‚Solidarität‘“³² aus dem Jahr 1908, aus dem Frahnert insbesondere die Abschnitte zur Entstehung und Entwicklung des Bundes bis 1908 größtenteils wortgleich übernommen hat; in der Bundesgeschichte wurde jedoch auf das Kapitel über die Bekämpfung der Solidarität verzichtet. Zudem konnten Schriften von Ralf Beduhn, beispielhaft die „Chronik des Arbeiterradfahrerbundes ‚Solidarität‘“ (1981)³³, genutzt werden. Das Bundesorgan „Der Arbeiter-Radfahrer“ ist vom 14. bis 17. Jg. (1908 bis 1911) von der Humboldt-Universität zu Berlin bereitgestellt, im Internet als PDF-Datei verfügbar.³⁴

In der Arbeit wird zunächst die Lage der Arbeiterschaft im 19. Jahrhundert und speziell im Kaiserreich aufgezeigt, ihre soziale Lage und politische Situation sowie die Einbettung in die Gesellschaft stehen dabei im Mittelpunkt. Damit soll ein Überblick über die Verhältnisse aufgezeigt werden, in der die Arbeiter lebten und arbeiteten. Sodann wird in mehreren Kapiteln, beginnend mit dem Verhältnis der Arbeiter zum Fahrrad, beschrieben, unter welchen Bedingungen und in welchem Umfang die Arbeiter sich ein Fahrrad kaufen und nutzen konnten. In Bezug auf die Wirtschaft wird dargestellt, welche Wirkung die boomende Fahrradindustrie insbesondere auf die Schaffung von qualifizierten Arbeitsplätzen entwickelte. Weiterhin wird der Gebrauch des Fahrrads durch die Arbeiter als Transport-, bzw. Verkehrsmittel, z.B. auf dem Weg zur und von der Arbeit, und der sich daraus ergebende Wert für die Mobilität und eine bessere Lebensführung untersucht. Es wird auch aufgezeigt, welche Rolle der Radsport für die Arbeiterschaft spielte und welche Mobilisierung die Arbeiterschaft in gesellschaftlicher und politischer Hinsicht durch das Fahrrad erfuhr. Hierbei steht die Verknüpfung von Vereinsleben und Politik im Vordergrund und dabei besonders die zeitgenössischen Arbeiterradsportvereine und ihre politische Ausrichtung. Die

³¹ Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität. Die Bundesgeschichte bis zum Jahre 1926. Sonderdr. nach dem Handbuch. Offenbach am Main: Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität 1927. Frahnert gehörte dem Bundesvorstand als „Redakteur“ seit 1919 an.

³² Fischer, Karl: Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes "Solidarität". Offenbach am Main: Arbeiter-Radfahrerbund "Solidarität" 1908. Fischer war Vorsitzender der Solidarität seit 1906.

³³ Beduhn, Ralf: Chronik des Arbeiterradfahrerbundes "Solidarität," 1896-1977. Geschichte, Dokumente, Quellen. Münster: Lit 1981 (= Arbeiterkultur 3).

³⁴ Humboldt-Universität zu Berlin: edoc-Server Startseite. <https://edoc.hu-berlin.de/> (25.2.2019).

Untersuchung zum Wert des Fahrrads als Statussymbol und Mittel zu Emanzipation schließt die Untersuchung ab, bevor im Fazit zusammengefasst wird, welche Bedeutung das Fahrrad für die Mobilität und Mobilisation der Arbeiterschaft im Deutschen Kaiserreich und letztlich seine Selbstfindung hatte.

2. Die Arbeiterschaft im Deutschen Kaiserreich

Als das Deutsche Kaiserreich 1871 gegründet wurde, lebten in Deutschland rund 40 Millionen Menschen, deren Anzahl bis 1914 auf 67 Millionen anwuchs.³⁵ Zugleich erfuhr das Land zwischen 1871 und 1910 eine erhebliche Urbanisierung mit einer Verdoppelung der Anzahl der Stadtbewohner. 1871 lebten nur 23,7 Prozent der Reichsbevölkerung in Orten mit mehr als 5.000 Einwohnern, 1910 waren es 48,8 Prozent; gleichzeitig sank der Anteil der Menschen, die auf dem Land wohnten von 75 auf 50 Prozent.³⁶ Auslöser dafür war die Industrialisierung, in deren Folge Fabriken in Städten erbaut wurden und gleichzeitig neue Industriezentren entstanden. Seit den 1880er Jahren wurde dadurch eine „Binnenwanderung“ ausgelöst, in deren Folge viele Menschen auf der Suche nach Arbeit vom Land in die neuen industriellen Zentren zogen.³⁷

Diese Entwicklung ließ gleichzeitig aus den bestehenden „(hand)arbeitenden Klassen“, die Nipperdey als die Summe der „Landarbeiter, Tagelöhner, Gesinde, Dienstboten, Heimarbeiter, Handwerksgesellen und Fabrikarbeiter“ bezeichnete, eine neue Arbeiterschaft, ein neues, von den Industriearbeitern geprägtes Proletariat entstehen.³⁸ Sehr drastisch drückte das Fritz Wildung im „Handbuch des Arbeiter-Turnerbundes“ 1911 aus:

„Mit der treibhausmäßigen Entwicklung des Kapitalismus war über die deutsche Arbeiterschaft der ganze Jammer proletarischen Elends orkanartig hereingebrochen. Tausende Existenzen, die vordem im Handwerk ein bescheidenes Auskommen gefunden hatten, wurden zu Fabrikarbeitern degradiert und vergrößerten das Heer der subsistenzlosen Proletarier ins unendliche.“³⁹

³⁵ Vgl.: Miller, Susanne u. Heinrich Potthoff: Kleine Geschichte der SPD, S. 56–57; vgl. auch: Hohorst, Gerd, Jürgen Kocka u. Gerhard A. Ritter: Sozialgeschichtliches Arbeitsbuch Band II. Materialien zur Statistik des Kaiserreichs 1870-1914. 2. durchges. Aufl. München: C. H. Beck 1975 (= Statistische Arbeitsbücher zur neuen deutschen Geschichte), S. 22–23.

³⁶ Vgl.: Köllmann, Wolfgang: Der Prozeß der Verstädterung in Deutschland in der Hochindustrialisierungsperiode, S. 244.

³⁷ Vgl.: Ritter, Gerhard Albert u. Klaus Tenfelde: Arbeiter im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914, S. 185–186; vgl. auch: Hellfeld, Matthias von: Das lange 19. Jahrhundert, S. 99; auch: Kocka, Jürgen: Arbeiterleben und Arbeiterkultur, S. 208–215.

³⁸ Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 291; vgl. auch: Ullmann, Hans-Peter: Das deutsche Kaiserreich. 1871-1918. 8. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp 2017 (= Edition Suhrkamp 1546; Neue Folge 546: Neue historische Bibliothek), S. 48–50.

³⁹ Wildung, Fritz: Handbuch des Arbeiter-Turnerbundes. Im Auftrag des Bundesvorstandes und mit Unterstützung durch zahlreiche Mitarbeiter herausgegeben von Fritz Wildung. Leipzig, Arbeiter-Turnverl. Backhaus & Diettrich: Arbeiter-Turnverlag Backhaus & Diettrich 1911, S. 11. Wildung war von 1907 bis 1922 Leitender Redakteur der Arbeiter-Turnerzeitung.

Die zahlenmäßige Größe der Arbeiterschaft erlebte in der Tat einen deutlichen Aufwuchs. Gab es in Gewerbe, Handel und Verkehr 1882 noch 4,8 Millionen (23,7 % der Erwerbstätigen) gewerblich tätige und lohnabhängige Arbeiter, so waren es 1895 bereits 7,2 Millionen (29,6 %), die bis 1907 auf 10,6 Millionen (33,5 %) anwuchsen. Zusammen mit ihren Familien entsprach das etwa einem Drittel der damaligen Bevölkerung. Zählt man die Gruppen der Land- und Heimarbeiter sowie der Dienstboten hinzu, kann man feststellen, dass etwa die Hälfte der Bevölkerung zur Arbeiterklasse gehörte.⁴⁰ Die wenigen Zahlen sollen ausreichen, um zu verdeutlichen, welchen Zuwachs die Klasse der Arbeiter im Laufe der Epoche des Kaiserreichs erfuhr. Gleichzeitig wurden die Angehörigen der Arbeiterschaft im Zuge der Industrialisierung vor völlig neue Aufgaben gestellt. Waren sie bisher Landarbeiter oder arbeiteten in Manufakturen in der Nähe ihres Wohnortes, oder gar im eigenen Heim, so wurden sie jetzt zu Fabrikarbeitern in völlig fremder Umgebung und unter zunächst ungewohnten, vielleicht sogar feindlich empfundenen Verhältnissen.⁴¹

Diese neue Arbeiterklasse war in sich nicht homogen⁴², sondern sowohl von ihrer Tätigkeit, ihrer Entlohnung, als auch in ihrem gesellschaftlichen Selbstverständnis sehr unterschiedlich, wobei nicht nur alte Traditionen beibehalten wurden, sondern auch Unterschiede der industriellen Arbeitsverhältnisse zu neuen Differenzierungen führten. Unterschiede gab es z.B. zwischen den Geschlechtern, nach der geografischen und sozialen Herkunft, zwischen gelernten und ungelernten Arbeitern, zwischen Sesshaften und Mobilen sowie zwischen Religionen und Nationen, viele Menschen kamen aus Ländern außerhalb des Deutschen Reichs zum Arbeiten hierher. Auch die unterschiedlichen Arbeitsplatzsituationen spielten eine Rolle. So bildeten sich innerhalb der Arbeiterschaft verschiedene Milieus mit verschiedenen moralpolitischen Vorstellungen. Dennoch bildete sich eine „Gemeinsamkeit, von Lebenslage und Klassenschicksal“⁴³. Dieses Gemeinschaftsgefühl entstand im Wesentlichen durch die Konfrontation mit der anderen, der in jeder Hinsicht besser gestellten Klasse der Bürgerschaft.⁴⁴ Hans-Ulrich Wehler stellte dazu fest:

⁴⁰ Vgl.: Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 291.

⁴¹ Vgl.: Hellfeld, Matthias von: Das lange 19. Jahrhundert, S. 99.

⁴² Vgl.: Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 426; vgl. auch: Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte, S. 772; sowie: Kroll, Frank-Lothar: Geburt der Moderne, S. 73.

⁴³ Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 301.

⁴⁴ Vgl.: ebd., S. 291–301; vgl. auch: Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte, S. 788; vgl. auch: Ullmann, Hans-Peter: Das deutsche Kaiserreich, S. 47–48.

„Angesichts der fraglos sehr unterschiedlichen Klassenlagen dieser Arbeiter bleibt die Entwicklung hin zur sozialen Klasse mit dichter Binnenhomogenität und scharfen Außengrenzen, mit eigener Kollektivmentalität und spezifischem Identitätsgefühl, mit aktiver Interessenverflechtung und Organisationsbildung, mit eigener Weltdeutung und Zukunftsutopie auffällig genug.“⁴⁵

Die Angehörigen der Arbeiterklasse fanden sich zudem in einer „Klassen-Gesellschaft“ wieder, in der Klassenunterschiede und -gegensätze das Leben des Einzelnen bestimmten. Neben ökonomischen und kulturell-sozialen Unterschieden prägten politische Rahmenbedingungen das Bewusstsein der Arbeiterschaft.⁴⁶ Ihre Interessen wurden politisch im Wesentlichen von der Sozialdemokratischen Partei und den Gewerkschaften vertreten. Bereits 1863 war in Leipzig durch Ferdinand Lasalle der Allgemeine Deutsche Arbeiterverein gegründet worden, 1869 folgte in Eisenach die Sozialdemokratische Arbeiterpartei, die sich beide sechs Jahre später in Gotha zur Sozialistischen Arbeiterpartei Deutschlands vereinigten.⁴⁷ Die Reichstagswahlen von 1871 bis 1877 sahen einen Stimmenanstieg der so genannten Sozialisten von 3,2 auf 9,1 Prozent der Wähler⁴⁸. Für die Unternehmer, das Bürgertum und der Reichskanzler Bismarck eine alarmierende Entwicklung. Für Otto von Bismarck war die Sozialdemokratische Arbeiterpartei eine „Ansammlung von Verrätern und vaterlandslosen Gesellen“⁴⁹, und obwohl die Sozialdemokraten mit zwei Attentaten auf Kaiser Wilhelm nichts zu tun hatten, nahm der Reichskanzler diese zum Anlass, im Reichstag ein so genanntes Sozialistengesetz einzubringen, das im Oktober 1878 als „Gesetz gegen die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie“⁵⁰ verabschiedet wurde. Das ursprünglich auf drei Jahre befristete Gesetz wurde insgesamt dreimal verlängert, bis es am 30. September 1890 endlich aufgehoben wurde. Es verbot Organisationen, Vereine, Versammlungen und Presseerzeugnisse, die in irgendeinem Zusammenhang mit sozialdemokratischen, sozialistischen oder kommunistischen Bestrebungen in Zusammenhang gebracht werden konnten.⁵¹ Heinrich Potthoff schrieb dazu:

„Die kautschukartigen Paragraphen des Gesetzes boten den Behörden Spielraum zu einer extensiven Auslegung. Nicht nur die Parteiorganisationen, auch der Sozialdemokratie nahestehende Gewerkschaften verfielen der Auflösung. Bereits bis zum

⁴⁵ Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte, S. 773.

⁴⁶ Vgl.: Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 427.

⁴⁷ Vgl.: Miller, Susanne u. Heinrich Potthoff: Kleine Geschichte der SPD, S. 31–40.

⁴⁸ Vgl.: ebd., S. 45.

⁴⁹ Hellfeld, Matthias von: Das lange 19. Jahrhundert, S. 185.

⁵⁰ Deutsches Reichsgesetzblatt, Band 1878, Nr. 34, S. 351-358, vom 21.10.1878: Gesetz gegen die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie. Sozialistengesetz. [https://de.wikisource.org/wiki/Gesetz_gegen_die_gemeingefährlichen_Bestrebungen_der_Sozialdemokratie_\(Sozialistengesetz\)](https://de.wikisource.org/wiki/Gesetz_gegen_die_gemeingefährlichen_Bestrebungen_der_Sozialdemokratie_(Sozialistengesetz)) (1.1.2019).

⁵¹ Vgl.: Miller, Susanne u. Heinrich Potthoff: Kleine Geschichte der SPD, S. 46–48.

November 1878 waren 153 Vereine und 175 Zeitungen und Zeitschriften verboten und 67 Sozialdemokraten allein aus Berlin verbannt. Insgesamt wurden in den 12 Jahren des Sozialistengesetzes zwischen 800 und 900 ‚Verdächtige‘ mit nahezu 1500 Familienangehörigen aus ihrer Heimat verwiesen.“⁵²

Nicht nur die entsprechende Partei und die Gewerkschaften, sondern auch die Arbeiter selbst waren in hohem Maße beeinträchtigt. Da die Teilnahme der Sozialisten an den Reichstagswahlen jedoch nicht unter die Verbote fiel, errang die Sozialistische Partei im Zuge der Solidarisierung der Arbeiterschaft bei den folgenden Reichstagswahlen einen immer größer werdenden Stimmenanteil. Bei den Reichstagswahlen im Februar 1890 wurde sie mit 19,7 Prozent der Stimmen zur stärksten Wählerpartei des Kaiserreichs. Nur die damalige, die ländlichen Gebiete begünstigende, Wahlkreiseinteilung verhinderte, dass sie auch die stärkste Partei im Reichstag wurde. Das gelang den Sozialdemokraten 1912 mit einem Stimmenanteil von 34,8 Prozent und daraus folgenden 110 Sitzen im Parlament.⁵³ Das politische und gesellschaftliche Bewusstsein der Arbeiterschaft im Kaiserreich wurde durch diese Verbote und die damit zusammenhängenden Verfolgungen wesentlich beeinflusst. Hinzu kamen die erfahrene Benachteiligung und Chancenungleichheit sowie die erlebte bewusste Abgrenzung der bürgerlichen Klasse. Die Arbeiterschaft hatte ihre „gleichberechtigte und respektierte Position in der Gesellschaft“ noch nicht gefunden.⁵⁴

Das zeigte sich auch in den Existenzbedingungen, unter denen die Arbeiter leben mussten. Das Einkommen reichte gerade aus, um eine nicht zu große Familie zu ernähren, für benötigte Bekleidung und die Miete musste mindestens die Frau, vielfach auch die Kinder, mitverdienen. Dabei hauste man mit der gesamten Familie zumeist in düsteren Hinterhöfen oder Mietskasernen, in winzigen Wohnungen, die oftmals nur aus einem einzigen Raum, bestenfalls aus einem beheizten Zimmer, der Wohnküche, und einem Schlafzimmer bestanden. Dazu kam, dass man aus Kostengründen zusätzlich noch so genannte Schlafbur-schen aufnehmen musste, die sich in diesen Wohnungen eine Schlafstelle gemietet hatten, die noch dazu umschichtig genutzt wurde.⁵⁵ Zur Wohnsituation

⁵² Ebd., S. 46–47.

⁵³ Vgl.: ebd., S. 55.

⁵⁴ Vgl.: Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 373.

⁵⁵ Vgl.: ebd., S. 141–150; vgl. auch: Miller, Susanne u. Heinrich Potthoff: Kleine Geschichte der SPD, S. 58–59; sowie: Ritter, Gerhard Albert u. Klaus Tenfelde: Arbeiter im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914, S. 582–617; und: Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads, S. 23–25; und: Kocka, Jürgen: Arbeiterleben und Arbeiterkultur, S. 164–165.

wird darüber hinaus auf die Studie von Lutz Niethammer „Wie wohnten die Arbeiter im Kaiserreich“⁵⁶, verwiesen. Die damaligen Löhne waren niedrig, Nahrung, Wohnung und Kleidung zehrten fast 90 Prozent der Familieneinnahmen auf. So gering die Löhne waren, so hoch waren die zu leistenden Wochenarbeitsstunden. Sechs Tage in der Woche zu arbeiten, war selbstverständlich. Urlaub gab es keinen und Krankheit bedeutete sofort Arbeitslosigkeit ohne Einkommen. 1871 waren noch durchschnittlich 72 Wochenstunden zu arbeiten, 1890 sank die Arbeitszeit auf 66 und 1913 auf 53 bis 57 Stunden pro Woche. Das bedeutete zunächst rund zwölf Arbeitsstunden am Tag, die sich später bis auf rund neun Stunden reduzierten.⁵⁷ Die Lebenserwartung war niedrig, 1840 betrug sie für Männer im Durchschnitt 30 Jahre, 1900 lag sie bei 41 Jahren; Frauen wurden durchschnittlich drei Jahre älter.⁵⁸ Auch die Arbeitsbedingungen waren schlecht. Besonders die Industriearbeiter litten unter „Schmutz, Gestank, hohen Temperaturen, Licht- und Luftmangel“⁵⁹ und fehlenden hygienischen Einrichtungen. Darüber hinaus herrschten in den Fabriken noch strenge Autoritätsstrukturen, die obendrein vom Kampf gegen die Sozialdemokratie geprägt waren.⁶⁰ Allerdings zeigt bereits die aufgeführte Reduzierung der Arbeitszeiten, dass sich die Lage der Arbeiter in den fast 50 Jahren des Kaiserreichs schrittweise verbesserte. Die Arbeitszeiten sanken, die Löhne stiegen, die Wohnverhältnisse und die Arbeitsbedingungen verbesserten sich ebenso, wie die soziale Lage der Arbeiter⁶¹. Dennoch bewegte sich das Leben der Arbeiter wie Nipperdey feststellte,

„[...] noch am Rande der Dürftigkeit; Arbeitslosigkeit, Alter, Tod oder schwere Krankheit, das waren immer noch existenzbedrohende Risiken; die Wohnverhältnisse waren insgesamt immer noch – auch bei bescheidenen Ansprüchen – unbefriedigend.“⁶²

Unter diesen Rahmenbedingungen bildete sich eine spezielle Gemeinschaft der Arbeiter, man kann sagen, eine Arbeiterkultur heraus. Zwar gab es während des Kaiserreichs für die Arbeiter positive Errungenschaften, wie die Sozialgesetzgebung, jedoch waren sie „noch nicht eingebürgert, nicht integriert“, dass was sie als Gerechtigkeit erwarteten, war noch nicht erreicht und dieses Bewusstsein

⁵⁶ Niethammer, Lutz: Wie wohnten Arbeiter im Kaiserreich. In: Archiv für Sozialgeschichte. Hrsg. von Friedrich-Ebert-Stiftung. XVI. Bonn: Neue Gesellschaft 1976. S. 61–134.

⁵⁷ Vgl.: Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 301–312; vgl. auch: Beduhn, Ralf: Die Roten Radler. Illustrierte Geschichte des Arbeiterradfahrerbundes "Solidarität". Münster: Lit-Verlag 1982 (= Reihe Arbeiterkultur 5), S. 35.

⁵⁸ Vgl.: Hellfeld, Matthias von: Das lange 19. Jahrhundert, S. 93.

⁵⁹ Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 308.

⁶⁰ Vgl.: ebd., S. 309–310.

⁶¹ Vgl.: Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte, S. 782; vgl. auch: Kroll, Frank-Lothar: Geburt der Moderne, S. 73–74.

⁶² Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 372.

band die Arbeiterschaft zusammen.⁶³ Die Erfahrungen lehrten ihre Angehörigen, dass sie ihre Situation nur mit Hilfe der Sozialdemokraten, der Gewerkschaften und ihrer eigenen Solidarität verbessern konnten.⁶⁴ In der politischen Aktivität in Partei und Gewerkschaft und im Wohnquartier spiegelte sich gleichsam die betriebliche Gemeinschaft wider.⁶⁵ Die Arbeiterschaft bildete sich dort als Gegenentwurf zum Bürgertum einen eigenen sozialen Kosmos mit Bildungs-, Freizeit- und Sportorganisationen.⁶⁶

3. Die Arbeiterschaft und das Fahrrad

Zu diesem Kosmos gehörte gegen Ende des Jahrhunderts auch eine Radfahrerbewegung. Bis es so weit war, musste das Fahrrad jedoch erst seinen Weg in die Arbeiterschaft finden. Als das Deutsche Kaiserreich gegründet wurde, beherrschte noch das erste, in Frankreich erfundene, Tretkurbelfahrrad aus Metall, das Velociped von Micheaux, die Szene. Es wurde in den 1880er Jahren durch dessen technisch anspruchsvolleren, aber auch leichteren Nachfolger aus England, dem Hochrad, abgelöst. Beide Fahrräder galten als Sportgerät der Reichen und wurden vornehmlich von jungen und risikobereiten Männern gefahren⁶⁷. Insbesondere das Hochrad konnte man zudem nur nach einer gründlichen und kostspieligen Einweisung fahren. Darüber hinaus war sein Gebrauch nicht ungefährlich. Schon das musste jeden Arbeiter davon abhalten, sich auf ein solches Gerät zu setzen, hatte er doch bei einem Sturz mit folgender Verletzung mit Arbeitslosigkeit zu rechnen. Letztlich waren die Fahrradpreise für einen Arbeiter auch viel zu hoch. In den 1870er Jahren kostete ein importiertes Hochrad aus Stahl, 600 bis 750 Mark, im Jahr 1883 400 bis 500 Mark⁶⁸. Der Jahreslohn eines

⁶³ Vgl.: ebd., S. 319.

⁶⁴ Vgl.: Miller, Susanne u. Heinrich Potthoff: Kleine Geschichte der SPD, S. 105; vgl. auch: Ullmann, Hans-Peter: Das deutsche Kaiserreich, S. 39–40.

⁶⁵ Vgl.: Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte, S. 785.

⁶⁶ Vgl.: Ritter, Gerhard Albert u. Klaus Tenfelde: Arbeiter im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914, S. 798; vgl. auch: Grebing, Helga: Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung. Ein Überblick. München: Nymphenburger Verlagsanstalt 1966, S. 110.

⁶⁷ Vgl.: Bäumer, Mario: Wer fuhr Fahrrad von 1860 bis 1910, S. 132–135.

⁶⁸ Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 43.

Arbeiters in Industrie und Handwerk betrug jedoch 1870 durchschnittlich lediglich 506 Mark⁶⁹, ein Fahrrad war für ihn somit unerschwinglich, es behielt zunächst seinen elitären Status.⁷⁰ Selbst wenn ein Arbeiter sich ein Fahrrad leisten konnte, blieb er ein Außenseiter unter den Radfahrern dieser Zeit, was Wilhelm Wolf 1890 in seinem Buch „Fahrrad und Radfahrer“ beispielhaft aufzeigte.

„Arbeiter, welche aus den Vororten größerer Fabrikstädte auf hohen Zweirädern [Hochrädern; D.O.] des Morgens in ihre Werkstätten eilen und des Abends die Maschinen dazu benutzen, um wieder möglichst rasch nach Hause zu gelangen, [...] vermögen wir nicht zu den Radfahrern zu zählen. Radfahrer im höheren Sinne sind uns nur solche, welche das Radfahren sportsmäßig betreiben.“⁷¹

Wobei Wolf dabei nicht den Wettkampfsport meinte, sondern das Freizeitradeln. Ärzte, die auf dem Fahrrad ihre Patienten aufsuchen, zählte er jedoch zu den Radfahrern⁷², sie passten in sein elitäres bürgerliches Weltbild und sind in der Lage, wie er weiter ausführte:

„[...] das sportsmäßige Äußere [zu] wahren. dieses letztere sehen wir nicht etwa nur in dem Umstande, daß der Radfahrer sich in einem Anzuge zeigt, an welchem man ihn sofort als solchen erkennt, auch wenn er nicht auf seinem Rade sitzt, also in einem sogenannten Radfahreranzuge, sondern hauptsächlich darin, daß sein ganzes Auftreten ein solches ist, wie es die Engländer mit dem unübersetzbaren Worte *gentlemanlike* [Sperrung im Original] bezeichnen.“⁷³

Bis 1890 blieb ein Fahrrad für die meisten Arbeiter eines der Wunschobjekte, mit deren Besitz man sozial aufsteigen konnte, wie Helga Grebing feststellte:

„Wo die materiellen und geistigen Bedürfnisse ständig unbefriedigt blieben, breitete sich eine gewisse Überschätzung der Güter der fernen bürgerlichen Welt in den Wunschvorstellungen aus und, mit ihr verbunden, kleinbürgerliche Ambitionen: ‚eine vernünftige Bibliothek‘, ‚ein Klavier‘, ‚ein Fahrrad‘, ‚einen schönen Malkasten‘, und immer wieder: gute Kleidung und eine ‚schöne Wohnung mit Mobiliar‘.“⁷⁴

⁶⁹ Hoffmann, Walther G.: Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Berlin, Heidelberg, New York: Springer 1965 (= Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft), S. 468–469; auch: Berghahn, Volker R.: Das Kaiserreich 1871-1914. Industriegesellschaft, bürgerliche Kultur und autoritärer Staat. 10, völlig neu bearb. Aufl. Stuttgart: Klett-Cotta 2003 (= Gebhardt, Handbuch der deutschen Geschichte 16), S. 50.

⁷⁰ Vgl.: Beduhn, Ralf: Die Roten Radler, S. 11; und: Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 33. Ralf Beduhn weist 2016 in einem Artikel zwar darauf hin, dass wegen der erweiterten Fahrradproduktion in Deutschland und der importierten Räder „auch bereits in den Jahren vor der Jahrhundertwende das „Radreiten“ auf dem „Velocipede“ keineswegs mehr nur das luxuriöse Privileg der gesellschaftlichen Oberschicht“ gewesen sei, stellt aber einige Sätze später wiederum fest: „Allerdings war trotz dieses Preisrückgangs ein Fahrrad für den Großteil der Arbeiter zu diesem Zeitpunkt unerschwinglich.“ Beduhn, Ralf: Die "Roten Husaren des Klassenkampfes". Aus der Geschichte des Arbeiter-Radfahrbundes Solidarität (Teil 1). In: Der Knochenschüttler (2016) H. 61. S. 4–10, S. 5 u. 6.

⁷¹ Wolf, Wilhelm: Fahrrad und Radfahrer. Leipzig, Dortmund: Otto Spamer; Harenberg Kommunikation 1890, Reprint 1979 (= Die bibliophilen Taschenbücher 106), S. 199.

⁷² Vgl.: ebd.

⁷³ Ebd.

⁷⁴ Grebing, Helga: Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung, S. 99.

Änderungen ergaben sich erst, als die Löhne stiegen und die Kosten für ein Fahrrad sanken. Dennoch konnten sich weiterhin nur wenige besserverdienende Arbeiter ein speziell produziertes Billigrad oder ein gebrauchtes Rad leisten. Gebrauchte Räder gab es viele, weil sich die wohlhabenden Bürger gerne öfter einmal ein neues, technisch verbessertes, Fahrrad kauften.⁷⁵

Der 1876 geborene August Hilbert, ein sozialdemokratischer Fahrradpionier, beschrieb in seinen Aufzeichnungen die Zeit um 1896 wie folgt:

„Es gab ja auch nur wenig Arbeiter, die sich den Luxus eines Fahrrades erlauben konnten. Denn so ein Vehikel kostete bei einem Stundenlohn von 20- 25 Pfg., doch immerhin fast 400,00 DM [gemeint ist Mark; D.O.]. Mein erstes Rad, alt gekauft, kam 100,00 M., noch mit Vollgummireifen.“⁷⁶

In der vom Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität 1927 herausgegebenen Bundesgeschichte über das „Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität“, schrieb Frahnert über die Zeit vor 1893:

„Es konnte deshalb nicht wundernehmen, daß auch manche weniger bemittelte Arbeiter solch ein aus der Mode gekommenes, gebrauchtes Fahrrad für ein nach damaligen Begriffen billiges Geld erstehen konnte. Und so dauerte es auch nicht lange, da gab es in den größeren Orten schon eine ziemliche Anzahl von Arbeiterfahrrädern. In der Hauptsache aber blieb das Fahrrad vorläufig noch ein Privileg der besitzenden bürgerlichen Klasse.“⁷⁷

Zwar fanden sich unter den Arbeitern bereits Anfang der 1890er Jahre begeisterte Radfahrer, aber es gab in der Arbeiterschaft auch „eine ausgesprochene Abneigung“ diesem neuen Gerät gegenüber. Frahnert führte dazu aus:

„Sie betrachtete das Radfahren als einen Sport für Bourgoisjünglinge und erhob gegen unsere radfahrenden Genossen den Vorwurf der Sportfexerei [...].“⁷⁸

Gelegentlich zeigten die Arbeiter auch deutlich ihre Abneigung den bürgerlichen Radlern gegenüber, wie man bei Wolf lesen kann:

„Welchem [bürgerlichen; D.O.] Radfahrer begegnet es nicht jeden Tag, besonders wenn er durch sozialdemokratisch angehauchte Vororte größerer Städte fährt, daß ungezogene Rangen vor seinem Rade hertanzen, Steine und Ruten nach ihm werfen, ihn ankrakehlen und dergleichen mehr. Und häufig bleiben manche der Erwachsenen solcher Ortschaften, wenn sie an Sonn- und Feiertagen unbeschäftigt vor ihren Türen stehen, hinter solchen Ungezogenheiten nicht zurück. Da wird der Radfahrer mit allerlei höhnischen Bemerkungen verfolgt [...].“⁷⁹

⁷⁵ Vgl.: Bäumer, Mario: Wer fuhr Fahrrad von 1860 bis 1910, S. 138; vgl. auch: Eicker, Erich: Der Aufbau der deutschen Fahrradindustrie. Inaugural-Dissertation. Halver: Wilhelm Bell Jr. 1929, S. 22.; sowie: Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 37–38.

⁷⁶ Hilbert, August: Wie es zur Gründung des Arbeiterradfahrer-Bundes in Bielefeld kam und die Schlacht von Kaunitz 1907. Abdruck eines 1966 niedergeschriebenen Manuskripts aus dem Stadtarchiv Bielefeld (SPD-OWL Nr. 503). In: Der Knochenschüttler (2016) H. 61. S. 39–40, S. 39.

⁷⁷ Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 9.

⁷⁸ Ebd., S. 12.

⁷⁹ Wolf, Wilhelm: Fahrrad und Radfahrer, S. 226.

Ab 1890 sanken die Preise bis zur Jahrhundertwende erheblich.⁸⁰ Dazu trug zunächst einmal die große Nachfrage bei, die zu einem Boom im Fahrradbau führte. In den USA wurden Fahrräder maschinell in Serie hergestellt, in Deutschland schossen Fahrradfabriken buchstäblich aus dem Boden. 1896 wurden in Deutschland geschätzt 200.000 Fahrräder abgesetzt; nachgefragt wurden zusätzliche 50.000, die die Industrie aber nicht liefern konnte. Im selben Jahr wurden rund 40 Fahrradfabriken in Deutschland neu gegründet.⁸¹ Die Fabrikanten hatten erkannt, welches Potenzial in dieser Maschine steckte und wie groß der Markt war, wenn sich erst einmal jedermann ein Fahrrad kaufte. Dem Boom folgte jedoch schnell eine Krise, die 1897 in den USA mit einer immensen Überproduktion begann und ein Jahr später auch auf Deutschland übergriff. Hier sanken die Preise zunächst für nicht sehr hochwertige amerikanische Fahrräder, später auch für die im Inland produzierten. Amerikanische Produktionen kosteten nur noch 80 bis 125 Mark. Solide deutsche Tourenräder sanken bis 1914 auf einen Preis von 100 bis 200 Mark. Gebrauchte Räder waren deutlich günstiger. Allerdings war es inzwischen auch in Deutschland zu einer Überproduktion gekommen. Seyfert berichtete 1912, dass ein großer Teil der Fahrradfabriken diesen schwierigen Verhältnissen nicht gewachsen war. Neben den notwendigerweise sinkenden Preisen stiegen gleichzeitig die Kosten für die benötigten Rohmaterialien.⁸² Viele der gerade gegründeten Fabriken mussten wieder geschlossen werden oder sich auf die Herstellung anderer Produkte konzentrieren.⁸³ Um überhaupt auf einem überschwemmten Markt und unter dem enormen Konkurrenzdruck noch Zweiräder verkaufen zu können, wurden Fahrräder teilweise unter den Produktionskosten verkauft oder die Händler boten Ratenzahlungen an.⁸⁴ Seyfert beschrieb ein so genanntes Schneeballsystem, mit dem ein Fahrradhändler im Winter 1900 Fahrräder über den Kauf von Coupons in großen Mengen verkaufte bis es verboten wurde.⁸⁵ Er vermutete aber, dass dieses System den Fabrikanten den

⁸⁰ Vgl.: Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 34.

⁸¹ Vgl.: Beduhn, Ralf: Die Roten Radler, S. 17.

⁸² Vgl.: Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 47.

⁸³ Vgl.: Nöll, Jürgen: Opel Fahrräder, Fünf Jahrzehnte Fahrradbau in Rüsselsheim. 1. Aufl. Bielefeld: Delius Klasing 2011, S. 59.

⁸⁴ Vgl.: Benad-Wagenhoff, Volker: Fahrradbau 1817-1914, S. 95–96; vgl. auch: Huth, Benjamin: Die Erben der Drais'schen Laufmaschine. Eine Entwicklungsgeschichte des Fahrrades. In: 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Hrsg. von Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Darmstadt: Theiss 2016. S. 58–69, S. 67; und Beduhn, Ralf: Die Roten Radler, S. 17–18; sowie Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 105.

⁸⁵ Vgl.: Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 47. Siehe Anlage B.

Anstoß für die Herstellung von so genannten Spezialrädern gab, weil sie erkannten, welche Absatzchancen ihnen die Arbeiterschaft bot. Diese Spezialräder waren mit aus Blech geschweißten Rohren hergestellt und von minderer Qualität.⁸⁶

1890 kostete ein Hochrad bei der Firma Opel, einer der ältesten und bekanntesten deutschen Fahrradfabriken, 200 bis 260 Mark, 1895 ein Sicherheitszweirad 260 bis 300 Mark und 1899 ein Tourenrad 215 Mark. 1911 wurde ein solches bereits für 130 Mark verkauft und 1913 für 125 Mark, wobei es sich hier jeweils um das günstigste Qualitätsfahrrad handelte.⁸⁷ Da im vergleichbaren Zeitraum die durchschnittlichen jährlichen Arbeitslöhne in Industrie und Handwerk von 711 auf 1.163 Mark⁸⁸ stiegen, wurde in Verbindung mit den niedrigeren Preisen und den höheren Löhnen das Fahrrad auch für den Arbeiter erschwinglich und er konnte sich eines dieser vormaligen Luxusgüter leisten.⁸⁹ Gleichzeitig war das Fahrrad eine Maschine, die ein handwerklich geschickter Laie selbst reparieren konnte. So wurde es über den Weg des Massenprodukts zu einem Massengut und somit quasi demokratisiert.⁹⁰ Nach Schätzungen der damaligen Zeit verzehnfachte sich zwischen 1890 und 1897 die Zahl der Radfahrer im Deutschen Reich von 50.000 auf 500.000.⁹¹ Wie stark sich der Anteil der Arbeiter an den Radfahrern erhöhte, stellte Seyfert am Beispiel des Bezirks Mannheim zwischen 1899 und 1909 dar, wo sich alle Radfahrer mit Berufsangabe registrieren lassen mussten. Für 1899 führte er 370 „Fabrikarbeiter, Tagelöhner und dergl.“ an, das waren 16,3 Prozent der angemeldeten Radfahrer. 1903 waren es 553 (30,5%), 1906 „infolge der Verbilligung der Fahrräder (Spezialräder)“ war die größte Zahl aller Radfahrer und unter ihnen der Arbeiter mit 1.863 (58,3%) registriert. Danach sinken die Zahlen aller Radler und die der Arbeiter über 1908 mit 1.542 Arbeitern (55,5%) bis 1909 (1.152/ 55,0%), ohne dass Seyfert Gründe dafür angibt.⁹²

Von dem ursprünglich als bürgerliches Prestigeobjekt und Mittel zur „Sportfexerei“ abgelehnten teuren Sportgerät wurde das Fahrrad, als die Arbeiter es

⁸⁶ Vgl.: ebd., S. 50; vgl. auch: Ebert, Anne-Katrin: Radelnde Nationen, S. 296–297.

⁸⁷ Vgl.: Nöll, Jürgen: Opel Fahrräder, S. 166–190. Nöll bietet einen Ausschnitt der Opelkataloge und eine Übersicht der Fahrradmodelle mit Preisen.

⁸⁸ Hoffmann, Walther G.: Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, S. 468–471; auch: Berghahn, Volker R.: Das Kaiserreich 1871–1914, S. 50.

⁸⁹ Vgl.: Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 49; vgl. auch: Ebert, Anne-Katrin: Radelnde Nationen, S. 282.

⁹⁰ Vgl.: Benad-Wagenhoff, Volker: Fahrradbau 1817–1914, S. 96.

⁹¹ Vgl.: Bäumer, Mario: Wer fuhr Fahrrad von 1860 bis 1910, S. 139; vgl. auch: Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft, S. 53.

⁹² Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 86.

sich finanziell leisten konnten und ihre Ablehnung überwinden, zu einem Alltagsgegenstand und dem Verkehrsmittel der Arbeiterschaft schlechthin.

4. Die Schaffung von Arbeitsplätzen

Die enorme Steigerung der Anzahl der Fahrradnutzer war jedoch nur möglich, weil immer mehr Fahrräder produziert und auf den Markt geworfen wurden.

Bereits 1879 entstand in Düsseldorf aus einer Reparaturwerkstatt die erste deutsche Fahrradfabrik Dissel&Proll, die aber zunächst lediglich Fahrradteile aus dem damals in Europa vorherrschenden Fertigungsland Großbritannien einfuhrte und zu kompletten Fahrmaschinen zusammensetzte.⁹³ Von einer deutschen Fahrradindustrie konnte noch bis Mitte der 1880er Jahre nicht gesprochen werden⁹⁴; ein Anfang war jedoch gemacht. Auch die erste Fahrradfabrik in Nürnberg, die 1884 gegründete Velocidfabrik Goldschmidt & Pirzer, importierte nicht nur die Einzelteile von der Insel, sondern benötigte zudem für den Fertigungsaufbau und die Montage noch englische Arbeiter.⁹⁵ Nachdem noch im Jahr 1887 etwa 2.000 Aufträge für Fahrräder zurückgewiesen werden mussten und gleichzeitig das Militär und die Behörden starkes Interesse an dem neuen Fortbewegungsmittel zeigten, wurde das deutsche Kapital auf diesen aufstrebenden Industriezweig aufmerksam und war bereit, darin zu investieren. Wie in England engagierten sich besonders die großen deutschen Nähmaschinenfabriken bei der Fahrradfabrikation.⁹⁶ Sie verfügten über eine Arbeiterschaft, die sich mit der notwendigen Präzisionsarbeit auskannte sowie über ein Händlernetz mit entsprechender Kundschaft.⁹⁷ Ein Vorteil, der sich lohnte und einer der ersten, der das erkannte, war Adam Opel, der sich 1886 entschloss, in seiner Nähmaschinenfabrik in Rüsselsheim eine Fahrradfabrikation aufzubauen. Im Vorwort zu seiner „ersten illustrierten [sic!] Preisliste über Fahrräder“ im Dezember 1887 stellte er heraus:

„Die Nähmaschinen-Industrie erscheint vor allen anderen dazu berufen, den schwierigen Kampf gegen die mächtige ausländische Concurrenz aufzunehmen, denn sie besitzt ausser ihrer hervorragenden Technik auch ein festbegründetes Renomé, was

⁹³ Vgl.: Paller, R. Ritter von: Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge, S. 214.

⁹⁴ Vgl.: Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 51.

⁹⁵ Vgl.: Ullein, Peter: Die Nürnberger Fahrradindustrie. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. In: Der Knochenschüttler (2018) H. 65. S. 10–14, S. 10–11.

⁹⁶ Vgl.: Paller, R. Ritter von: Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge, S. 214.

⁹⁷ Vgl.: Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 38–40; vgl. auch: Eicker, Erich: Der Aufbau der deutschen Fahrradindustrie, S. 27–28.

gegenüber dem Ansehen, dessen die englische Fahrradtechnik genießt, besonders in die Waagschale fällt.“⁹⁸

Die Nachfrage stieg in den 1890er Jahren enorm und konnte kaum befriedigt werden; z.B. betrug die Produktion in den Opel-Werken 1889 noch 1.200 Stück, waren es 1892 dreimal so viele. Obwohl die Fabrikationsanlagen ständig erweitert wurden und die Arbeiter täglich bis 22:00/23:00 Uhr arbeiteten, konnte die Nachfrage nicht erfüllt werden.⁹⁹ Die Firma Dürkopp, auch eine der ersten und bekanntesten Fahrradfabriken in Deutschland, produzierte 1888 zunächst 880 Fahrräder, 1892 waren es bereits rund 4.500 und 1910 mehr als 25.000.¹⁰⁰ Auch in den anderen Fabriken war der Aufschwung so groß, dass die Produktion oft schon verkauft war, bevor sie begonnen hatte.¹⁰¹ Diese Steigerung der Produktion konnte nur erreicht werden, weil gleichzeitig Arbeitsplätze rund um das Fahrrad geschaffen wurden.

1897 existierten in Deutschland bereits mehr als hundert Fabriken mit einer Mindestproduktion von 1.000 Fahrrädern pro Jahr.¹⁰² Die Fahrradproduktion in Deutschland wird für 1891 auf 55.000 Stück, für 1894 auf 120.000 Stück und für 1897 auf 350.000 Stück geschätzt. Wenn man davon ausgeht, dass an der Produktion von 1.000 Fahrrädern 50 Arbeiter beteiligt waren, waren demnach 1897 rund 17.500 Arbeiter in der Fahrradfabrikation, ohne Berücksichtigung der Produktion von Zubehörteilen, beschäftigt.¹⁰³ Im Jahr 1887 gab es nach einer Statistik im „Rad-Markt“ 64 entsprechende Betriebe mit 1.150 Arbeitern.¹⁰⁴ Für 1895 und 1907 verweist Seyfert auf Reichsstatistiken, die für 1895 in 210 Betrieben, rund 7.200 Beschäftigte und für 1907 in 1.325 Betrieben rund 19.700 Beschäftigte aufführen. Dabei wurde hier unter Betrieben alles gezählt, was sowohl Fahrräder als auch Fahrradteile fertigte.¹⁰⁵ Die Anzahl der Arbeitsplätze

⁹⁸ Nöll, Jürgen: Opel Fahrräder, S. 6.

⁹⁹ Vgl.: ebd., 50, 52.

¹⁰⁰ Vgl.: Bäumer, Mario: Wer fuhr Fahrrad von 1860 bis 1910, S. 139.

¹⁰¹ Vgl.: Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 40.

¹⁰² Vgl.: Paller, R. Ritter von: Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge, S. 215.

¹⁰³ Vgl.: ebd., S. 216.

¹⁰⁴ Vgl.: Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 40. Mit Bezug auf Radmarkt, II. Jg., Nr. 27, vom 1.7.1887. Leider ist das Archiv des 1886 als erster Fahrrad-Fachzeitschrift entstandenen Anzeigen-Blatts nach Auskunft der Redaktion für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

¹⁰⁵ Vgl.: ebd., S. 22–23 Seyfert führt jedoch auf Seite 105 mit Bezug auf dieselbe Quelle etwas andere Zahlen an. Danach gab es 1895 in der Fahrrad- und Fahrradteileindustrie 6.491 Arbeiter, 1907 waren es 16.687 Arbeiter; wobei die Unterschiede vermutlich darin liegen, dass im ersten Fall alle beschäftigten Personen gezählt wurden und im zweiten Fall *expressis verbis* die Arbeiter. Andere, leicht abweichende, Zahlen führt Eicker an (1895 6.318 u. 1907 13.359). Vgl.: Eicker, Erich: Der Aufbau der deutschen Fahrradindustrie, S. 5.

und der Arbeiter hatte sich somit in der noch jungen Fahrradindustrie im besagten Zeitraum um das ca. 2,7-fache, bzw. 2,6-fache erhöht, und das trotz der bereits erwähnten Krise zwischen 1898 und 1902, die selbstverständlich auch einen temporären Verlust an Arbeitsplätzen nach sich zog. Jedoch nahm die Nachfrage ab 1902 wegen der niedrigen Preise und auch wegen des nun besseren Wetters wieder zu.¹⁰⁶ Das Auf und Ab bei den Arbeitsplätzen in diesen zehn Jahren rund um die Jahrhundertwende, wird sehr deutlich am Beispiel der Deutschen Triumphfahrradwerke A.-G. aus Nürnberg; 1898 beschäftigte sie rund 5.500 Arbeiter, 1901 waren es nur noch 2.000 Arbeiter, bis 1907 stieg ihre Zahl dann auf fast 7.000 an.¹⁰⁷

Die in der Fahrradindustrie beschäftigten Arbeiter benötigten gewisse Fertigkeiten, die sie erlernen mussten, dabei spielte Geschicklichkeit und Erfahrung eine wichtige Rolle. Eigenschaften, die nicht jeder Metallarbeiter automatisch mitbrachte.¹⁰⁸ Adam Opel verwies darauf, dass er nicht nur über die besten „Werkzeugmaschinen“, sondern auch über „erfahrene und im Fahrradfach erzoogene Techniker und Arbeiter“ verfügte, mit denen er die notwendige „bedeutende Leistungsfähigkeit“ erringen konnte, um über „grösste[sic!] Schwierigkeiten zu siegen“.¹⁰⁹

In seinem Katalog von 1910 schrieb er:

„Eine durch gründliche Schulung und Erfahrung ausgebildete Arbeiterschaft, die infolge streng durchgeführter Arbeitsteilung außergewöhnliche Geschicklichkeit und Sicherheit in der Anfertigung der einzelnen Teile sich erworben hat, bietet Gewähr für die hervorragende Güte und Dauerhaftigkeit der Opel-Fahrräder auch in der Zukunft.“¹¹⁰

Und Paller stellte während der Boomphase fest:

„Gar manche von den in jüngster Zeit neu entstandenen Fahrradfabriken wird infolge des Mangels an geschulten Arbeitspersonal und infolge schlechter technischer Leitung die Herstellung von Fahrrädern bald wieder aufgeben.“¹¹¹

In dieser Hinsicht irrte Paller jedoch. Als die Fertigung von Fahrrädern nach der Jahrhundertwende immer mehr zur Massenproduktion wurde und die Qualität der Räder nicht mehr im Vordergrund stand, benötigte man hauptsächlich angelernte Arbeiter, die vorwiegend sich wiederholende Tätigkeiten ausübten. Selbst

¹⁰⁶ Vgl.: Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 49.

¹⁰⁷ Vgl.: ebd., S. 27.

¹⁰⁸ Vgl.: Paller, R. Ritter von: Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge, S. 220; vgl. auch: Biesendahl, Karl: Katechismus des Radsports, S. 24.

¹⁰⁹ Nöll, Jürgen: Opel Fahrräder, S. 6.

¹¹⁰ Zitiert nach: ebd., S. 73.

¹¹¹ Paller, R. Ritter von: Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge, S. 220.

die Montage hatte wegen der einfachen Arbeit beim Zusammenfügen der mit hoher Passgenauigkeit hergestellten Teile inzwischen ein geringeres Niveau.¹¹² So wurden Ende des 19. Jahrhunderts aus eher handwerklich geprägten Betrieben Fahrradfabriken mit immer mehr spezialisierten Arbeitsmaschinen. 1895 kamen in der Fahrradproduktion bei 700 Maschinen auf eine Arbeitsmaschine durchschnittlich rund 9 Arbeiter, 1907 waren es bei 5.680 Maschinen ca. 2,4 Arbeiter pro Maschine. Die Automatisierung setzte sich zunehmend durch.¹¹³

Allerdings waren es nicht nur die Fahrradfabriken, die Arbeitsplätze schafften, sondern deren Wachsen hatte auch positive Auswirkungen auf die Zuliefer- und Zubehörindustrie. Nach der Entwicklung des Luftreifens 1888 durch den Briten John Boyd Dunlop entstand im Deutschen Reich z.B. eine größere Gummiproduktion, um den hiesigen Bedarf zu decken. 1897 wurden hier rund 1,25 Millionen Fahrradreifen produziert. Der größte Teil davon in Hannover bei der Continental-Caoutchouc & Guttapercha-Compagnie.¹¹⁴ Ende des 19. Jahrhunderts wurden bereits alle Teile, die zur Fahrradproduktion benötigt wurden, im Inland hergestellt und mussten nicht mehr aus England importiert werden.¹¹⁵ Dies alles begründete eine große Anzahl von Arbeitsplätzen mit jedoch sehr unterschiedlicher Klassifizierung. Es gab Firmen, die ausschließlich Fahrräder herstellten, und andere, die zusätzlich Nebenprodukte erzeugten und Firmen mit einer sehr unterschiedlichen Anzahl von Arbeitskräften, an deren Fertigkeiten auch verschiedene Ansprüche gestellt wurden. Darüber hinaus gab es Firmen auf dem Land, mit Arbeitern, die in der Regel aus der Landbevölkerung im Umkreis der Produktionsstätten kamen und den Arbeitsplatz selten wechselten. Sie mussten oft lange Wege in die Fabrik zurücklegen, nahmen das aber in Kauf, weil sie ihr Lebensumfeld nicht wechseln wollten oder konnten; dafür waren sie auch mit einem geringeren Lohn zufrieden. Die Arbeiter in den städtischen Fabriken waren spezialisierter und besser ausgebildet, stellten aber auch höhere Ansprüche an den Lohn und waren bereit, für bessere Bedingungen auch den Arbeitsplatz zu wechseln. Darüber hinaus waren sie in größerem Maße politisch engagiert, als die Arbeiter in den ländlichen Fabriken.¹¹⁶

¹¹² Vgl.: Benad-Wagenhoff, Volker: Fahrradbau 1817-1914, S. 94.

¹¹³ Vgl.: Eicker, Erich: Der Aufbau der deutschen Fahrradindustrie, S. 5.

¹¹⁴ Vgl.: Paller, R. Ritter von: Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge, S. 222.

¹¹⁵ Vgl.: ebd.

¹¹⁶ Vgl.: ebd., S. 215–216.

Die Fahrradindustrie hatte sich über den gesamten Raum des Deutschen Reichs, mit Ausnahme des Ostens, verbreitet. Dabei befand sich die Rohteilproduktion (Schmieden, Gießereien, Stahlrohr- und Felgenfabrikation) hauptsächlich im rheinisch-westfälischen Industriebereich, die Fahrrad- und Teileherstellung hauptsächlich in den großen Industriestädten im westlichen und mittleren Deutschland.¹¹⁷ Hier profitierten die Menschen besonders von den neuen Arbeitsplätzen. Einige dieser Arbeitsplätze in der Fahrrad- und Fahrradteileproduktion verschwanden sicher in der Krise von 1898 bis 1902, wurden aber wie die o.a. Zahlen der Arbeitsplätze in der Fahrradindustrie von 1907 zeigen, wiederbelebt und noch übertroffen. Doch Arbeitsplätze entstanden nicht nur in diesen Fabriken, sondern es wurden zahllose Werkzeuge und Maschinen sowie große Mengen von Energie benötigt. Das alles zusammen brachte tausende von Arbeitern in Lohn und Brot; das Fahrrad wurde in Industrie und Handel ein wertvoller Faktor für die Gesamtwirtschaft.¹¹⁸

Gleichzeitig gab es aber auch Arbeitsplätze, für die die Nutzung eines Fahrrads hilfreich oder sogar unabdingbar war. Hausierer, Zeitungsausfahrer, Bäcker, Hebammen und andere setzten das Fahrrad als Arbeitsmittel ein, um für sich und ihre Familien zu sorgen.¹¹⁹ Darüber hinaus entdeckte nicht nur das Militär, sondern auch die Behörden das Fahrrad als dienstliches Transportmittel; Polizei, Telegraphendienste, Post und sogar die Feuerwehr sowie Gemeindebüros setzten es ein.¹²⁰ Gleichzeitig wurde das Fahrrad selbst zum Arbeitsplatz; Scherenschleifer bauten es zum Beispiel so um, dass sie auf ihm nicht nur von Ort zu Ort fahren konnten, sondern sie transportierten auch die gesamte Anlage zum Schleifen mit sich. Schon sehr früh in der Geschichte des Fahrrads nutzten Boten das neue Verkehrsmittel, woraus sich der neue Berufsstand der Fahrradkuriere entwickelte. Sie waren bei der Überbringung von Nachrichten auf kurzen Strecken wesentlich schneller und beweglicher als Reiter oder Läufer. Allerdings machte ihnen insbesondere auf dem Land das im Kaiserreich aufkommende Telegraphen- und Telefonwesen zunehmend Konkurrenz; in den Städten

¹¹⁷ Vgl.: Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 78–79.

¹¹⁸ Vgl.: Lerch, Rudolf: Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft, S. 342.

¹¹⁹ Vgl.: Nachwort Gerd Schellenberg. Leipzig 1988. In: Daul, Anton: Illustrierte Geschichte der Erfindung des Fahrrads und der Entwicklung des Motorfahrradwesens. [Faks.-] Nachdr. der Ausgabe des Verlag R. Creutz: Dresden 1906. Darmstadt: Primus Verlag 2013, S. XIX; vgl. auch: Biesendahl, Karl: Geschichte des Fahrrads. In: Der Radfahrersport in Bild und Wort. Hrsg. von Paul von Salvisberg. Hildesheim, Zürich, New York: Georg Olms 1998. S. 7–23, S. 23.

¹²⁰ Vgl.: Lerch, Rudolf: Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft, S. 343–344; vgl. auch: Ebert, Anne-Katrin: Radelnde Nationen, S. 304.

blieben die Radkuriere jedoch für die Zustellung wichtiger und eiliger Güter sowie von Dokumenten erhalten. In München fanden sich einige davon 1910 in der Kurierdienstfirma „Rote Radler“ zusammen und wurden wegen ihres waghalsigen Fahrstils bekannt.¹²¹

Darüber, ob und welche Arbeitsplätze durch das Fahrrad reduziert oder ganz vernichtet wurden, liegen keine ernsthaften Untersuchungen vor. Dass sich in einer Übersicht der amerikanischen Monatszeitschrift „The Forum“ im Jahr 1896, z. B. Uhrmacher beklagten, die Menschen würden sich keine Uhren mehr wünschen, sondern Fahrräder und sich Schuhmacher beschwerten, dass keine festen, haltbaren Schuhe mehr gekauft würden und die getragenen sich oben drein auf den Fahrradpedalen weniger abnutzten, mag wahr sein, ist aber vermutlich nicht wirklich ursächlich für einen relevanten Arbeitsverlust in diesen Berufszweigen.¹²²

Unbestritten ist, dass im Kaiserreich rund um das Fahrrad ein wichtiger Industriezweig entstand, in dem für Arbeiter direkt und indirekt eine große Anzahl von Arbeitsplätzen geschaffen wurden.

5. Das Fahrrad als Transport- und Verkehrsmittel

Wie oben bereits angedeutet, wurde das Fahrrad nach Überproduktion und Preisverfall ab Mitte der 1890er Jahre auch schnell zum Transportmittel der Arbeiterschaft.¹²³ Auf der einen Seite wurde es in diesem Zusammenhang als Mittel zum Transport von Gütern genutzt, zum anderen aber auch als Verkehrsmittel der Arbeiter auf dem Weg von und zur Arbeit sowie in der Freizeit. Dieser letztere Freizeitaspект wird im nachfolgenden Kapitel näher betrachtet. Hier soll es zunächst um den Einsatz des Fahrrads im Zusammenhang mit der Arbeit gehen.

Zwar wurde nicht systematisch erfasst, wie das Fahrrad im öffentlichen und privaten Geschäftsverkehr tatsächlich genutzt wurde,¹²⁴ Hinweise auf Lastenfahrräder und Lastendreiräder ergeben sich jedoch aus Anzeigen und Katalogen der Fahrradhersteller, allerdings nur über die Tatsache, dass sie hergestellt wurden, nicht aber über die Anzahl.¹²⁵

¹²¹ Vgl.: Essler, Henrik: Freiheitssymbol und Krisenhelfer. Das Fahrrad als Arbeitsgerät. In: Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität. Hrsg. von Mario Bäumer. Hamburg: Junius 2014. S. 64–77.

¹²² Vgl.: Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads, S. 170–171.

¹²³ Vgl.: Huth, Benjamin: Die Erben der Drais'schen Laufmaschine, S. 67.

¹²⁴ Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 80.

¹²⁵ Vgl.: Nöll, Jürgen: Opel Fahrräder, S. 170–171 Kataloge der Opel-Werke von 1899 und 1901.

Warum das Fahrrad Aufgaben im Transportwesen übernehmen konnte und musste, verdeutlichte der „Rad-Markt“ 1898:

„Denn in den Städten ist die Frage des Transports grosser Quantitäten von Waren für sehr viele Geschäfte ein ungelöstes Problem, indem Wagen und Pferd viel Geld kostet und für alle diejenigen Geschäfte, welche viele Waren zu bestellen haben, die Beförderung durch Boten zu teuer ist.“¹²⁶

Die Post folgte bereits 1896 dem britischen Vorbild und setzte Posträder ein, mit denen Briefe und Pakete ausgeliefert wurden.¹²⁷

Einen besonderen Aspekt der Fahrradnutzung führte Bertz an, wenn er mit Bezug auf die elende Wohnungssituation der Arbeiter und die zu zahlenden hohen Mieten feststellt:

„In dem Wohnungselend Wandel zu schaffen, das so grauenvolle Verwüstungen anrichtet, hat nun das Fahrrad begonnen, weil es die Entfernungen verkürzt und den Arbeitern damit die Befreiung aus den scheußlichen Löchern bringt, in denen sie bisher zusammengepfercht waren. Statt an die städtischen Mietskasernen mit ihrer Enge, ihrem Schmutz, ihrer Stickluft und dem täglichen verbitternden Streit aller ihrer unglücklichen und mißmutigen Insassen gebannt zu sein, können sie fortan draußen im Freien, in weitgebauten Vorstädten oder in entfernten Dörfern größere, gesündere und dazu billigere Wohnungen beziehen.“¹²⁸

Das Fahrrad ermöglichte es den Arbeitern, einen längeren Weg zur Arbeit schneller zurückzulegen, als zu Fuß. Sie konnten es sich deshalb leisten, aus der unmittelbaren Umgebung der Fabriken wegzuziehen. Grob gerechnet konnte der Zeitbedarf für den Weg zur Arbeit durch die Nutzung eines Fahrrades auf ein Drittel reduziert werden. Das bedeutete eine enorme Verbesserung der Lebensbedingungen.¹²⁹ Darüber hinaus ergab sich auch ein Gewinn an dem knappen Gut Freizeit. In ähnlicher Weise profitierten Arbeiter auf dem Land, weil sich auch ihr Arbeitsweg bei der seit den 1880er-Jahren immer notwendiger werdenden Pendelei in die Fabriken zeitlich verkürzte.¹³⁰ Trotz ihrer teilweise langen Wege zur Arbeitsstelle konnten sie nun mehr Zeit zu Hause verbringen und sich leichter um die Arbeit, die dort in der eigenen kleinen Landwirtschaft oder sonst

¹²⁶ Zitiert nach: Franke, Jutta: Illustrierte Fahrrad-Geschichte. Berlin: Nicolai 1987 (= Materialien / Museum für Verkehr und Technik, Berlin 1), S. 140.

¹²⁷ Vgl.: Lerch, Rudolf: Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft, S. 343–344; vgl. auch: Essler, Henrik: Freiheitssymbol und Krisenhelfer, S. 68–73; sowie Schellenberg, Gerd 1988 im Nachwort in: Daub, Anton: Illustrierte Geschichte der Erfindung des Fahrrads und der Entwicklung des Motorfahrradwesens, S. XIX.

¹²⁸ Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads, S. 25–26.

¹²⁹ Vgl.: Beduhn, Ralf: Die Roten Radler, S. 33–34; und Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 167; sowie: Ganghofer, Ludwig: All Heil. Eine Plauderei aus der Schule des Radfahrens. In: Der Radfahrersport in Bild und Wort. Hrsg. von Paul von Salvisberg. Hildesheim, Zürich, New York: Georg Olms 1998. S. 1–6, S. 2; auch: Biesendahl, Karl: Katechismus des Radfahrersports, S. 23.

¹³⁰ Vgl.: Lerch, Rudolf: Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft, S. 345–346; vgl. auch: Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 124.

wo auf sie warteten, kümmern.¹³¹ Lerch schrieb dazu schon 1900, dass es sich lohnen würde, die „Einwirkung des Fahrrades auf das Wohnungselend und die Decentralisation [sic!] der Großstädte“ genauer zu untersuchen und mit Zahlenmaterial zu belegen.¹³² Es ist jedoch nicht bekannt, ob es eine solche Studie je gegeben hat. Dass sich bessere Wohnverhältnisse positiv auf die Arbeitskraft auswirkten, erkannten auch die Unternehmer. Viele private und staatliche Betriebe, wie z.B. eine nicht näher benannte Göttinger Firma und die Direktion der königlichen Artillerie-Werkstatt in Spandau, stellten ihren Arbeitern kostengünstige Räder zur Verfügung, damit sie von besseren Wohnungen leichter zur Arbeit kommen konnten.¹³³ Bei der Berliner Schultheißbrauerei war z.B. mehr als die Hälfte der Arbeiter mit von der Firma subventionierten Fahrrädern ausgestattet.¹³⁴

Für die Arbeiterschaft war das Fahrrad das bedeutende Transport- und Verkehrsmittel schlechthin, mit dem zugleich der Weg zur Arbeit zurückgelegt werden, das aber auch zugleich Arbeitsgerät, z.B. für Briefträger, Boten und Scherenschleifer, sein konnte.

6. Arbeiterradsport in der Freizeit und in Vereinen

Der Begriff „Radsport“ beschrieb bis kurz vor dem Ende des 19. Jahrhunderts noch jegliches Fahrradfahren. Das lag im Wesentlichen daran, dass das Fahrrad in dieser Zeit noch nicht als Verkehrsmittel galt, sondern lediglich als Mittel zum Freizeitvergnügen genutzt wurde. Als Gegensatz bildete sich dann der „Radrennsport“ heraus, der wettkampftartig betrieben wurde. Um beide Spielarten der Nutzung des Fahrrads soll es hier gehen.

Zum Radfahren benötigte man zunächst einmal freie Zeit und diese Zeit hatten die Arbeiter lange nicht, unabhängig davon, dass sie sich in der Regel finanziell auch gar kein Fahrrad leisten konnten und die Gefahr einer Verletzung, die die gesamte Familie in große Existenznot stürzen konnte, beim Hochradfahren oder beim Wettkampfsport viel zu hoch war. Zwischen 1800 und 1860 stieg die Arbeitszeit an und erst danach zwischen 1860 und 1890 sowie noch einmal zwischen 1890 und 1918, kam es zu einer Verkürzung der Arbeitszeit, an deren Ende der 8-Stunden-Tag und ein Urlaubsanspruch von 3 bis 6 Tagen im Jahr stand.

¹³¹ Vgl.: Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads, S. 26.

¹³² Vgl.: Lerch, Rudolf: Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft, S. 345–346.

¹³³ Vgl.: Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads, S. 27.

¹³⁴ Vgl.: Lerch, Rudolf: Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft, S. 345.

Bis in die 1890er Jahre war an Freizeitradfahren bei Arbeitern deshalb überhaupt nicht zu denken.¹³⁵ Erst um die Jahrhundertwende wurde es ihnen möglich, die vermehrte arbeitsfreie Zeit mit Ausfahrten auf dem Fahrrad zu nutzen.¹³⁶ Gleichzeitig wurde der Sport im Allgemeinen und nach Sportarten unterschiedlich, immer „populärer, volkstümlicher, demokratisiert“ und zog als „Massenphänomen“ auch die Arbeiter in seinen Bann.¹³⁷ Für die Zeit von 1866 und 1918 stellte Nipperdey fest:

„Zu den großen Umwälzungen der modernen Lebens- und Erfahrungswelt im Zusammenhang mit der Abgrenzung der freien Zeit von Arbeitszeit, ihrer Ausdehnung und ihrer substantiellen Ausfüllung gehört nun der gewaltige Aufstieg aller sportlichen Betätigung und Unternehmen [...]“¹³⁸,

Sport entwickelt sich nach seiner Sicht in drei Kategorien: quantitativ, als Forderung nach Leistung und als Weg zur Natur¹³⁹, und er fasst zusammen:

„Sport war in der modernen Lebenswelt nicht Zwang und nicht Flucht, sondern eine aktive Lebensgestaltung, war ein Stück Befriedigung, Selbstbestätigung und Gemeinsamkeit jenseits der Arbeitswelt.“¹⁴⁰

Einen ähnlichen Aspekt führte Robert F. Wheeler an, der auch auf das Gemeinschaftsgefühl und die Gruppensolidarität abhob, die der Sport bot. Er konstatierte:

„So half er die Langeweile, die mit dem Leben in der zersplitterten städtisch-industriellen Gesellschaft einherging, auszutarieren. Sport gab dem Arbeiter sowohl die Möglichkeit zur individuellen Befriedigung als auch die Basis für eine kollektive Betätigung. So befriedigte der Sport soziale und kulturelle Bedürfnisse, die durch die Industrialisierung freigesetzt worden waren.“¹⁴¹

Gerade die gemeinsame sportliche Betätigung stärkte das Selbstbewusstsein der Arbeiter, die sich während des Sports auch über ihre persönliche und soziale Situation austauschen konnten und insbesondere bei ihresgleichen auf Verständnis stießen.¹⁴² Der Sport wurde zu einem wesentlichen Teil des Arbeiterlebens, die Arbeiter wandten sich ihm mit großer Leidenschaft zu.¹⁴³

¹³⁵ Vgl.: Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 45–46; vgl. auch: Wheeler, Robert F.: Organisiertes Sport und organisierte Arbeit. Die Arbeitersportbewegung. In: Arbeiterkultur. Hrsg. von Gerhard A. Ritter. Königstein/Ts.: Verlagsgruppe Athenäum, Hain, Scriptor, Hanstein 1979. S. 58–73, S. 59.

¹³⁶ Vgl.: Amenda, Lars u. Oliver Leibrand: Vorreiter. Pioniere und Vereine im frühen Radsport bis 1900. In: 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Hrsg. von Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Darmstadt: Theiss 2016. S. 144–157, S. 154.

¹³⁷ Vgl.: Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 172.

¹³⁸ Ebd., S. 171.

¹³⁹ Vgl.: ebd., S. 172–175.

¹⁴⁰ Ebd., S. 175.

¹⁴¹ Wheeler, Robert F.: Organisiertes Sport und organisierte Arbeit, S. 59.

¹⁴² Vgl.: Grebing, Helga: Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung, S. 100–101.

¹⁴³ Vgl.: Wheeler, Robert F.: Organisiertes Sport und organisierte Arbeit, S. 58.

Das galt auch für den Radrennsport in seinen unterschiedlichen Ausprägungen. Bisher kannte man als publikumswirksame Massenveranstaltungen nur Pferderennen und Ruderwettkämpfe. Nun kam als solche in den 1880er Jahren der Radsport hinzu.¹⁴⁴ Neben den Straßenrennen gab es Rennen auf der Bahn und Veranstaltungen mit mehr oder weniger sportlichem Charakter in der Halle. Arbeiter waren in unterschiedlicher Weise und Anzahl daran beteiligt.

Für Straßenrennen benötigte man nicht nur ein Fahrrad, sondern auch Zeit für Training und Wettkampf. Über beides verfügten Arbeiter, die im Arbeitsleben eingebunden waren, wie bereits dargestellt wurde, nicht. Wenn bei diesen Sportveranstaltungen ein Arbeiter als Fahrer teilnahm, war es in der Regel ein Mechaniker, der den Radsport für seine Firma als bezahlter Fahrer betrieb oder ein gelernter Arbeiter/Handwerker, der als professioneller Radfahrer unterwegs war. Als Zuschauer standen jedoch während ihrer Freizeit auch Arbeiter an der Straße.

Ähnlich verhielt es sich mit den sehr populären Rennen auf der Bahn. Bereits 1890 gab es 46 ovale Bahnen in 41 Städten mit einer Länge zwischen 300 und 500 Metern¹⁴⁵ und um die Jahrhundertwende bestanden bereits 85 Bahnen für „Rad-Wettfahrten“¹⁴⁶. Damit verfügte nahezu jede größere Stadt in Deutschland über eine eigene Radrennbahn, auf denen die Radrennfahrer sonntäglich das in Massen herbeiströmende Publikum begeisterten. Besonders beliebt wurden die so genannten Steher-Rennen, bei denen die Radfahrer hinter Motorrädern herfahren und bei denen die Geschwindigkeit und damit das Spektakel besonders groß war. Auf den modernen Tribünen konnten bis zu 20.000 Zuschauer dabei sein. In Deutschland waren diese Veranstaltungen die größten Massensportveranstaltungen der damaligen Zeit.¹⁴⁷ Auf den Tribünen traf sich das „Volk – egal ob Bürger, Kaufmann, Arbeiter, Adliger oder Handwerker“ und zahlte für das, was ihm dort geboten wurde.¹⁴⁸ Arbeiter waren auch hierbei nicht unter den Fahrern, jedoch in erheblichem Maße unter den Zuschauern zu finden. Diesem Sport bei dem es um immer höhere Geschwindigkeit und um den damit verbundenen

¹⁴⁴ Vgl.: Franke, Jutta: Illustrierte Fahrrad-Geschichte, S. 20.

¹⁴⁵ Vgl.: Wolf, Wilhelm: Fahrrad und Radfahrer, S. 218–219.

¹⁴⁶ Vgl.: Sierck, Detlev: Radsport und Rennfahren. In: Der Radfahrersport in Bild und Wort. Hrsg. von Paul von Salvisberg. Hildesheim, Zürich, New York: Georg Olms 1998. S. 69–110, S. 81. Sierck war Bundesfahrwart für Bahnwettfahrten des Deutschen Radfahrer-Bundes.

¹⁴⁷ Vgl.: Amenda, Lars u. Oliver Leibrand: Vorreiter, S. 149–154; vgl. auch: Franke, Jutta: Illustrierte Fahrrad-Geschichte, S. 20–23.

¹⁴⁸ Vgl.: ebd., S. 26; vgl. auch: Zitat aus "Bühne und Sport" (1907) 36, S. 9f, in: Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft, S. 41.

Nervenkitzel ging, wohnten weniger die bürgerlichen Kreise bei, als vielmehr die „Halbwelt und das einfache und jugendliche Publikum“¹⁴⁹. Starterlisten unterschiedlicher Radrennen zwischen 1869 und 1916 zeigen, dass Arbeiter nur in ganz seltenen Fällen unter den Startern waren. Die meisten Radrennfahrer kamen aus einem „Milieu, dessen Denken und Tun von Technik und Handel bestimmt werden“. Zwar stieg der Anteil der Arbeiter im Laufe der Zeit allmählich an, blieb jedoch weiterhin marginal.¹⁵⁰

Neben diesen Massenspektakeln gab es eine weitere Ausprägung des Radsports. Bei der Disziplin des Kunstradfahrens ging es nicht um Geschwindigkeit, sondern vielmehr darum, die Maschine, die in der Regel noch das Hochrad war, in akrobatischer Kunst zu beherrschen. Seit 1884 wurden in dieser Disziplin Deutsche Meisterschaften ausgetragen.¹⁵¹ In Magdeburg gehörten so genannte Velocipedenfeste, die als Wohltätigkeitsveranstaltungen organisiert waren, schon in den 1870er Jahren zu wichtigen gesellschaftlichen Ereignissen und lockten mehrere tausend Besucher an. Auch das Kunstradfahren trug somit zur Popularität des Fahrrads bei.¹⁵² Arbeiter waren an dieser Disziplin zunächst weniger beteiligt, weil sie sich das teure Hochrad nicht leisten konnten, denn der Besitz eines Fahrrads und die Verfügung über die Zeit für Training und Wettkampf sowie ein finanzieller Vereinsbeitrag war auch hier Voraussetzung für eine Teilhabe an diesem Sport. Erst später, nach Gründung des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität (1896), fanden die Arbeiter als aktive Sportler zum Saalsport. Er wurde als Kontrastereignis zu den geschwindigkeitsorientierten Radrennen zu einem Schwerpunkt des Arbeiterradfahrens.¹⁵³

Darüber hinaus konnte man sein Fahrrad, sofern man eines besaß, natürlich auch einfach benutzen, um damit in die Natur zu fahren oder sonst wo zu promenieren. Das war natürlich jedem Fahrradbesitzer aus der Arbeiterschaft ebenso möglich wie denen aus dem bürgerlichen Milieu.¹⁵⁴ Die dem Fahrrad zugeneigten Menschen, unter ihnen auch die Arbeiter, mussten sich somit angesichts des Geschwindigkeits- und Spannungssports auf der Bahn, der auch mit spektakulären Stürzen und gar Todesfällen einherging¹⁵⁵, entscheiden, ob sie

¹⁴⁹ Vgl.: ebd., S. 45–46.

¹⁵⁰ Vgl.: ebd., S. 91–95.

¹⁵¹ Vgl.: Amenda, Lars u. Oliver Leibrand: Vorreiter, S. 151; vgl. auch: Sierck, Detlev: Radsport und Rennfahren, S. 108–109.

¹⁵² Vgl.: Franke, Jutta: Illustrierte Fahrrad-Geschichte, S. 34.

¹⁵³ Vgl.: Ebert, Anne-Katrin: Radelnde Nationen, S. 348–356.

¹⁵⁴ Vgl.: Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866–1918, S. 173.

¹⁵⁵ Vgl.: Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft, S. 47.

sich dem Wettkampfsport oder dem Freizeitradeln zuwenden wollten. In den bestehenden Fahrradvereinen und -verbänden entbrannte darüber ein teilweise heftiger Streit.¹⁵⁶

Bereits frühzeitig wurde dem Radfahren auch ein Gesundheitsaspekt zugesprochen; so hatte der „Verein Deutscher Fahrradfabrikanten etc.“ Ende der 1880er Jahre die Öffentlichkeit über die „Nützlichkeit des Radfahrens zur Erhaltung und Förderung der Gesundheit“ aufgeklärt. Allerdings hat der Verein das getan, wie er selbst schrieb, um „durch Hebung des Sports die Gesamtlage der Fahrradindustrie zu heben“. Dabei nutzte er, im Übrigen mit Erfolg, einen weit verbreiteten Aufsatz des „damals [...] über die deutschen Grenzen hinaus bekannten Arzt und Professor in München“, Dr. von Nußbaum.¹⁵⁷ Bertz stellte mit Bezug auf denselben fest:

„Schon nach wenigen Wochen verschwinde eine quälende Krankheitserscheinung nach der anderen. Der Körper gesunde, und mit der Gesundheit des Körpers komme auch die Gesundheit des Geistes. Die Tatkraft kehre zurück, die Lust am Leben, die Lust zur Arbeit, der Schaffensdrang, und damit der frohe Sinn und die Zufriedenheit.“¹⁵⁸

Wenn sich Bertz auch nicht konkret auf die Gesundheit der Arbeiter bezog, sondern sich in seinem Kapitel „Das Rad im Dienste der Volksgesundheit“ insbesondere Gedanken über den sportlichen Ausgleich der Menschen machte, die sich einseitig geistig betätigten sowie der Kinder und Jugendlichen¹⁵⁹, so kann man doch berechtigterweise annehmen, dass auch die Arbeiter vom Radfahren profitierten. Sie konnten sich mit der Bewegung im Freien und an der frischen Luft sehr wohl gegenüber den Anforderungen der Verstädterung und der schweren, eintönigen Industriearbeit wappnen.¹⁶⁰ Das Fahrrad wurde zum „Fuhrwerk der kleinen Leute“, zum idealen Fortbewegungsmittel für alle, die die ganze „Woche über in engen Räumen, am Schraubstock oder am Schreibtisch, in der Küche oder Kinderstube, in Werk- und Arbeitsstätten aller Art bei der Arbeit sein müssen“. Man konnte damit unabhängig von Fahrplänen billig und ohne an bestimmte Wege gebunden zu sein, zur Erholung hinfahren, wohin man wollte.¹⁶¹ Dabei ging es den Arbeitern mit dem Hinausfahren in die Natur nicht in erster Linie darum, vor den alltäglichen Belastungen zu fliehen,

¹⁵⁶ Vgl.: ebd., S. 21; vgl. auch: Amenda, Lars u. Oliver Leibbrand: Vorreiter, S. 154.

¹⁵⁷ Vgl.: Festschrift zum vierzigjährigen Bestehen des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller e.V. 1888-1928. Bielefeld: E. Gundlach 1928, S. 40.

¹⁵⁸ Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads, S. 61.

¹⁵⁹ Vgl.: ebd., S. 57–74.

¹⁶⁰ Vgl.: Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 71. Wobei sich Günther wiederum auf die Aktivität des VDFF (Vereins Deutscher Fahrradfabrikanten etc.) bezieht.

¹⁶¹ Vgl.: Lerch, Rudolf: Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft, S. 346.

sondern tatsächlich darum, neue Kraft zu schöpfen, die sie für die Bewältigung ihrer Probleme und zum Ertragen der vorhandenen Missstände benötigten. Ihr Ziel war es zudem, alles zu vermeiden, was der Gesundheit abträglich war, weil Krankheit oder gar Invalidität eine eingeschränkte Arbeitsfähigkeit, oder schlimmer, den Verlust des Arbeitsplatzes nach sich ziehen konnte.¹⁶² Dazu passte es, dass der Arbeiter, der sich in seiner kargen Freizeit mit dem Fahrrad an der frischen Luft bewegte, auch weniger Alkohol trank und seine Freizeit seltener in Wirtshäusern verbrachte.¹⁶³

Bereits seit Mitte des 19. Jahrhunderts hatten sich Turnvereine gebildet in denen mit „sehr kleinen Anteilen“ „auch Bauern und Arbeiter, sogar Fabrikarbeiter“ Mitglieder waren.¹⁶⁴ Als die Arbeiterschaft immer größer wurde, die sozialdemokratisch orientierten Arbeiter wegen der Sozialistengesetze jedoch keine eigenen Sportvereine gründen konnten, traten viele von ihnen, auch wegen der guten Ausstattung mit Sportgeräten, den bestehenden Turnvereinen bei.¹⁶⁵ Während der Zeit der Sozialistengesetze wurden 1869 in Eimsbüttel, Magdeburg und München „Bicycle“ oder „Velociped“-Clubs gegründet¹⁶⁶. Der erste Radfahrverein weltweit war der „Eimsbütteler-Velocipeden-Reitclub“ vom 17. April 1869, der später zum Altonaer-Bicycle-Club von 1869/80 wurde. Dieser Verein, der 1893/94 bereits über einhundert Mitglieder zählte, darunter jedoch keine Arbeiter, sondern vornehmlich Kaufleute, lehnte das Wettfahren um Geld und die Kommerzialisierung des Radsports vehement ab.¹⁶⁷ Die Sportvereine, auch die Radsportvereine der frühen Zeit, waren bürgerlich geprägt, was sich auch in den zahlreichen außersportlichen Aktivitäten zeigte. Viele Vereine veranstalteten regelmäßig karikative Feste zugunsten Hilfsbedürftiger. Ihnen ging es nicht nur um den Sport, sondern auch darum, zu demonstrieren, dass die Mitglieder

¹⁶² Vgl.: Beduhn, Ralf: Die "Roten Husaren des Klassenkampfes", S. 9–10.

¹⁶³ Vgl.: Lerch, Rudolf: Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft, S. 346–347.

¹⁶⁴ Kocka, Jürgen: Arbeiterleben und Arbeiterkultur, S. 374.

¹⁶⁵ Vgl.: Schreck, Carl: Arbeitersport und Sozialdemokratie. Vortrag, gehalten am 31. Mai 1929 auf dem Sozialdemokratischen Parteitag in Magdeburg. Schriftensammlung Heft 15. Leipzig, S. 13; vgl. auch: Teichler, Hans Joachim: "Nicht länger Reaktionären Gefolgschaft leisten". Entstehung und Entwicklung des Arbeiter-Turnerbundes bis 1914. In: Illustrierte Geschichte des Arbeitersports. Hrsg. von Hans Joachim Teichler u. Gerhard Hauk. Berlin-Bonn: J.H.W. Dietz Nachf. 1987. S. 17–24; vgl. auch: Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 172.

¹⁶⁶ Vgl.: Ebert, Anne-Katrin: Radelnde Nationen, S. 43.

¹⁶⁷ Vgl.: Leibbrand, Oliver: Der Altonaer Bicycle-Club von 1869/80. Ältester Bicycle-Club der Welt. In: Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität. Hrsg. von Mario Bäumer. Hamburg: Junius 2014. S. 60–63, S. 61.

gesellschaftlich Verantwortung übernehmen.¹⁶⁸ Seit den 1870er Jahren war die Organisation des Vereinssports von wechselseitiger Abgrenzung zwischen Arbeitersport und bürgerlichem Sport gekennzeichnet, was auch für den Radsport galt.¹⁶⁹ In den Radfahrvereinen saßen junge, sportliche Männer aus dem Mittelstand, die in der Lage waren, Zeit und Geld in die Gestaltung des außerberuflichen Lebens zu investieren. Veränderungen, weg von dieser gesellschaftlichen Exklusivität, ergaben sich erst um die Jahrhundertwende, als Fahrräder erschwinglicher wurden.¹⁷⁰ Obwohl diesen Vereinen dann auch Arbeiter, die sich ein Fahrrad leisten konnten und begeisterte Radler waren, angehörten¹⁷¹, konnten sie dort nicht mithalten und/oder wurden nicht (mehr) gern gesehen. Diese Abgrenzung hatte auch politische Gründe, die im nächsten Kapitel näher betrachtet werden sollen. Immer öfter betrieben die bestehenden Vereine zudem den Wettkampfsport auf der Straße und auf der Bahn. Dazu schlossen sich zahlreiche Vereine am 17. August 1884 in Leipzig zum Deutschen Radfahrer-Bund (DRB) zusammen.¹⁷² Zeitgleich wurden auch die ersten Arbeitersportvereine, darunter auch Radfahrvereine, gegründet; deren Gründer gerade nicht „Sportfexerei“ und Rennen bestreiten, sondern mit ihren „Klassengenossen in die Ferne schweifen und die Schönheiten der Natur genießen“¹⁷³ wollten.

Im Gegenzug zum DRB und in Anlehnung an den bereits existierenden Arbeiter-Turnerbund (ATB) von 1893, schlossen sich die bestehenden Arbeiter-Radfahrvereine in mehreren Anläufen Pfingsten 1896 in Offenbach zum Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität (ARBS) zusammen, der im Folgenden die Geschicke der Rad fahrenden Arbeiterschaft bestimmen sollte¹⁷⁴. Frahnert stellte in seiner Geschichte des Bundes rückblickend fest:

¹⁶⁸ Vgl.: Amenda, Lars u. Oliver Leibrand: Vorreiter, S. 151–152; vgl. auch: Kocka, Jürgen: Arbeiterleben und Arbeiterkultur, S. 3710. Kocka definiert Verein ebd. wie folgt: „Unter »Verein« ist ein Typus sozialer Organisation zu verstehen, ein Zusammenschluss von [...] Individuen, der durch Freiwilligkeit des Beitritts, der Zugehörigkeit und des Austritts, durch die formale Gleichheit der Mitglieder sowie durch die eigenständige Setzung spezifischer Zwecke definiert wird, zu deren gemeinsamer Verfolgung die Einrichtungen [...] und Tätigkeiten [...] des Vereins dienen.“

¹⁶⁹ Vgl.: Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 112; vgl. auch: Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918, S. 174.

¹⁷⁰ Vgl.: Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 47.

¹⁷¹ Vgl.: Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 9.

¹⁷² Vgl.: Amenda, Lars u. Oliver Leibrand: Vorreiter, S. 151; vgl. auch: 125 Jahre Tritt um Tritt. Aus 13 Jahrzehnten Geschichte des Bundes Deutscher Radfahrer e.V. Füssen: Pegasus & Partner 2011, S. 64.

¹⁷³ Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 15.

¹⁷⁴ Ritter und Tenfelde (Ritter, Gerhard Albert u. Klaus Tenfelde: Arbeiter im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914, S. 827) geben zur Gründung des Arbeiter-Radfahrerbundes fälschli-

„Die ziel- und klassenbewußten Arbeiterradfahrer dagegen hatten längst eingesehen, daß sie in diese bürgerlichen Vereine und Verbände nicht hineingehörten. Und mit Recht! Denn in diesen bürgerlichen radsportlichen Organisationen hatte man es sich zur Aufgabe gemacht, in der Hauptsache dem Radrennsport zu huldigen und sich an allem möglichen patriotischen Klimbim zu beteiligen.

So kam es, daß an einzelnen Orten von diesen Sportgenossen die Gründung von Arbeiter-Radfahrervereinen in die Wege geleitet wurde. Und dann zeigte es sich, daß der jedem aufgeklärten, denkenden Arbeiter innewohnende Gedanke des Zusammenschlusses zu großen Vereinigungen auch die Arbeiterradfahrer beherrschte. Denn es währte nicht lange, so tauchte unter den damaligen Sportgenossen der Gedanke auf, ob es nicht ratsam sei, sämtliche Arbeiterradfahrer Deutschlands zu einem Verbands zusammenzuschließen.“¹⁷⁵

Die Solidarität und ihre angeschlossenen Vereine wurden zur Heimat der Radfahrenden Arbeiter, insbesondere derjenigen, die den Sozialdemokraten nahestanden. Nachdem das Radfahren im Verein quasi das Monopol des „alten“ Mittelstandes, d.h. derjenigen Berufsgruppen, die bereits vor der Industrialisierung dem 3. Stand angehörten¹⁷⁶, war, eroberte sich jetzt die Klasse der Arbeiter das Vereinsleben und das Fahrrad. Ziel des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität war es, in einem internationalen Radsportverband alle Radfahrer der arbeitenden Klasse aus Deutschland, der Schweiz und Deutsch-Österreich (Böhmen und Tirol) zusammenzufassen. Mitglied konnten Männer und Frauen jeden Alters sein, wenn sie die Bestimmungen des Bundesstatuts anerkannten. Sie durften jedoch nicht Mitglied in einem anderen Radfahrerbund oder einem „gegnerischen“ Radfahrverein sein und „nicht gegen die Interessen der Gesamtarbeiterschaft“ verstoßen.¹⁷⁷ In den Statuten von 1908 war der Zweck des Bundes im Paragraph 2. wie folgt beschrieben:

„Der Zweck des Bundes ist die Hebung und Förderung des Radfahrens in Arbeiterkreisen. Dieser Zweck soll erreicht werden durch: a) Pflege der Solidarität, der Aufklärung und Bildung sowie des geselligen Verkehrs der Mitglieder in den Bundesvereinen; [...]“¹⁷⁸

Den kommerziellen Radsport lehnte der Bund ab. Seine Mitglieder propagierten ein Sportverständnis, das von Gemeinschaftsgefühl geprägt war, was sich in der Namensgebung durch den Zusatz „Solidarität“ niederschlug und machten sich

cherweise an: „Hatte das bürgerliche Turnen seinen historischen Vorlauf, von dem man sich emanzipierte, gehabt, so war es beim Radfahren anders: Hier schritten die Arbeiter voran, gründeten vergleichsweise früh (1896) in Offenbach den Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität, unter dessen Dach die zahlreich im lokalen Rahmen entstandenen Radfahrervereine traten - mit der Folge des Austritts und der Gegen gründung durch „bürgerliche“ Radfahrer.“ Das ist falsch, der „bürgerliche“ Deutsche Radfahrer-Bund wurde bereits 1884 gegründet, also weit vor dem ARBS. Vgl.: 125 Jahre Tritt um Tritt, S. 64.

¹⁷⁵ Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 9.

¹⁷⁶ Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 28.

¹⁷⁷ Fischer, Karl: Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes "Solidarität", S. 129.

¹⁷⁸ Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität: Statut Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität. beschlossen auf dem 7. Bundestage zu Berlin Pfingsten 1908. Gültig vom 1. Juli 1908.

<http://library.fes.de/pdf-files/arbeitersport/a95-03170.pdf> (16.2.2019), S. 1. Siehe Anlage E.

besonders für das Touren- und Wanderfahren in gemäßigttem Tempo mit ausreichenden Pausen stark.¹⁷⁹ Bei diesen Wanderfahrten begrüßten sich die Arbeiter-radfahrer mit dem Ruf „Frisch Auf!“, was Bertz 1900 zu der Klage bewegte, dass man bei der Begegnung von Radfahrern den Gruß „All Heil!“ kaum noch hören würde.¹⁸⁰ Letzterer war bei den bürgerlichen Radfahrvereinen gebräuchlich.

Im Gründungsjahr 1896 gehörten dem Bund 476 Mitglieder an; bereits vier Jahre später waren es 6.500 und 1905 hatten sich unter seinem Dach bereits 40.425 Radfahrer zusammengefunden. Das war fast das einhundertfache, aber noch lange nicht das Ende der Entwicklung. Bis 1913, vor Beginn des Ersten Weltkriegs, stiegen die Mitgliederzahlen auf 147.557 an. Danach sanken sie zunächst 1914 um fast die Hälfte und in den folgenden Kriegsjahren weiter bis auf den Tiefststand im Jahr 1918 mit nur noch 22.461 Mitgliedern. Das waren nicht einmal so viele wie 1904.¹⁸¹ Grund für den Mitgliederschwund war der Beschluss des 11. Bundestages des Arbeiter-Radfahrerbundes in Köln 1914, dass die Mitglieder, die zum Kriegsdienst eingezogen wurden, ihre Mitgliedsbücher an den Bundesvorstand zurückzuschicken hätten. Der Bundestag vertagte sich danach auf unbestimmte Zeit; man bereitete sich auf den Krieg vor. Im April 1915 waren schon 60.000 Mitglieder eingezogen worden, im Dezember 1916 waren es 100.000. Der Kriegsdienst forderte seinen Tribut, bis 1916 fielen bereits 6.000 Bundesmitglieder.¹⁸² Darüber hinaus spaltete sich im selben Jahr die Schweizer Sektion ab und gründete ihren eigenen Radsportverband „Solidarität“, später Arbeiter Touring Bund (ATB).¹⁸³

Der große Erfolg des Arbeiter- Radfahrerbundes lag einerseits darin begründet, dass er den Mitgliedern ein geselliges Miteinander unter Gleichgesinnten bot. Hier konnten sich die Arbeiter frei von Klassenschranken austauschen und sich in jeder Hinsicht verstanden fühlen. Darüber hinaus konnten sie das technische Gerät Fahrrad nutzen und zugleich die Natur „erfahren“. Beduhn schrieb:

¹⁷⁹ Vgl.: Amenda, Lars u. Oliver Leibrand: Vorreiter, S. 154; vgl. auch: Bäumer, Mario: Wer fuhr Fahrrad von 1860 bis 1910, S. 136.

¹⁸⁰ Vgl.: Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads, S. 156.

¹⁸¹ Vgl.: Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 72. Siehe auch Anlage C.

¹⁸² Vgl.: ebd., S. 49–52.

¹⁸³ ATB Schweiz u. Verband für Sport-Freizeit-Verkehr: ATB - Verband. <http://www.a-t-b.ch/de/Verband> (26.1.2019).

„Nicht nur im Hinblick auf eine Erholung von den körperlichen Strapazen des Arbeitslebens, sondern auch gerade unter geselligen, emotionalen, politischen und kulturellen Aspekten besaßen diese Ausfahrten einen hohen Erlebniswert und eine große Attraktivität für die Arbeiterradler.“¹⁸⁴

Andererseits bot der Verband konkrete Vorteile, die den Arbeitern zu Gute kamen. Bereits 1896 wurde im Verbandsorgan gefordert, dass der Verband seine Leistungen verbessern solle. Daraufhin wurde ein Liederbuch herausgegeben und den Vereinen das Jahrbuch der Radfahrvereine 1897/98 mit einer Straßenübersichtskarte von Deutschland und Deutsch-Österreich, zu ermäßigtem Preis zu Verfügung gestellt. Die Vereine forderten jedoch mehr.¹⁸⁵ Im Laufe der Jahre kamen Grenzkarten für die Schweiz, Italien, Frankreich, Spanien, Belgien und Österreich hinzu, mit denen man mit seinem Fahrrad zollfrei in die jeweiligen Länder fahren konnte.¹⁸⁶ 1900 wurden den Vereinen Radfahrer-Wegekarten zur Verfügung gestellt und Gasthausschilder eingeführt, mit denen die so genannten Bundeseinkehrstellen gekennzeichnet wurden, deren Wirte den Arbeiterradfahrern besondere Bedingungen boten.¹⁸⁷ Die Bundeseinkehrstellen wurden jedoch 1912 wieder abgeschafft, weil für solche speziellen Einrichtungen kein Bedarf mehr gesehen wurde; die Radfahrer sollten sich vielmehr im Bedarfsfall mit den örtlichen Gastwirten auf die Nutzung der jeweiligen Gasthäuser verständigen.¹⁸⁸ Ab 1898 gab es eine Unfallversicherung, deren Bedingungen kontinuierlich verbessert wurden. Wenn man bei einer der regelmäßigen Ausfahrten unter Leitung des „Fahrwarts“ verunfallte, bekam man, wenn man mindestens vier Tage arbeitsunfähig war, 5 Mark pro Woche für höchstens 13 Wochen. Im Todesfall nach einem Unfall bekam die Familie 25 Mark.¹⁸⁹ Im Jahr 1900 wurde nicht nur der Tagessatz auf 6 Mark erhöht, sondern auch festgelegt, dass nunmehr auch der Weg von und nach der Arbeit versichert war.¹⁹⁰ Die Einmalzahlung bei einem tödlichen Unfall wurde 1904 auf 50 Mark erhöht. Sogar das Putzen des Rades wurde ab 1906 in die Unfallversicherung einbezogen, sofern es nicht gewerblich geschah.¹⁹¹ 1902 führte der Bund eine Rechtsschutzversicherung ein,

¹⁸⁴ Beduhn, Ralf: Die Roten Radler, S. 36.

¹⁸⁵ Vgl.: Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 21.

¹⁸⁶ Vgl.: Fischer, Karl: Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes "Solidarität", S. 149.

¹⁸⁷ Vgl.: ebd., S. 153.

¹⁸⁸ Vgl.: Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 49.

¹⁸⁹ Vgl.: ebd., S. 32–33.

¹⁹⁰ Vgl.: ebd., S. 34.

¹⁹¹ Vgl.: ebd., S. 39.

1906 eine Todesfallversicherung und 1908 eine Notfallversicherung.¹⁹² Das waren für die Arbeiter wichtige Ergänzungen der nur für Betriebsunfälle geltenden staatlichen Versicherungen¹⁹³, die es ihnen ermöglichten, den Risiken des Radfahrens zu trotzen, sie jedoch zugleich bewegten, in die Bundesvereine einzutreten.

Ein weiterer guter Grund für eine Mitgliedschaft in der Solidarität wurde schon 1899 Jahre mit einer Einkaufsvereinigung für Fahrräder und Zubehörteile in Berlin geschaffen. In dieser Vereinigung mit dem Namen „Vorán II“, war ein Sozialdemokrat mit der Entgegennahme von Bestellungen und der Verteilung der Waren beauftragt. 1901 schloss sich der Verein mit über 200 Mitgliedern dem Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität an. Sofort erhöhte sich der Umsatz dermaßen, dass man sich gezwungen sah, eine öffentliche Verkaufsstelle einzurichten. Als die sieben Bundesvereine in Berlin zu einem Zentralverein zusammengeschlossen wurden, übernahmen sie diese Verkaufsstelle als Vereinseigentum. Daraus entwickelte sich ab 1906 eine offene Handelsgesellschaft, mit dem Namen Fahrradhaus Frischauf, in der alle Mitglieder der Bundesvereine einkaufen konnten. Nachdem das Geschäft dort immer besser lief, beschloss die Solidarität mit Beschluss seines 9. Bundestages am 6. August 1910 in Frankfurt am Main, diese in den Besitz des Bundes zu übernehmen und 1911 nach Offenbach, an den Sitz des Arbeiter-Radfahrerbundes, zu verlegen. Dort wurde sofort ein „Bundeshaus“ gebaut, in dem der Bundesverband und das Fahrradhaus Frischauf noch im Jahr 1911 einzogen. Damit bestand für alle Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes die Möglichkeit, vergünstigt Fahrräder und Radfahrerbedarfsartikel zu erstehen. Schon im Geschäftsjahr 1910 stieg der Umsatz um 77,4 Prozent. Der Erfolg hielt an, selbst wenn andere Fahrradhändler mit Boykottmaßnahmen drohten. Bei Kriegsbeginn 1914 bestanden bereits 28 eigene Filialen und ca. 60 Verkaufsstellen, die von Bundesmitgliedern bewirtschaftet wurden.

¹⁹² Vgl.: ebd., S. 73–75.

¹⁹³ Vgl.: Deutsches Reichsgesetzblatt, Band 1884, Nr. 19, S. 69-111, vom 06.07.1884: Unfallversicherungsgesetz. [https://de.wikisource.org/wiki/Unfallversicherungsgesetz_\(1.1.2019\)](https://de.wikisource.org/wiki/Unfallversicherungsgesetz_(1.1.2019)), § 1; vgl. auch: Tennstedt, Florian u. Heidi Winter: Von der zweiten Unfallversicherungsvorlage bis zum Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884. Stuttgart, Jena, New York: Akademie der Wissenschaften und der Literatur | Mainz 1995 (= Quellensammlung zur Geschichte der deutschen Sozialpolitik II. Abteilung Von der kaiserlichen Sozialbotschaft bis zu den Februarerlassen Wilhelms II. (1881-1890) ; 2. Band, Teil 1), S. 637.

Der Krieg stoppte jedoch dieses sehr erfolgreiche Unternehmen. Viele Arbeiter-radfahrer befanden sich im Kriegsdienst und die gesamte Industrie wurde für die Kriegswirtschaft eingesetzt.¹⁹⁴

Darüber hinaus richtete man 1912 eine Bundessparkasse ein, bei der die Radfahrer und die Organisationselemente des Bundes ihr Geld zu einem stets etwas höherem Zinssatz anlegen konnten als bei Konkurrenz. Damit wollte man sicherstellen, dass die Genossen ihr Geld sicher anlegen konnten, ohne die Privatwirtschaft zu stärken.¹⁹⁵

Ralf Beduhn und Jens Klocksinn sprachen dem Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität einen großen Wert zu, weil er dazu beitrug, dass das Fahrrad zum Massenverkehrsmittel wurde und durch ihn die Arbeiter, mittels der idealen Verbindung von „Sport und Körperkultur, Reise und Dienstleistung, Freizeit und Politik“ zu einer Identität als „neuer Mensch der Tat“ fanden und damit die persönliche und gesellschaftliche Mobilität der Arbeiterschaft dynamisiert wurde.¹⁹⁶

Allerdings muss der Vollständigkeit darauf hingewiesen werden, dass nicht alle Arbeiter-Radfahrer in der Solidarität organisiert waren. Einige blieben in den bürgerlichen Vereinen und ein Teil spaltete sich 1904 ab und gründete mit rund 600 Mitgliedern den „Arbeiter-Radfahrerbund ‚Freiheit‘“, der gleichermaßen organisiert war wie die Solidarität, wurde von dieser jedoch als „Gegner“ betrachtet.¹⁹⁷

Mit der Verfügbarkeit von Freizeit verstärkte sich bei den Arbeitern das Bedürfnis Sport zu treiben und sich in geselliger Runde zu treffen. Das Fahrrad wurde ein wichtiges Mittel zur Umsetzung dieses Bedürfnisses. Dabei waren die Arbeiter dem Radsport sowohl passiv als auch aktiv Art zugetan. Aktiv betätigten sie sich zunächst in den bestehenden bürgerlichen Vereinen. Die Gründungen der Arbeitersportvereine im allgemeinen und der Arbeiterradsportvereine im Besonderen waren die Antwort der Arbeiterschaft und der mit ihr eng verbundenen Sozialdemokratie auf die immer reaktionärer werdenden bürgerlichen Sportvereine mit ihren nationalen und kaisertreuen Mitgliedern, die darüber hinaus

¹⁹⁴ Vgl.: Frasnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 63–67; vgl. auch: Baumann, Irmgard: Das Fahrrad-Haus Frisch Auf in Offenbach am Main und meine Familie. Zeitgeschichte aus Sicht der kleinen Leute. Offenbach: OE, Offenbacher Editionen 2016 (= Die "Rote Reihe" 9).

¹⁹⁵ Vgl.: Frasnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 67–68.

¹⁹⁶ Vgl.: Beduhn, Ralf u. Jens Klocksinn: Vorwort. 100 Jahre rund ums Rad: Rad - Kultur - Bewegung als Programm. In: Rad - Kultur - Bewegung. 100 Jahre rund ums Rad: RKB Solidarität. Hrsg. von Ralf Beduhn u. Jens Klocksinn. Essen: Klartext 1995. S. 7–8, S. 7.

¹⁹⁷ Vgl. das Kapitel "Die gegnerischen Radfahrer-Verbände" Frasnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 88–92.

bestrebt waren, die Arbeiter in diesen Vereinen sozial auszugrenzen. So bildeten sich aus Vereinen, die zunächst einmal die bürgerliche Kultur- und Massenorganisation kopierten deutliche Gegenentwürfe heraus, die als „Bausteine einer proletarischen Gegenkultur“ immer bedeutender wurden.¹⁹⁸ Im Arbeitersportverein fanden insbesondere die der Sozialdemokratie angehörenden oder zuneigenden Arbeiter ihre sportliche und ideologische Heimat.¹⁹⁹ Der passive Radsport bot den Arbeitern Zerstreuung bei populären Massensportveranstaltungen. Aktiv fanden sie bei den von ihnen favorisierten wettkampffreien Ausfahrten und dem Saalsport körperliches Training und die Förderung der Gesundheit.

7. Das Fahrrad in der Politik

Mit zunehmender Industrialisierung wuchs die Klasse der Arbeiter im deutschen Kaiserreich, deren politische Interessen nicht nur, aber doch sehr wesentlich durch die SPD und die Gewerkschaften vertreten wurden. Die erlebte Ausgrenzung in Staat und Gesellschaft sowie die wachsende Politisierung des Bürgertums, das auch in Vereinen immer offener für nationale, militaristische und imperialistische Ideen eintrat und gegen die pazifistische sowie international orientierten Sozialdemokraten agierte, führte auch dazu, dass in der Arbeiterschaft ein politisches Bewusstsein geweckt wurde.²⁰⁰ Nachdem das Sozialistengesetz 1890 zurückgenommen worden war, fanden die Sozialdemokraten bessere Möglichkeiten für ihre Politik zu werben; gleichzeitig lösten sich die Arbeiter mehrheitlich aus den bürgerlichen Sportvereinen und gründeten ihre eigenen Vereine.²⁰¹ In einem Aufruf „An die freien Turner Sachsens!“ anlässlich der Gründung des Arbeiter-Turnerbundes Deutschlands (ATB) 1892, konnte man lesen:

„Wir dürfen nicht länger Reaktionären Gefolgschaft leisten, sondern müssen frisch, fröhlich, frei in Reih und Glied mit d e r [Sperrung im Original] Klasse ringen, der wir selbst angehören.“²⁰²

Die Politik spielte hierbei eine größere Rolle als der Sport, denn es ging im Wesentlichen um die politische und gesellschaftliche Selbstfindung der Arbeiter-

¹⁹⁸ Vgl.: Teichler, Hans Joachim: Arbeitersport - Körperkultur - Arbeiterkultur. Kritische Anmerkungen zu einem längst überfälligen Aufarbeitungsprozeß. In: Sportwissenschaft 14. (1984) H. 4. S. 325–347, S. 326.

¹⁹⁹ Teichler weist jedoch darauf hin, dass die Mehrzahl der „kulturbegeisterten und sporttreibenden Arbeiter“ in den bürgerlichen Verbänden organisiert waren. Vgl.: ebd., S. 326–327

²⁰⁰ Vgl.: Ritter, Gerhard Albert u. Klaus Tenfelde: Arbeiter im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914, S. 827.

²⁰¹ Vgl.: Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft, S. 183; vgl. auch: Beduhn, Ralf: Die Roten Radler, S. 19.

²⁰² Zitiert nach: Ueberhorst, Horst: Frisch, frei, stark und treu, S. 19; vgl. auch: Beduhn, Ralf: Chronik des Arbeiterradfahrbundes "Solidarität," 1896-1977, S. 10.

schaft. Man wollte zeigen, dass man auch existierte und zwar mit anderen Einstellungen als das „gegnerische“ Bürgertum.²⁰³ Heinz Timmermann bezog sich auf die nicht näher benannten „Theoretiker des Arbeitersports“, wenn er ausführte:

„Erst mit dem Arbeitersport, [...] wird der Sport von einem Instrument zur Niederhaltung der Arbeiterschaft in ein Mittel der politischen und sozialen Befreiung transformiert [...]. Er befreit die Arbeiterklasse körperlich und geistig von dem Gefühl der Minderwertigkeit und packt die Massen für den Klassenkampf dort, wo sie zu packen sind. Er schafft die subjektive Reife für den Befreiungskampf, indem er dem Arbeiter Vertrauen in die eigene Kraft verleiht und Entschlußkraft und Wagemut stärkt [...].“²⁰⁴

Bereits im Gründungsaufwurf an die „sozialdemokratischen Radfahrer Deutschlands“ für einen deutschlandweiten Arbeiter-Radfahrerbund, der am 2. August 1893 in der Beilage des „Vorwärts - Berliner Volksblatt“, dem Zentralorgan der SPD, erschien und im Übrigen noch mit dem Gruß „All Heil“ endete, spielte die Politik neben dem Sport eine gleichwertige Rolle. Dort hieß es u.a.:

„Der Zweck unserer Organisation soll sein, neben Hebung des Radfahrersports uns in den Dienst der Agitation zu stellen und uns der Partei und der Arbeiterbewegung soviel als möglich nützlich zu machen.“²⁰⁵

Zwar wendete sich das unterzeichnende „Komitee“ in der Überschrift an die Sozialdemokraten, nicht an die Arbeiter, im Aufruf selbst heißt es jedoch „Arbeiter und Parteigenossen“ und es wurde auf die Beispiele anderer Arbeiter-Vereine verwiesen.²⁰⁶ Insofern geht der Hinweis von Rabenstein fehl, „daß nicht Arbeiter, sondern Sozialdemokraten aufgerufen werden“²⁰⁷, beide wurden hier schlichtweg als eins gesehen. Auch die Feststellung Beduhns, dass es sich bei den Mitgliedern des unterzeichnenden Komitees um Geschäftsleute und nicht um Arbeiter handelte²⁰⁸, kann nicht so gedeutet werden, dass die Arbeiter nicht gemeint waren; denn immerhin ging es um den Zusammenschluss von Arbeiter-Radfahrvereinen, in denen sicher auch Personen Rad fuhren, die nicht Arbeiter, aber Sozialdemokraten waren und die von ihrer Ausbildung für die Funktionärstätigkeiten prädestiniert waren, was sich auch daran zeigte, dass in 1903 und

²⁰³ Vgl.: Timmermann, Heinz: Geschichte und Struktur der Arbeitersportbewegung 1893-1933. Ahrensburg: Ingrid Czwalina 1973 (= Sportwissenschaft und Sportpraxis 12), S. 10.

²⁰⁴ Ebd., S. 12.

²⁰⁵ An die sozialdemokratischen Radfahrer Deutschlands! Volksgenossen! In: Vorwärts - Berliner Volksblatt; Beilage, Jg. 10, Nr. 179, vom 02.08.1893. S. 6. Siehe Anlage D.

²⁰⁶ Vgl.: ebd.

²⁰⁷ Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft, S. 184.

²⁰⁸ Vgl.: Beduhn, Ralf: Die Roten Radler, S. 26.

1904 in den Vorständen der Arbeiter-Radfahrvereine qualifizierte Handwerker und Einzelhändler saßen.²⁰⁹

Die Gründung des Arbeiter-Radfahrerbundes erfolgte auf jeden Fall bereits zwei Monate später am 1./2. Oktober 1893 in Leipzig auf einer „Konferenz sozialdemokratischer Radfahrer“.²¹⁰ Was danach folgte, nannte Leibbrand „die Instrumentalisierung eines Sports für politische Zwecke“.²¹¹ Ob diese wirklich zutraf und in welchem Maße, bleibt zu untersuchen. Auf jeden Fall zeigte sich sofort bürgerlicher Widerstand gegen die politische Mobilisierung der Arbeiter-radfahrer. Dr. Ferdinand Goetz, schrieb als Geschäftsführer der Deutschen Turnerschaft am 13. Oktober 1893 an den zuständigen Kreishauptmann in Leipzig, das es wohl den Sächsischen Vereinsgesetzen widerspräche, wenn sich solche Vereine mit politischen Programmen zu einem Verband zusammenschließen würden.²¹² Und selbst aus den Reihen der Sozialdemokraten gab es heftigen Widerstand. Im „Vorwärts“ erschien am 7. Oktober 1893 ein so genannter „Sprechsaalartikel [Leserbrief; D.O.]“ eines J. Timm, in dem es hieß:

„**U n f u g**. [Hervorhebung im Original] Eine krankhafte Sucht herrscht augenblicklich in gewissen Kreisen. Jede Neugründung, und ist sie auch noch so minderwertiger Art, muß, um waschecht zu sein, mindestens einen sozialdemokratischen Stempel tragen. Wir denken hierbei an die neueste Leistung: die sozialdemokratischen Radfahrervereine. Es ist nicht zu verkennen, daß auch das Zweirad den Genossen bei der Agitation sehr gute Dienste leisten kann; muß denn aber gleich zur Gründung derartiger Vereine geschritten werden? [...] Sollten es wirklich Genossen sein, welche für diese Spielereien eintreten, so ist wenigstens zu erwarten, daß sie ihre Pflichten der Partei gegenüber nicht vernachlässigen, sonst hätten sie kein Recht, sich Genossen zu nennen, denn bei ihnen darf doch gewiß nicht die wirtschaftlich schlechte Lage als Entschuldigung gelten. [...]“²¹³

Timm wollte damit die Zersplitterung der Kräfte der Genossen und die Entwürdigung der Ernsthaftigkeit der sozialdemokratischen Sache verhindern, wie er weiter ausführte. Es gab zudem genügend andere Parteigenossen, die der Meinung waren, dass die Gründung von Arbeitersportvereinen schädlich für die Partebewegung war.²¹⁴ Im „Vorwärts“ entwickelte sich ein Leserbriefwechsel, der

²⁰⁹ Vgl.: Ebert, Anne-Katrin: *Radelnde Nationen*, S. 329; vgl. auch: Günther, Dagmar: *Vom Erhabenen zum Gemeinen*, S. 29–30.

²¹⁰ Vgl.: Frahnert, Arthur: *Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität*, S. 12.

²¹¹ Leibbrand, Oliver: *Bürgerlicher Radsport im Deutschen Kaiserreich*, S. 4.

²¹² Vgl.: Beduhn, Ralf: *Die Roten Radler*, S. 23.

²¹³ Timm, J.: *Unfug*. In: *Vorwärts - Berliner Volksblatt*; Beilage, Jg. 10, Nr. 236, vom 07.10.1893. S. 7. Nicht am 10.10.1893, wie Frahnert irrtümlich angibt: Frahnert, Arthur: *Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität*, S. 12.

²¹⁴ Vgl.: Frahnert, Arthur: *Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität*, S. 14.

den gesamten Oktober 1893 anhielt. Zwar war klar, dass sich die Genossen politisch betätigen sollten, ob sie das radfahrenderweise tun sollten, war umstritten. Als der Arbeiter-Radfahrerbund 1895 begann, eine eigene Mitgliederzeitung, „Der Arbeiter-Radfahrer – Organ für die Interessen der Arbeiter-Radfahrer“ herauszugeben, konnte man dort in der ersten Nummer lesen, um was es dem Bund in dieser Zeit noch vordringlich ging:

„[...] werden wir unablässig für den weiteren Ausbau des Arbeiterradfahrwesens wirken, um so für gegebene Fälle eine Truppe zu haben, welche rasch, pünktlich und ohne teure Kosten zu verursachen, wie es die Verbreitung zu Fuß mit sich bringt, hinauseilen zu können auf die Dörfer und Flecken, um für die Verwirklichung der Prinzipien unserer Partei unablässig tätig zu sein.“²¹⁵

Frahmert, der frühe Chronist des Arbeiter-Radfahrerbundes, hielt die Auflösung des ersten Arbeiter-Radfahrerbundes durch die Amtshauptmannschaft Leipzig im Rückblick für völlig selbstverständlich, weil die politische Ausrichtung den Vereinsgesetzen in Sachsen widersprach. Er schrieb:

„Um die Abneigung der übrigen Genossen gegen das Fahrrad und die Gründung von Arbeiter-Radfahrvereinen zu beseitigen, wurde als Hauptzweck der ersten wie auch der zweiten Organisation der Arbeiterradfahrer die politische Agitation bezeichnet. Es war klar, daß diese Organisationsform eine durchaus ungeeignete war.“²¹⁶

Er führte weiter aus, dass die Auflösungsverfügung auch gleichzeitig ermöglichte, nunmehr das umzusetzen, was die Sportgenossen eigentlich wollten, nämlich „gemeinsam mit ihren Klassengenossen in die Ferne schweifen und die Schönheiten der Natur genießen“²¹⁷. Allerdings musste erst ein zweiter Versuch zur Gründung eines Arbeiter-Radfahrerbundes, in dem die politische Agitation sogar als „hauptsächlicher Zweck der Organisation“ betrachtet wurde, misslingen. Dieser scheiterte jedoch nicht an den Behörden, sondern an den Radfahrern selbst.²¹⁸ Im Vorfeld schrieb ein Genosse in Nr. 7 des „Arbeiter-Radfahrer“:

„Dann aber müssen wir den Passus unseres Programms "Hauptsächlicher Zweck der Organisation ist die politische Agitation" gänzlich fallen lassen, um nicht mit den hemmenden Vereinsgesetzen in Konflikt zu geraten. Und was wäre dabei schlimmes? Die Partei würde nichts dabei einbüßen; d i e [Sperrung im Original] radfahrenden Genossen, welche bis jetzt als solche ihre Schuldigkeit getan haben, die werden auch nachher, ob der hemmende Passus im Programm steht oder nicht, ihre Pflicht tun, sonst wären es keine Genossen.“²¹⁹

Frahmert hat die Geschichte des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität 1927 aufgeschrieben und ihm ist zuzutrauen, dass er sie gut kannte und dass es der Mehrzahl der Arbeiter unter den Mitgliedern in der Tat nicht vorrangig um den Einsatz

²¹⁵ Zitiert nach: Beduhn, Ralf: Die Roten Radler, S. 27–28.

²¹⁶ Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 15.

²¹⁷ Ebd.

²¹⁸ Vgl.: ebd., S. 16.

²¹⁹ Zitiert nach: ebd., S. 18.

des Fahrrads im Dienst der Politik ging. Bei der endgültigen Gründung des Bundes 1896 war von politischer Agitation auch keine Rede mehr. Vielmehr hielt Frahnert als Ergebnis der Bundesversammlung von 1896 fest:

„In der Debatte wurde u.a. geäußert, daß es, wie es bisher gewesen sei, nicht weiter gehen könne. Die meisten Radfahrer wollten mit der Politik innerhalb ihrer Vereine nichts zu tun haben. Um Irrtümer zu vermeiden, wurde hervorgehoben, daß der Radfahrer nach wie vor zu jeder Zeit für die Partei eintreten werde, nur in dem Vereine selbst solle keine Politik getrieben werden.“²²⁰

Für Ostern 1901 dokumentierte er aus einer erweiterten Konferenz des Bundesvorstandes:

„Da es noch immer vorkam, daß Vereine zwischen Partei- und Radfahrerorganisation keinen Unterschied machen konnten, sprach die Konferenz in einer Resolution sich dahin aus, daß innerhalb der Bundesvereine Politik nicht getrieben werden dürfe, sie möge da getrieben werden, wohin sie gehöre, in den politischen Organisationen. Der Bund müsse nach wie vor Innehaltung des § 2 des Statuts verlangen und gegen alle Bestrebungen, die sich mit diesem Paragraph nicht decken, protestieren und die Verantwortung von sich weisen.“²²¹

Es gab somit erkennbar zwei unterschiedliche Positionen unter den Arbeiterradfahrern. Diejenigen, die den Radsport in erster Linie als Freizeitvergnügen ansahen und das Fahrrad zusätzlich als Verkehrsmittel nutzten sowie diejenigen, die sich politisch engagierten und ihr Fahrrad als unverzichtbares Hilfsmittel der politischen Agitation ansahen, über die Beduhn als „Rote Radler“²²², oder die „Roten Husaren des Klassenkampfes“²²³ schrieb und bei denen sich ein „Avantgarde-Bewusstsein“²²⁴ einstellte. Beispielhaft dafür steht ein Aufruf an die Radfahrenden Arbeiter, der am 16. Juni 1903 im „Arbeiter-Radfahrer“ erschien:

„[...] Arbeiter-Radfahrer! Ihr sollt mehr sein, wie gewöhnliche Nachzügler, Ihr sollt die Avantgarde des deutschen Proletariats bilden. Ihr könnt es auch. Die technischen Fortschritte sollen und müssen der Arbeiterbewegung zu Gute kommen, und so soll auch der Arbeiter-Radfahrer sich und seine Maschine in den Dienst der guten Sache stellen. [...] In das entfernteste Dorf muß die Agitation getragen, die Idee der Arbeiterbewegung verpflanzt werden, und gerade hier leistet bei solchen Eigenschaften der Radfahrer in Folge seiner Schnelligkeit das doppelte im Gegensatz zum Fußgänger. [...] Nicht nur zum Vergnügen sind wir A r b e i t e r -Radfahrer [gesperrt bei Beduhn], sondern wir wollen uns der Mission, die uns im Kampf für die Sache des Volkes zufällt, voll bewußt sein und zeigen, daß wir nicht die letzten sind.... Schließt auch Ihr die Phalanx in dichten Reihen und kämpft mutvoll um den ersten Platz.“²²⁵

Schon in diesem verkürzten Ausschnitt des gesamten Aufrufs wird deutlich, welcher Stolz über den Besitz der neusten Technik, eines Fahrrads, geweckt und welche Verpflichtung für die gesamte Arbeiterschaft dem Arbeiter-Radfahrer

²²⁰ Ebd., S. 20.

²²¹ Ebd., S. 36. Siehe dazu Statut 1908 in Anlage E

²²² Beduhn, Ralf: Die Roten Radler.

²²³ Beduhn, Ralf: Die "Roten Husaren des Klassenkampfes".

²²⁴ Vgl.: Beduhn, Ralf: Die Roten Radler, S. 39.

²²⁵ Zitiert nach: ebd., S. 40.

damit auferlegt wurde. Wobei berücksichtigt werden muss, dass sich 1903 nicht einmal jeder Arbeiter ein Fahrrad leisten konnte und die, die eines besaßen, sich innerhalb der Arbeiterschaft als etwas Besonderes fühlen konnten.²²⁶

Auf dem 9. Bundestag des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität, im August 1910 in Frankfurt am Main, als der Bund bereits 125.000 Mitglieder hatte, hielt der „Genosse Wendel“, ein Redakteur der sozialdemokratischen „Frankfurter Volksstimme“, unter „stürmischen Beifall“ eine Festrede und nahm in seinen Worten die militaristische Diktion der politischen Lage der damaligen Zeit auf:

„Wenn Partei und Gewerkschaften die große geschlossene Armee darstellen, die mit Infanterie und Artillerie vorwärts marschiert, dann sind Sie auf ihren stählernen Rossen die roten Husaren des Klassenkampfes, die Aufklärungspatrouillen, die um das Heer herumschwärmen.“²²⁷

Wendel rief die Mitglieder der Solidarität konkret zur politischen Arbeit mit dem Fahrrad auf und erinnerte an ihre Aufgaben im Rahmen der Befreiung der Arbeiterklasse.²²⁸ Die frühe deutliche Ausrichtung des Arbeiter-Radfahrerbundes, auf die sozialdemokratische Politik, wie auch der für sie beunruhigende schnelle Anstieg der Mitgliederzahlen, rief bei den von Wendel angesprochenen „Mächten des Rückschritts“ ebenso deutliche Gegenreaktionen hervor. Obwohl das Sozialistengesetz nicht mehr bestand, gab es noch genügend Handhabe, um dem Bund die Existenz zu erschweren.

Gerade der enorme Mitgliederzuwachs der Solidarität sorgte dafür, dass bestimmte Kreise, unter denen im „Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes ‚Solidarität‘“ von 1908 (Handbuch 1908), „gewisse Seelenhirten, geschorene sowohl wie gescheiterte“, „Unternehmer und ihre Helfershelfer“, „Krautjunker“ und „Schlotbarone“ mit allen Mitteln versuchten, den Bund „in seiner Entwicklung zu hemmen“ und das „Vaterland zu retten“.²²⁹ Dabei war man nicht zimperlich und schreckte vor Verboten, Drohungen und Behinderungen nicht zurück. Arbeiter, insbesondere Landarbeiter, die sich einem Arbeiter-Radfahrverein anschlossen, wurden durch vielfältige Maßnahmen unter Druck gesetzt, den jeweiligen Verein zu verlassen; Wirten wurde u.a. von Kriegervereinen nahegelegt, keine Versammlungen von Arbeiter-Radfahrvereinen in ihren Räumen zuzulassen, weil dort ansonsten der Kriegerverein nicht mehr tagen

²²⁶ Vgl.: ebd.

²²⁷ Achter Bundestag in Frankfurt a.M. In: Der Arbeiter-Radfahrer, Jg. 16, Nr. 337, vom 15.08.1910. S. 1.

²²⁸ Vgl.: ebd. Die gesamte Rede Wendels ist in Anlage F wiedergegeben. Dazu gibt es Unstimmigkeiten, die in Anlage G dargestellt sind.

²²⁹ Vgl.: Fischer, Karl: Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes "Solidarität", S. 60–61.

würde. Besonders die Behörden in Preußen und Sachsen taten sich dabei hervor. In Sachsen verbot das Vereinsgesetz vom 11. März 1850 jegliche politische Betätigung in Vereinen sowie die Aufnahme von Jugendlichen unter 18 Jahren und verlangte die Vorlage der Statuten und Mitgliederlisten der einzelnen Vereine sowie eine vorherige Anmeldung aller Versammlungen und Vorstandssitzungen. Da der Arbeiter-Radfahrerbund seinen Sitz in Chemnitz hatte, wurde auf ihn im September 1907, zu diesem Zeitpunkt mit über 86.000 Mitgliedern, komplett das sächsische Vereinsgesetz angewendet. Die Solidarität sah sich deshalb genötigt, ihren Sitz in das liberalere Hessen nach Offenbach zu verlegen.²³⁰ Am 15. Mai 1908 trat ein im gesamten Reich gültiges Vereins- und Versammlungsrecht in Kraft, in dessen Paragraph 3 u.a. stand: „Jeder Verein, der eine Einwirkung auf politische Angelegenheiten bezweckt (politischer Verein), muß einen Vorstand und eine Satzung haben.“ Zudem wurde in Paragraph 17 Jugendlichen unter 18 Jahren verboten, Mitglieder in politischen Vereinen zu werden und politische Veranstaltungen zu besuchen.²³¹ Es stand dort jedoch im Paragraph 3 nicht explizit, was unter politische Angelegenheiten im Sinne des Gesetzes zu verstehen war,²³² was dazu führte, wie im o.a. „Handbuch“ ausgeführt wurde, dass die Länder Preußen und Sachsen sich nicht an die Vorgabe des zuständigen Reichsministers hielten, das Gesetz loyal anzuwenden, sondern weiterhin die Arbeiter-Radfahrervereine als politische Vereine betrachteten.²³³ Auch die Festlegung des zuständigen Staatssekretärs bei der Beratung des Gesetzes im Reichstag, dass man keine Hintertüren offen lassen wolle und jeder „schikanöse Eingriff gegenüber Vereinen und Versammlungen vermieden werden“ sollte, wurde in der Praxis nicht berücksichtigt.²³⁴ Mit Hinweis darauf, dass Arbeiter-Radfahrervereine keine politischen Vereine im Sinne des Gesetzes seien, die Gerichte im Einzelnen aber festlegen würden, was tatsächlich politisch sei und was nicht, wurde

²³⁰ Vgl.: Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 40. vgl. auch: Fischer, Karl: Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes "Solidarität", S. 61–103. Dort finden sich zahlreiche eindrucksvolle Beispiele für die unterschiedlichsten Sanktionen.

²³¹ Deutsches Reichsgesetzblatt, Band 1908, Nr. 18, S. 151-157, vom 19.04.1908: Vereinsgesetz. <https://de.wikisource.org/wiki/Vereinsgesetz> (1.1.2019).

²³² Im Entwurf des Gesetzes hieß es hier noch „öffentliche“ statt „politische“ Angelegenheiten“. Vgl.: Goehrke, Fritz: Das Reichsvereinsgesetz vom 19. April 1908. Text-Ausgabe mit erläuternden Anmerkungen, den Ausführungsbestimmungen für Preußen und ausführlichem Sachregister. 2. verb. und vermehrte Auflg. Dortmund: W. Crüwell 1908, S. 37.

²³³ Vgl.: Fischer, Karl: Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes "Solidarität", S. 104.

²³⁴ Vgl.: ebd., S. 110.

das Gesetz im „Handbuch 1908“ deshalb ausführlich besprochen und Hilfestellungen für die Praxis gegeben.²³⁵

Der Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität war in der Folge bemüht, jede Aktion zu vermeiden, die in irgendeiner Weise als eine politische ausgelegt werden konnte, um für ihn negative Reaktionen der Behörden zu vermeiden. In bürgerlichen Kreisen galt er jedoch weiterhin als ein stramm sozialdemokratischer Verein und der Auftritt seiner Mitglieder bei verschiedenen Veranstaltungen weckte mit Sicherheit den Argwohn seiner im Wilhelminischen Reich in den letzten Jahren vor dem Ersten Weltkrieg immer nationalistischer werdenden Gegner. Schon allein der Name Solidarität war, auch bewusst, ein Zeichen, ebenso die Aufzüge großer Gruppen von geschmückten Radfahrern auf öffentlichen Straßen, die oftmals mit Argwohn beobachtet wurden. Und selbst in Arbeiterkreisen, die der katholischen Kirche nahestanden, gab es erhebliche Vorbehalte gegen die politische Ausrichtung der Solidarität und ihrer quasi Gleichstellung mit der Sozialdemokratie, der die „Westdeutsche Arbeiter-Zeitung“, das „Organ für die Interessen der arbeitenden Stände/Organ des Verbandes kath. Arbeiter- und Knappenvereine Westdeutschlands“ vorwarf, „ungeniert den roten Lappen“²³⁶ herauszuhängen und sich zwar als neutraler Verein anzubieten, aber „trotzdem [...] offen und ungeniert für die Sozialdemokratie [zu] arbeiten“²³⁷. Wenn dann noch Lieder aus dem „Liederbuch für Arbeiter-Radfahrer“²³⁸, gesungen wurden, in denen Zeilen vorkamen, wie z.B.

„Mit Herz und Hand, mit Mut und Kraft sind immer wir bestellt, zu kämpfen gegen jene Macht, die uns in Banden hält. [...] Und kämpfet mit vereinter Kraft für Wissen und für Brot, für Wahrheit und gleiches Recht, getreu bis in den Tod.“²³⁹

sowie in der ersten Strophe des Radfahrer Marsches:

„[...] was kannst du thun, was mußt du lassen als wahrer Socialdemokrat.“ Und weiter: „[...] ihr [der Radler] Wirken gilt allein der Lehre des großen Ferdinand Lassalle.“²⁴⁰

fällt die Schlussfolgerung, dass die Arbeiter-Radfahrer auch politische Ziele verfolgten, nicht schwer. Auch der Bericht von August Hilbert, über die „Schlacht von Kaunitz“ während der Reichstagswahl 1907 legt das nah:

²³⁵ Vgl.: ebd., S. 111–120. Auch Vorwort S. 3.

²³⁶ Vgl.: Der Arbeiterradfahrerbund "Solidarität". In: Westdeutsche Arbeiter-Zeitung, Jg. 13, Nr. 16, vom 22.04.1911. S. 94.

²³⁷ Vgl.: Der Arbeiterradfahrerbund "Solidarität". In: Westdeutsche Arbeiter-Zeitung Jg. 13, Nr. 27, vom 08.07.1911. S. 159–160, S. 159.

²³⁸ Liederbuch für Arbeiter-Radfahrer. Offenbach am Main: Arbeiter-Radfahrerbund "Solidarität" [ca. 1910]. Ein Buch mit roten Umschlag, in dem sich 48 Lieder sowie Prologe und Trinksprüche befinden.

²³⁹ Ebd., S. 3 aus Strophe. 3 u. 4.

²⁴⁰ Ebd., S. 4–5.

„Jetzt begann für uns eine große Zeit. Sonntag für Sonntag wurden Agitations-Touren gefahren. Auch abends, trotzdem wir damals bis 19 Uhr arbeiten mussten. Bis in die entlegensten Orte ging unsere Wahlpropaganda.“²⁴¹

Für sich sprach auch die Tatsache, dass Gastwirte der so genannten Bundeseinkehrstellen sich verpflichten mussten, das Bundesorgan und die örtliche Parteizeitung auszulegen²⁴², und dass 1911, wie der „Vorwärts“ berichtet, die Berliner Ortsgruppe der Solidarität 100 Mark zur Reichstagswahl an die Parteikasse überwies und der Reichstagsabgeordnete Eichhorn auf einer Radfahrerversammlung einen Vortrag zum Thema „Die Aufgabe der Sportorganisation im Emanzipationskampfes des Proletariats“ hielt²⁴³.

Das, was den Arbeiter-Radfahrern vorgeworfen wurde, haben in der Frühzeit der Radfahrervereine jedoch auch bürgerliche Clubs getan. Rabenstein stellte fest: „In einzelnen Radsportclubs können Trends nationalpatriotischer Gesinnung nachgewiesen werden“²⁴⁴ und führte Beispiele aus Berlin und Leipzig an. Über einen Darmstädter Club berichtete er mit Verweis auf Seite 14 einer Festschrift des Velociped-Club Darmstadt von 1899, dass dieser bei der Reichstagswahl 1903 „durch Einsatz seiner Radfahrer für eine schnelle Veröffentlichung von Wahlergebnissen“ sorgte und 1905 ein „Wohltätigkeitsfest für die Krieger in Südwest-Afrika“ veranstaltete. Rabenstein stellte abschließend im Hinblick auf weitere Aktionen vor Ort fest, dass die drei Darmstädter Radclubs „[...] eine ausgeprägte nationalpatriotische Gesinnung [zeigen], die selbstverständlich staatskonform und -treu ist. Damit liegen sie im allgemeinen Trend dieser Epoche.“²⁴⁵ Für die gesamte Arbeitersportbewegung beklagte Timmermann sogar, dass mancher Arbeiter durch den schlechten Einfluss, den er in den bürgerlichen Vereinen zur Zeit des Sozialistengesetzes ausgesetzt waren, „[...] unter dem reaktionären Geist politisch derart verknöchert und empfindungslos geworden war, daß ihm seine Klassenlage nicht mehr bewußt war.“ Viele Arbeiter waren seiner Ansicht nach für den Klassenkampf völlig verloren und verblieben lieber in den „unpolitischen“ und „neutralen“ bürgerlichen Vereinen.²⁴⁶

²⁴¹ Hilbert, August: Wie es zur Gründung des Arbeiterradfahrer-Bundes in Bielefeld kam und die Schlacht von Kaunitz 1907, S. 39.

²⁴² Vgl.: Fischer, Karl: Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes "Solidarität", S. 154.

²⁴³ Vgl.: Generalversammlung. In: Vorwärts - Berliner Volksblatt, Jg. 28, Nr. 106, vom 07.05.1911. S. 18.

²⁴⁴ Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft, S. 220.

²⁴⁵ Vgl.: ebd., S. 221; vgl. auch: Leibbrand, Oliver: Zur Geschichte des bürgerlichen Radsports im Deutschen Kaiserreich, S. 88 über den ABC 1869/80.

²⁴⁶ Vgl.: Timmermann, Heinz: Geschichte und Struktur der Arbeitersportbewegung 1893-1933, S. 17.

Man muss davon ausgehen, dass nicht alle Arbeiter, die Fahrrad fuhren, Mitglieder der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands und/oder des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität und auch nicht alle Mitglieder der Solidarität gleichermaßen politisch aktiv waren. Die überwiegende Mehrheit der in die zigtausende gehenden Arbeiterradfahrer hatte vielmehr die Gemeinschaft und das Radfahren bewegt, sich zu organisieren,²⁴⁷ auch wenn es naturgemäß mehr Zeugnisse über den politischen Einsatz gibt, denn das war das Spektakuläre an dieser größten sportlichen Solidargemeinschaft der Arbeiter in dieser Zeit.

Auf jeden Fall lässt sich feststellen, dass Sport und Politik gewissermaßen miteinander verwoben waren. Man kann mit gutem Grund folgern, dass der Arbeiter-Radfahrerbund zunächst Mittel zum Zweck war, eine politische Gegenposition zu den bürgerlichen Radfahrvereinen und dem Deutschen Radfahrer-Bund aufzubauen. Inwiefern die Gesamtheit der Arbeiter unter den Mitglieder des Bundes sich diesem Zweck unterordnete, ist nicht nachweisbar. Wenn jedoch Rabenstein fragte, ob es sich bei dem Arbeiter-Radfahrerbund überhaupt um einen Sportverein handelte, weil das Wort Sport im Namen nicht auftauchte²⁴⁸, muss man ihm entgegenhalten, dass das beim bürgerlichen Deutschen Radfahrer-Bund auch nicht der Fall war und im Übrigen der Sport als Wettkampfsport, auch nicht Zweck des Arbeiter-Radfahrerbundes war.

Auf jeden Fall blieb es eine Gratwanderung, die die Solidarität zu leisten hatte. Auf der einen Seite wollte man nicht als politisch gelten, auf der anderen Seite war man bereit und stolz darauf, für sozialdemokratische Politik einzustehen und das Fahrrad dabei als Hilfsmittel zu nutzen.²⁴⁹

Beduhn ist z.B. ein wesentlicher Verfechter des politischen Aspekts, den er in seinen Veröffentlichungen immer wieder in den Vordergrund stellte, wie z.B. in einem Beitrag aus 2016:

"Allerdings wurde das Hinausfahren in die Natur nicht als Flucht vor den Belastungen und Problemen des Alltagslebens angesehen, sondern gerade auch als Mittel, Kräfte zu schöpfen, um sich gewerkschaftlich und politisch gegen eben diese Missstände wehren zu können."²⁵⁰

Günther griff in ihrer Magisterarbeit dieses Thema auf und konstatierte, dass die „Instrumentalisierung des Radfahrens für die Ziele der Arbeiterbewegung [...] der ‚Solidarität‘ nach anfänglicher Skepsis [...] zur Anerkennung auf Seiten der

²⁴⁷ Vgl.: Ebert, Anne-Katrin: *Radelnde Nationen*, 324 u. 338.

²⁴⁸ Vgl.: Rabenstein, Rüdiger: *RadSPORT und Gesellschaft*, S. 186.

²⁴⁹ Vgl.: ebd., S. 188–190.

²⁵⁰ Beduhn, Ralf: *Die "Roten Husaren des Klassenkampfes"*, S. 9–10.

SPD“ führt²⁵¹, und Carl Schreck stellte 1929 fest: „Der Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität hat bewiesen, daß er dem alten Prinzip, Wegbereiter für den Sozialismus zu sein, getreulich Gefolgschaft leistet.“²⁵²

Die politische Situation der Arbeiter-Radfahrer änderte sich jedoch schlagartig vor Beginn des Ersten Weltkriegs mit der Burgfriedenspolitik der Sozialdemokratischen Partei. Unabhängig davon, dass viele Arbeiter als Soldaten in den Krieg ziehen mussten, war damit die Basis für eine politische Opposition weggebrochen.²⁵³

8. Das Fahrrad als Statussymbol

Allerdings gab es einen weiteren wichtigen Aspekt, den die Arbeiter mit dem Radfahren verbanden. Wenn es nicht die Politik an sich war, oder das Gemeinschaftserlebnis sowie die Abgrenzung von den bürgerlichen Attituden der übrigen Sport(Radfahr)vereinen, so war es für sie auch ein Akt der Emanzipation, sich auf das Fahrrad zu schwingen. Das erste technische Verkehrsmittel für Individuen, das ursprünglich als Sportgerät der besitzenden Klasse und als Statussymbol galt, wurde nach und nach auch von der neuen Arbeiterklasse erobert. Um die Jahrhundertwende gehörte das Fahrrad bei der Arbeiterschaft noch fest zur „fernen bürgerlichen Welt“.²⁵⁴ Die zunehmende Orientierung der Arbeiter nach „oben“ führte jedoch dazu, dass sich erst die etwas besser Verdienenden unter ihnen ein Fahrrad zulegten, um damit ihr Aufstreben und ihre Gleichstellung zu demonstrieren. Die Beherrschung der Technik und der Besitz eines modernen Geräts verliehen ihnen Stolz. Möglich wurde das durch die „Demokratisierung der Zugangsvoraussetzungen“; die Arbeiter hatten jetzt Geld, sich ein Fahrrad zu kaufen, sie hatten Zeit es zu nutzen und beherrschten die Technik, und zwar im vergleichbaren Maße wie der Mittelstand.²⁵⁵ Bereits 1895 stellte Julius Willhain in der amtlichen Fest-Schrift zum 12. Bundestages des Deutschen Radfahrer-Bundes (S. 75) fest:

„Das Rad ist ein durchaus demokratisches Verkehrsmittel, [...]. Der feudale Ritter steigt von seinem Roß herab auf das bequeme und niedere Zweirad – der Arbeiter mit schwieligen Händen verläßt seine Esse und steigt hinauf, so kommen sich fremd gegenüber stehende Stände einander auf halbem Wege entgegen und fahren ohne

²⁵¹ Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 119.

²⁵² Schreck, Carl: Arbeitersport und Sozialdemokratie, S. 7.

²⁵³ Vgl.: Timmermann, Heinz: Geschichte und Struktur der Arbeitersportbewegung 1893-1933, S. 31–42.

²⁵⁴ Vgl.: Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft, S. 65.

²⁵⁵ Vgl.: Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 85.

sichtbare trennende äußere Merkmale, [...], nebeneinander auf der großen Heerstraße dahin.“²⁵⁶

Auch Bertz wies 1900 darauf hin, dass der „Zar aller Reußen und der radelnde Schneidergeselle“ Sportskollegen seien, die auf dem Fahrrad nicht mehr in erster Linie Vertreter ihrer Klasse seien, sondern Menschen, die gemeinsam denselben Sport ausübten.²⁵⁷ In der Demokratisierung des Fahrrads zeigte sich auch ein Wandel in der Gesellschaft, indem sich die Vormachtstellung des Bürgertums nach und nach auflöste und die Stellung der Arbeiterschaft im gleichen Maße gestärkt wurde.²⁵⁸ Das Fahrrad wurde somit „zu einem wichtigen Instrument im Kampf um soziale Befreiung und die Ausbildung politischen Bewusstseins“ und gewann einen „enormen Symbol- und Demonstrationscharakter“.²⁵⁹ Beispielhaft dafür steht eine Karikatur aus „Fliegende Blätter“, (Bd. 108, Beilage o.S.), mit dem Text: „Eine moderne Köchin: ‚Was, die gnädige Frau fährt auch Rad? Da sind wir ja Sportskameraden!‘“ in der eine beliebte Köchin, freundlich grüßend, eine feine, pikiert schauende Dame überholt.²⁶⁰

Solche Bilder und Geschehnisse und die damit einhergehende Vereinnahmung des Statussymbols Fahrrad durch die Arbeiterschaft, führten aber dazu, dass eben nicht der Kaiser mit dem Schneidergesellen gemeinsam ins Grüne fuhr, sondern dass sich das Bürgertum von seinem ureigensten Statussymbol und jetzt quasi „entweihtem“ Prestigeobjekt abwandte. Da das Fahrrad gleichzeitig immer mehr den exklusiven Charakter eines Sportgeräts verlor und zum Massenverkehrsmittel wurde, sank es in der funktionalen Hierarchie. Es wurde „profaniert“, was zum Ergebnis hatte, dass sich die besser gestellten Kreise einem anderen Statussymbol zuwandten. Mit dem neu entstandenen Verkehrsmittel Automobil konnten sie sich erneut von der Arbeiterschaft abgrenzen.²⁶¹

9. Fazit

Das Deutsche Kaiserreich zwischen 1871 und 1918 war eine Epoche der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Umwälzung, in der sich aus einem vornehmlich landwirtschaftlich geprägten, ein hoch industrialisiertes Land entwickelte. Aus einer Ständegesellschaft bildete sich eine Klassengesellschaft, in welchem

²⁵⁶ Abgedruckt in: Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft, S. 297.

²⁵⁷ Vgl.: Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads, S. 13.

²⁵⁸ Vgl.: Leibbrand, Oliver: Zur Geschichte des bürgerlichen Radsports im Deutschen Kaiserreich, S. 91.

²⁵⁹ Vgl.: ebd., S. 93.

²⁶⁰ Abgedruckt in: Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft, S. 61 Siehe Anlage H.

²⁶¹ Vgl.: Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen, S. 85–86. vgl. auch: Leibbrand, Oliver: Zur Geschichte des bürgerlichen Radsports im Deutschen Kaiserreich, S. 102

die neue Klasse der Arbeiter entstand. Diese neue Klasse, die im Wesentlichen aus Industriearbeitern bestand, bildete den Gegensatz zu einer ebenfalls aufstrebenden bürgerlichen Klasse.

Im Rahmen der fortschreitenden Technisierung war das Fahrrad eines der ersten mechanischen Produkte, die in Massen hergestellt wurden. Vom Adel und von der wohlhabenden bürgerlichen Gesellschaft zunächst als Prestigeobjekt und als Sportgerät genutzt, wurde es nach anfänglicher Skepsis und im Rahmen eines deutlichen Preisverfalls auch von der Arbeiterschaft entdeckt. Nachdem sich zunächst die besserverdienenden Arbeiter ein Fahrrad leisten konnten, wurde es mehr und mehr demokratisiert, das heißt sein Gebrauch wurde in der breiten Arbeiterschaft und damit in der gesamten Gesellschaft immer mehr zum Normalfall.

Die dafür notwendige Massenproduktion, ging in Deutschland mit der Gründung einer großen Anzahl an Fahrradfabriken einher, in denen die Arbeiter gleichzeitig Beschäftigungsmöglichkeiten fanden. Doch auch außerhalb dieser Fabriken entstanden rund um das Fahrrad und mit dem Fahrrad neue Arbeitsplätze, von denen die Arbeiter profitierten. Gleichzeitig gewannen sie mit dem Zweirad erstmals ein individuelles Verkehrsmittel, mit dem sie weitere Strecken schneller zurücklegen konnten, als zu Fuß. Arbeiter konnten aus größeren Entfernungen zur Arbeitsstätte gelangen und beispielsweise täglich zu ihrem Familienwohntort auf dem Lande pendeln oder in die Vorstädte der wachsenden Industriezentren ziehen, wo die Wohnsituation wesentlich besser war als in den elenden Arbeiterquartieren in der Nähe der Fabriken.

Mit zunehmender Freizeit hatten die Arbeiter auch mehr und mehr Gelegenheit, ihr Fahrrad als Sportgerät zu nutzen, nachdem sie bisher vornehmlich als Zuschauer bei den großen Sportwettkämpfen auf der Straße oder den Radrennbahnen in Erscheinung traten. Jetzt wurden sie selbst sportlich aktiv, jedoch nicht als Wettkämpfer, das wäre zu gefährlich gewesen, weil ein Unfall die Existenz der gesamten Familie gefährdet hätte, sondern als Tourenfahrer. Die Arbeiter strebten in der kargen Freizeit in die Natur, was ihrer Gesundheit zu Gute kam. Gleichzeitig taten sie es den Bürgerlichen gleich und bildeten eigene Fahrradvereine, in denen sie unter sich sein und von der anderen „gegnerischen Klasse“ weder ausgegrenzt noch indoktriniert werden konnten. Durch den organisatorischen Zusammenschluss der Arbeiterradfahrervereine unter dem Dach des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität entstand 1896 der größte Sportverband im

Kaiserreich, der es bis 1913 vor Beginn des Ersten Weltkriegs auf fast 148.000 Mitglieder brachte. Damit wurde eine gewaltige Bewegung und eine funktionierende Großorganisation geschaffen, die der neuen Klasse in strikter Abgrenzung zu den bürgerlichen Radsportvereinen und -verbänden eine soziale und sportliche Identifikationsmöglichkeit bot.

Da der Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität von sozialdemokratischen Radfahrern gegründet wurde und eng mit der Sozialdemokratischen Partei verbunden war, wurden die Arbeiter-Radfahrer, zumindest die, die sich ihm angeschlossen hatten, durch ihre Mitgliedschaft auch unweigerlich politisch mobilisiert. Dabei gewannen sie ein politisches Gemeinschaftsgefühl innerhalb des Arbeiter-Radfahrerbundes und wegen dessen heftiger Bekämpfung durch Behörden und gesellschaftliche Gruppen, auch eine zusätzliche Solidarisierung gegen die äußeren Widerstände. Als „Rote Husaren des Klassenkampfes“ und „Rote Radler“ konnten sie sich als Speerspitze sowie Avantgarde der Sozialdemokratie fühlen und erlebten mit Stolz, dass sie für die politische Arbeit gebraucht wurden. Das Fahrrad trug damit erheblich zur politischen und gesellschaftlichen Emanzipation eines großen Anteils der Arbeiter bei.

Dass sich die Arbeiter gleichzeitig eines technischen Geräts bedienen konnten, das ursprünglich ein Statussymbol des Adels und der Bürger war, verstärkte diese Emanzipation noch. Mit dem Fahrrad hatte die neue Klasse der Arbeiter, nach der ursprünglichen Ablehnung des Zweirads bis zur völligen Vereinnahmung, erstmals ein Statussymbol der höheren Klassen erobert und sich zumindest in der Hinsicht der individuellen Mobilisation gleichgestellt. Dass die höheren Klassen dies auch erkannten, zeigt sich darin, dass das Fahrrad bei ihnen an Prestige verlor, Madame wollte eben nicht mit der Köchin einer gemeinsamen Freizeitbeschäftigung nachgehen. Die Bürger wandten sich deshalb einem, für Arbeiter unerreichbaren neuen technischen Gerät, dem Automobil, zu.

Zumindest für die besagte Zeit gilt, dass das Fahrrad für die Arbeiterschaft eine enorme soziale und politische Bedeutung hatte. Es trug dazu bei, die Selbstfindung als Klasse zu forcieren sowie das politische Bewusstsein und das Gemeinschaftsgefühl zu stärken. Obendrein förderte es das Sportbewusstsein und die Gesundheit der Arbeiter. Die Arbeiterschaft hat sich damit gleichsam das erfüllt, was der Genosse Wendel ihr mit seiner Festrede auf dem neunten Bun-

destag des Arbeiter-Radfahrerbundes in Frankfurt a.M. im August 1910 als Aufgabe gestellt hat, nämlich sich mit Hilfe des Fahrrads in jeglicher Hinsicht zu befreien.

Der Erste Weltkrieg unterbrach diese Erfolgsgeschichte und es wäre sicher von Wert zu untersuchen, welche Bedeutung dem Fahrrad für die Arbeiterschaft während der Weimarer Republik bis zum Verbot des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität im Jahr 1933 zukam.

10. Quellen- und Literaturverzeichnis

- 125 Jahre Tritt um Tritt. Aus 13 Jahrzehnten Geschichte des Bundes Deutscher Radfahrer e.V. Füssen: Pegasus & Partner 2011.
- Achter Bundestag in Frankfurt a.M. In: Der Arbeiter-Radfahrer. Jg. 16, Nr. 337, vom 15.08.1910. S. 1.
- Amenda, Lars u. Oliver Leibrand: Vorreiter. Pioniere und Vereine im frühen Radsport bis 1900. In: 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Hrsg. von Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Darmstadt: Theiss 2016. S. 144–157.
- An die sozialdemokratischen Radfahrer Deutschlands! Volksgenossen! In: Vorwärts - Berliner Volksblatt; Beilage. Jg. 10, Nr. 179, vom 02.08.1893. S. 6.
- Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität: Statut Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität. beschlossen auf dem 7. Bundestage zu Berlin Pfingsten 1908. Gültig vom 1. Juli 1908. <http://library.fes.de/pdf-files/arbeitersport/a95-03170.pdf> (16.2.2019).
- ATB Schweiz u. Verband für Sport-Freizeit-Verkehr: ATB - Verband. <http://www.a-t-b.ch/de/Verband> (26.1.2019).
- Baumann, Irmgard: Das Fahrrad-Haus Frisch Auf in Offenbach am Main und meine Familie. Zeitgeschichte aus Sicht der kleinen Leute. Offenbach: OE, Offenbacher Editionen 2016 (= Die "Rote Reihe" 9).
- Bäumer, Mario: Wer fuhr Fahrrad von 1860 bis 1910. Elitäres Spielzeug, Sportgerät, Gebrauchsgut. In: 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Hrsg. von Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Darmstadt: Theiss 2016. S. 132–143.
- Beduhn, Ralf: Chronik des Arbeiterradfahrerbundes "Solidarität," 1896-1977. Geschichte, Dokumente, Quellen. Münster: Lit 1981 (= Arbeiterkultur 3).
- Beduhn, Ralf: Die Roten Radler. Illustrierte Geschichte des Arbeiterradfahrerbundes "Solidarität". Münster: Lit-Verlag 1982 (= Reihe Arbeiterkultur 5).
- Beduhn, Ralf: Die "Roten Husaren des Klassenkampfes". Aus der Geschichte des Arbeiter-Radfahrerbundes Solidarität (Teil 1). In: Der Knochenschüttler (2016) H. 61. S. 4–10.
- Beduhn, Ralf u. Jens Klocksinn: Vorwort. 100 Jahre rund ums Rad: Rad - Kultur - Bewegung als Programm. In: Rad - Kultur - Bewegung. 100 Jahre rund ums Rad: RKB Solidarität. Hrsg. von Ralf Beduhn u. Jens Klocksinn. Essen: Klartext 1995. S. 7–8.
- Benad-Wagenhoff, Volker: Die Grundtypen des Fahrrades im Überblick. In: 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Hrsg. von Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Darmstadt: Theiss 2016. S. 98–107.
- Benad-Wagenhoff, Volker: Fahrradbau 1817-1914. Vom handwerklichen Einzelstück zum industriellen Massenprodukt. In: 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Hrsg. von Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Darmstadt: Theiss 2016. S. 70–97.
- Berghahn, Volker R.: Das Kaiserreich 1871-1914. Industriegesellschaft, bürgerliche Kultur und autoritärer Staat. 10, völlig neu bearb. Aufl. Stuttgart: Klett-Cotta 2003 (= Gebhardt, Handbuch der deutschen Geschichte 16).

- Bertz, Eduard: Philosophie des Fahrrads. Erweiterte, von Wulfhard Stahl herausgegebene Neuausgabe der Ausgabe Dresden u. Leipzig 1900. Hildesheim: Georg Olms Verlag 2012.
- Biesendahl, Karl: Geschichte des Fahrrads. In: Der Radfahrersport in Bild und Wort. Hrsg. von Paul von Salvisberg. 2. erg. [Faks.-]Nachdr. der Ausgabe München 1897. Hildesheim, Zürich, New York: Georg Olms 1998. S. 7–23.
- Biesendahl, Karl: Katechismus des Radfahrersports. Reprint der 1. Aufl. 1897. Lemgo: Johann Kleine Vennekate 2017 (= Altes Wissen).
- Daul, Anton: Illustrierte Geschichte der Erfindung des Fahrrads und der Entwicklung des Motorfahrradwesens. [Faks.-] Nachdr. der Ausgabe des Verlag R. Creutz: Dresden 1906. Darmstadt: Primus Verlag 2013.
- Der Arbeiterradfahrerbund "Solidarität". In: Westdeutsche Arbeiter-Zeitung. Jg. 13, Nr. 16, vom 22.04.1911. S. 94.
- Der Arbeiterradfahrerbund "Solidarität". In: Westdeutsche Arbeiter-Zeitung. Jg. 13, Nr. 27, vom 08.07.1911. S. 159–160.
- Deutsches Reichsgesetzblatt, Band 1878, Nr. 34, S. 351-358, vom 21.10.1878: Gesetz gegen die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie. Sozialistengesetz. [\(https://de.wikisource.org/wiki/Gesetz_gegen_die_gemeingefährlichen_Bestrebungen_der_Sozialdemokratie_\(Sozialistengesetz\)\)](https://de.wikisource.org/wiki/Gesetz_gegen_die_gemeingefährlichen_Bestrebungen_der_Sozialdemokratie_(Sozialistengesetz)) (1.1.2019).
- Deutsches Reichsgesetzblatt, Band 1884, Nr. 19, S. 69-111, vom 06.07.1884: Unfallversicherungsgesetz. [\(https://de.wikisource.org/wiki/Unfallversicherungsgesetz\)](https://de.wikisource.org/wiki/Unfallversicherungsgesetz) (1.1.2019).
- Deutsches Reichsgesetzblatt, Band 1908, Nr. 18, S. 151-157, vom 19.04.1908: Vereinsgesetz. [\(https://de.wikisource.org/wiki/Vereinsgesetz\)](https://de.wikisource.org/wiki/Vereinsgesetz) (1.1.2019).
- Ebert, Anne-Katrin: Radelnde Nationen. Die Geschichte des Fahrrads in Deutschland und den Niederlanden bis 1940. Frankfurt am Main: Campus Verlag 2010 (= Campus historische Studien 52).
- Eicker, Erich: Der Aufbau der deutschen Fahrradindustrie. Inaugural-Dissertation. Halver: Wilhelm Bell Jr. 1929.
- Essler, Henrik: Freiheitssymbol und Krisenhelfer. Das Fahrrad als Arbeitsgerät. In: Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität. Hrsg. von Mario Bäumer. 1. Auflage. Hamburg: Junius 2014. S. 64–77.
- Festschrift zum vierzigjährigen Bestehen des Vereins Deutscher Fahrrad-Industrieller e.V. 1888-1928. Bielefeld: E. Gundlach 1928.
- Fischer, Karl: Handbuch für Mitglieder des Arbeiter-Radfahrerbundes "Solidarität". Offenbach am Main: Arbeiter-Radfahrerbund "Solidarität" 1908.
- Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität. Die Bundesgeschichte bis zum Jahre 1926. Sonderdr. nach dem Handbuch. Offenbach am Main: Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität 1927.
- Franke, Jutta: Illustrierte Fahrrad-Geschichte. Berlin: Nicolai 1987 (= Materialien / Museum für Verkehr und Technik, Berlin 1).
- Ganghofer, Ludwig: All Heil. Eine Plauderei aus der Schule des Radfahrens. In: Der Radfahrersport in Bild und Wort. Hrsg. von Paul von Salvisberg. 2. erg. [Faks.-]Nachdr. der Ausgabe München 1897. Hildesheim, Zürich, New York: Georg Olms 1998. S. 1–6.
- Generalversammlung. In: Vorwärts - Berliner Volksblatt. Jg. 28, Nr. 106, vom 07.05.1911. S. 18.
- Goehrke, Fritz: Das Reichsvereinsgesetz vom 19. April 1908. Text-Ausgabe mit erläuternden Anmerkungen, den Ausführungsbestimmungen für Preußen und ausführlichem Sachregister. 2. verb. und vermehrte Auflg. Dortmund: W. Crüwell 1908.

- Grebing, Helga: Geschichte der deutschen Arbeiterbewegung. Ein Überblick. München: Nymphenburger Verlagsanstalt 1966.
- Günther, Dagmar: Vom Erhabenen zum Gemeinen. Kulturelle Diffusionsprozesse am Beispiel der Geschichte des Radfahrens. Magisterarbeit Geschichte. Konstanz 1989.
- Hellfeld, Matthias von: Das lange 19. Jahrhundert. Zwischen Revolution und Krieg 1776 bis 1914. Bonn: J.H.W. Dietz Nachf; Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für Politische Bildung 2015 (= Schriftenreihe 1648).
- Hilbert, August: Wie es zur Gründung des Arbeiterradfahrer-Bundes in Bielefeld kam und die Schlacht von Kaunitz 1907. Abdruck eines 1966 niedergeschriebenen Manuskripts aus dem Stadtarchiv Bielefeld (SPD-OWL Nr. 503). In: Der Knochenschüttler (2016) H. 61. S. 39–40.
- Hoffmann, Walther G.: Das Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Berlin, Heidelberg, New York: Springer 1965 (= Enzyklopädie der Rechts- und Staatswissenschaft).
- Hohorst, Gerd, Jürgen Kocka u. Gerhard A. Ritter: Sozialgeschichtliches Arbeitsbuch Band II. Materialien zur Statistik des Kaiserreichs 1870-1914. 2. durchges. Aufl. München: C. H. Beck 1975 (= Statistische Arbeitsbücher zur neuen deutschen Geschichte).
- Huth, Benjamin: Die Erben der Drais'schen Laufmaschine. Eine Entwicklungsgeschichte des Fahrrades. In: 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Hrsg. von Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Darmstadt: Theiss 2016. S. 58–69.
- Kocka, Jürgen: Das lange 19. Jahrhundert. Arbeit, Nation und bürgerliche Gesellschaft. 10., völlig neu bearb. Aufl. Stuttgart: Klett-Cotta 2001 (= Gebhardt, Handbuch der deutschen Geschichte 13).
- Kocka, Jürgen: Arbeiterleben und Arbeiterkultur. Die Entstehung einer sozialen Klasse. Bonn: Verlag J. H. W. Dietz Nachf 2015 (= Geschichte der Arbeiter und der Arbeiterbewegung in Deutschland seit dem Ende des 18. Jahrhunderts 3).
- Köllmann, Wolfgang: Der Prozeß der Verstädterung in Deutschland in der Hochindustrialisierungsperiode. In: Gesellschaft in der industriellen Revolution. Hrsg. von Rudolf Braun, Wolfram Fischer u. a. Köln: Kiepenheuer & Witsch 1973 (= Neue wissenschaftliche Bibliothek 56: Geschichte). S. 243–258.
- Kroll, Frank-Lothar: Geburt der Moderne. Politik, Gesellschaft und Kultur vor dem Ersten Weltkrieg. Bonn: be.bra, Lizenzausgabe der Bundeszentrale für politische Bildung 2013 (= Schriftenreihe 1340).
- Leibbrand, Oliver: Zur Geschichte des bürgerlichen Radsports im Deutschen Kaiserreich. Der Altonaer Bicycle-Club von 1869/80 - Ältester Bicycle Club der Welt. In: SportZeiten. Sport in Geschichte, Kultur und Gesellschaft. Hrsg. von Wolfgang Buss, Arne Göring u. a. Göttingen: Die Werkstatt 2008 (= 2). S. 79–106.
- Leibbrand, Oliver: Der Altonaer Bicycle-Club von 1869/80. Ältester Bicycle-Club der Welt. In: Das Fahrrad. Kultur, Technik, Mobilität. Hrsg. von Mario Bäumer. 1. Auflage. Hamburg: Junius 2014. S. 60–63.
- Leibbrand, Oliver: Bürgerlicher Radsport im Deutschen Kaiserreich. Der Altonaer Bicycle-Club von 1869/80 (Ältester Bicycle-Club der Welt). Magisterarbeit. Hamburg 2007.

- Lerch, Rudolf: Das Fahrrad und seine Bedeutung für die Volkswirtschaft. In: Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. Hrsg. von Gustav Schmoller. Leipzig: von Duncker & Humblot 1900. S. 297–358.
- Liederbuch für Arbeiter-Radfahrer. Offenbach am Main: Arbeiter-Radfahrerbund "Solidarität" [ca. 1910].
- Miller, Susanne u. Heinrich Potthoff: Kleine Geschichte der SPD. Darstellung und Dokumentation, 1848-1893. 4., überarbeitete und erweiterte Aufl. Bonn: Verlag Neue Gesellschaft 1981.
- Niethammer, Lutz: Wie wohnten Arbeiter im Kaiserreich. In: Archiv für Sozialgeschichte. Hrsg. von Friedrich-Ebert-Stiftung. Bonn: Neue Gesellschaft 1976 (= XVI.). S. 61–134.
- Nipperdey, Thomas: Deutsche Geschichte 1866-1918. Arbeitswelt und Bürgergeist. 3. durchges. Aufl. München: C.H.Beck 1993 (= Band I).
- Nöll, Jürgen: Opel Fahrräder. Fünf Jahrzehnte Fahrradbau in Rüsselsheim. 1. Aufl. Bielefeld: Delius Klasing 2011.
- Nonn, Christoph: Das deutsche Kaiserreich. Von der Gründung bis zum Untergang. München: C.H. Beck, Sonderausgabe für die ZpB 2017.
- Paller, R. Ritter von: Die Fahrradindustrie und die zugewandten Geschäftszweige in den Ländern deutscher Zunge. In: Der Radfahrersport in Bild und Wort. Hrsg. von Paul von Salvisberg. 2. erg. [Faks.-]Nachdr. der Ausgabe München 1897. Hildesheim, Zürich, New York: Georg Olms 1998. S. 213–238.
- Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914. 2. Aufl. Hildesheim, München und Zürich: Weidmann 1996.
- Ritter, Gerhard Albert u. Klaus Tenfelde: Arbeiter im Deutschen Kaiserreich 1871 bis 1914. Bonn: J. H. W. Dietz Nachf. 1992.
- Schreck, Carl: Arbeitersport und Sozialdemokratie. Vortrag, gehalten am 31. Mai 1929 auf dem Sozialdemokratischen Parteitag in Magdeburg. Schriftensammlung Heft 15. Leipzig.
- Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie. Inaugural-Dissertation. Borna-Leipzig: Buchdruckerei Robert Noske 1912.
- Sierck, Detlev: Radsport und Rennfahren. In: Der Radfahrersport in Bild und Wort. Hrsg. von Paul von Salvisberg. 2. erg. [Faks.-]Nachdr. der Ausgabe München 1897. Hildesheim, Zürich, New York: Georg Olms 1998. S. 69–110.
- Technoseum - Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim (Hrsg.): 2 Räder - 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades; Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Darmstadt: Theiss 2016.
- Teichler, Hans Joachim: Arbeitersport - Körperkultur - Arbeiterkultur. Kritische Anmerkungen zu einem längst überfälligen Aufarbeitungsprozeß. In: Sportwissenschaft 14. (1984) H. 4. S. 325–347.
- Teichler, Hans Joachim: "Nicht länger Reaktionären Gefolgschaft leisten". Entstehung und Entwicklung des Arbeiter-Turnerbundes bis 1914. In: Illustrierte Geschichte des Arbeitersports. Hrsg. von Hans Joachim Teichler u. Gerhard Hauk. Berlin-Bonn: J.H.W. Dietz Nachf. 1987. S. 17–24.

- Tennstedt, Florian u. Heidi Winter: Von der zweiten Unfallversicherungsvorlage bis zum Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884. Stuttgart, Jena, New York: Akademie der Wissenschaften und der Literatur | Mainz 1995 (= Quellensammlung zur Geschichte der deutschen Sozialpolitik II. Abteilung Von der kaiserlichen Sozialbotschaft bis zu den Februarerlassen Wilhelms II. (1881-1890) ; 2. Band, Teil 1).
- Timm, J.: Unfug. In: Vorwärts - Berliner Volksblatt; Beilage. Jg. 10, Nr. 236, vom 07.10.1893. S. 7.
- Timmermann, Heinz: Geschichte und Struktur der Arbeitersportbewegung 1893-1933. Ahrensburg: Ingrid Czwalina 1973 (= Sportwissenschaft und Sportpraxis 12).
- Ueberhorst, Horst: Frisch, frei, stark und treu. Die Arbeitersportbewegung in Deutschland 1893-1933. Düsseldorf: Droste Verlag 1973.
- Ullein, Peter: Die Nürnberger Fahrradindustrie. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. In: Der Knochenschüttler (2018) H. 65. S. 10–14.
- Ullmann, Hans-Peter: Das deutsche Kaiserreich. 1871-1918. 8. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp 2017 (= Edition Suhrkamp 1546; Neue Folge 546: Neue historische Bibliothek).
- Wehler, Hans-Ulrich: Deutsche Gesellschaftsgeschichte. 1849-1914. 1. durchgesehene Auflage der broschiierten Studienausgabe. München: C. H. Beck 2008 (= Band 3).
- Wheeler, Robert F.: Organisierter Sport und organisierte Arbeit. Die Arbeitersportbewegung. In: Arbeiterkultur. Hrsg. von Gerhard A. Ritter. Königstein/Ts.: Verlagsgruppe Athenäum, Hain, Scriptor, Hanstein 1979 (= Neue wissenschaftliche Bibliothek; Geschichte 104). S. 58–73.
- Wildung, Fritz: Handbuch des Arbeiter-Turnerbundes. Im Auftrag des Bundesvorstandes und mit Unterstützung durch zahlreiche Mitarbeiter herausgegeben von Fritz Wildung. Leipzig, Arbeiter-Turnverl. Backhaus & Diettrich: Arbeiter-Turnverlag Backhaus & Diettrich 1911.
- Wolf, Wilhelm: Fahrrad und Radfahrer. Leipzig, Dortmund: Otto Spamer; Harenberg Kommunikation 1890, Reprint 1979 (= Die bibliophilen Taschenbücher 106).

11. Anlagen

Anlage A: Zeitübersicht

1817	Erste öffentliche Fahrt mit der zweirädrigen Laufmaschine des Freiherrn von Drais
1863	Gründung Allgemeiner Deutschen Arbeitervereins (ADAV)
1869	Gründung Sozialdemokratische Arbeiterpartei Deutschlands (SAP)
1869	Eimsbütteler-Velocipeden-Reitclub erster Fahrradverein weltweit
1870	Preis für ein Hochrad 600 bis 750 Mark
1870	Jahreslohn eines Arbeiters durchschnittlich 506 Mark
1871	Deutscher Nationalstaat/Deutsches Kaiserreich
1871	Kaiser Wilhelm I. und Reichskanzler Otto von Bismarck
1871	Arbeitszeit der Arbeiter pro Woche 72 Stunden
1875	Zusammenschluss ADAV und SAP zu Sozialistischen Arbeiterpartei Deutschlands (SAPD)
1878	Gesetz gegen die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie (Sozialistengesetz)
1879	Erste deutsche Fahrradfabrikationsstätte
1883	Preis für ein Hochrad 400 bis 500 Mark
1883	Staatliche Krankenversicherung für Arbeiter
1884	Staatliche Unfallversicherung für Arbeiter
1884	Gründung Deutscher Radfahrer-Bund (DRB)
1888	Kaiser Friedrich III und Kaiser Wilhelm II.
1889	Staatliche Alters- und Invalidenversicherung für Arbeiter
1890	Aufhebung Sozialistengesetz
1890	Arbeitszeit der Arbeiter pro Woche 66 Stunden
1890	Jahreslohn eines Arbeiters durchschnittlich 711 Mark
1890	46 Radrennbahnen im Deutschen Reich
1890	Entlassung Reichskanzler Bismarck
1891	Umbenennung der Sozialistischen Arbeiterpartei in Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD)
1891	Fahrradproduktion in Deutschland 55.000 Stück
1893	Gründung Arbeiter-Turnerbund (ATB)
1893	Gründung und Auflösungsverfügung Arbeiter-Radfahrerbund
1894	Neugründung Arbeiter-Radfahrerbund
1894	Fahrradproduktion in Deutschland 120.000 Stück
1895	Erste Ausgabe Bundesorgan „Der Arbeiter-Radfahrer“
1895	6.491 Arbeiter in der Fahrrad- u. Fahrradteileindustrie
1896	Gründung Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität (ARBS)

- 1896 Beginn industrieller Hochkonjunktur im Deutschen Reich
- 1897 Fahrradproduktion in Deutschland 350.000 Stück
- 1897 Preis in Deutschland für ein amerikanisches Fahrrad minderwertiger Produktion 80 bis 125 Mark
- 1897 85 Radrennbahnen im Deutschen Reich
- 1898 Unfallversicherung des ARBS
- 1900 ARBS mit 6.500 Mitgliedern
- 1902 Rechtsschutzversicherung des ARBS
- 1905 ARBS mit 40.425 Mitgliedern
- 1906 Todesfallversicherung des ARBS
- 1906 Fahrradhaus Frisch Auf OHG Berlin
- 1907 16.687 Arbeiter in der Fahrrad- u. Fahrradteileindustrie
- 1908 Notfallversicherung des ARBS
- 1908 Reichsvereinsgesetz
- 1910 ARBS mit 125.000 Mitgliedern
- 1910 Fahrradhaus Frisch Auf Teil der Solidarität in Offenbach
- 1911 Bundeshaus des ARBS in Offenbach
- 1912 Bundessparkasse des ARBS
- 1913 ARBS mit 147.557 Mitgliedern
- 1913 Arbeitszeit der Arbeiter pro Woche 53 bis 57 Stunden
- 1913 Jahreslohn eines Arbeiters durchschnittlich 1.163 Mark
- 1914 Preis für ein solides deutsches Tourenrad 100 bis 200 Mark
- 1914 Beginn Erster Weltkrieg
- 1918 ARBS mit 22.461 Mitgliedern
- 1918 Ende Erster Weltkrieg, Abdankung Kaiser Wilhelm II, Weimarer Republik
- 1919 Friedensvertrag von Versailles
- 1919 ARBS mit 103.885 Mitgliedern

Anlage B: Schneeballsystem

Otto Erich Seyfert beschreibt das System wie folgt:

„Man erwarb von dem Händler einen Bogen mit 9 Coupons à 7 Mk. Davon verkaufte man 8 Coupons, deren Inhaber ihrerseits wieder einen solchen Couponbogen bei dem Händler kauften, wobei sie ihren Coupon mit in Zahlung gaben. Sobald die 8 Inhaber der einzelnen Coupons wieder einen Couponbogen verkauft hatten, erhielt der erste Couponkäufer sein Fahrrad ausgeliefert. Er hatte also für 9 Coupons 63 Mk. Bezahlt, davon 8 Coupons = 56 Mk. verkauft, so daß ihm sein Fahrrad nur 7 Mk. kostete.“²⁶²

Allerdings wurde es so immer schwieriger überhaupt noch Fahrräder auf normale Weise und kostendeckend zu verkaufen. Auf Drängen anderer Händler und von Couponinhabern, die keine Käufer mehr für die Coupons fanden, wurde das System bald verboten.²⁶³

Erich Eicker kann man entnehmen, dass dieses System jedoch trotz bestehender Verbote bis in die 1920er Jahre angewandt wurde.²⁶⁴

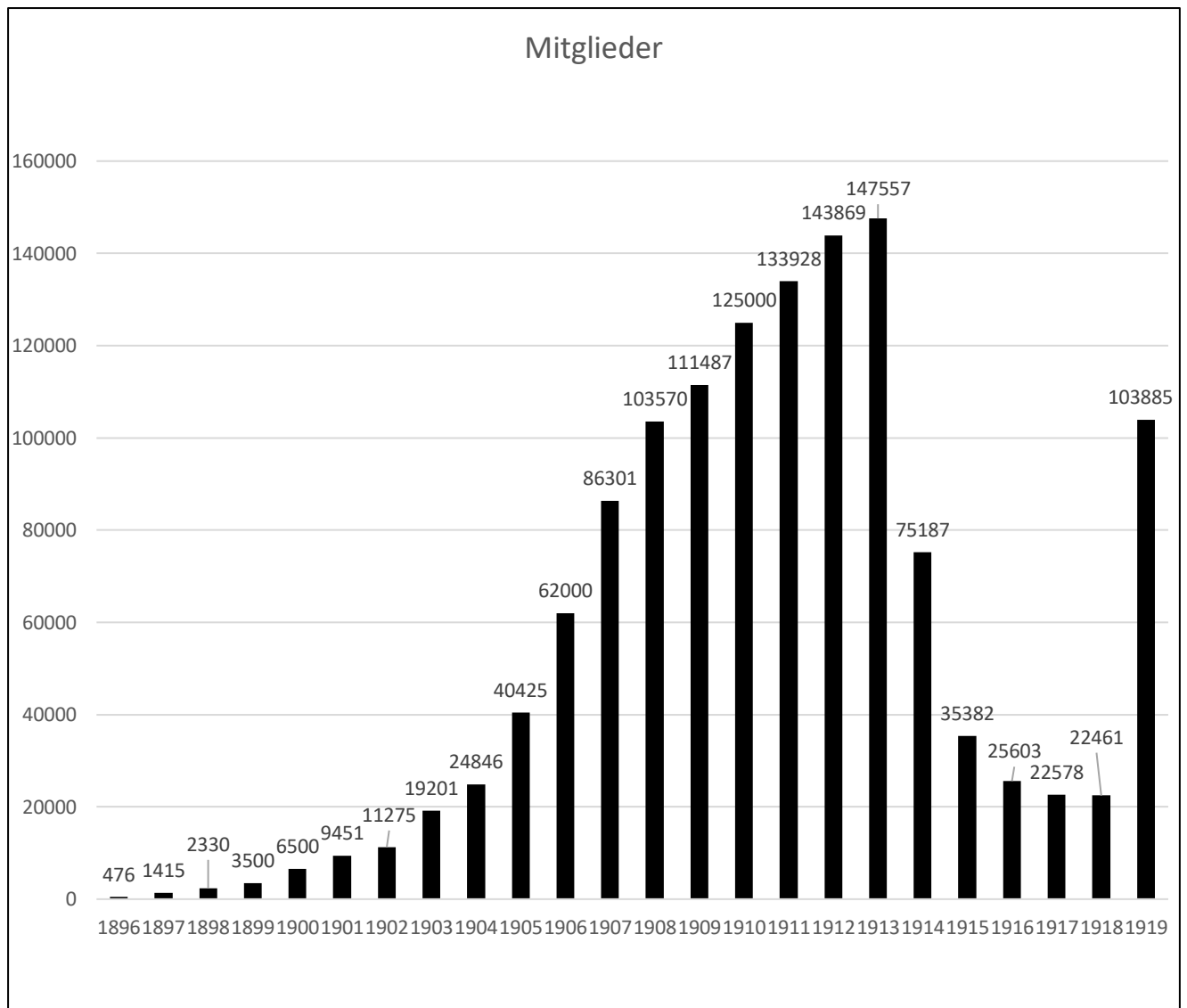
²⁶² Seyfert, Otto Erich: Die deutsche Fahrradindustrie, S. 47.

²⁶³ Vgl.: ebd., S. 48.

²⁶⁴ Vgl.: ebd; vgl. auch: Eicker, Erich: Der Aufbau der deutschen Fahrradindustrie, S. 48–49.

Anlage C: Mitglieder Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität

Aus: Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität. Die bundesgeschichte bis zum Jahre 1926. Sonderdr. nach dem Handbuch. Offenbach am Main: Arbeiter-Radfahrer-Bund Solidarität 1927, S. 72.



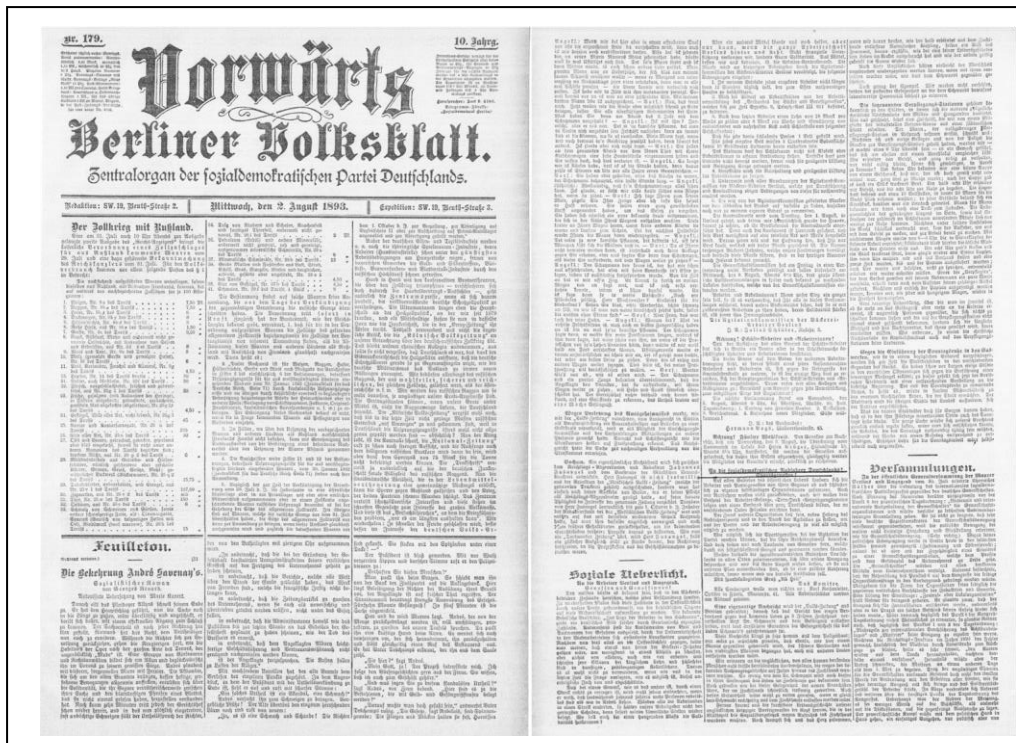
Anlage D: Aufruf im „Vorwärts“ 2. August 1893

Aus: „Vorwärts - Berliner Volksblatt; Beilage“, Jg. 10, Nr. 179, vom 2. August 1893, S. 6.

„An die sozialdemokratischen Radfahrer Deutschlands. Sportgenossen!

Auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens sondern sich die Arbeiter und Parteigenossen von ihren Gegnern ab und schließen sich zu eigenen, selbständigen Organisationen zusammen. Auch wir Radfahrer wollen nicht zurückbleiben; auch wir wollen dem Beispiel der Arbeiter-Gesang-, Turn- und Vergnügungsvereine folgen und einen Verband über ganz Deutschland bilden, der an verschiedenen Orten Filialen errichten kann. Der Zweck unserer Organisation soll sein, neben Hebung des Radfahrsports uns in den Dienst der Agitation zu stellen und uns der Partei und der Arbeiterbewegung soviel als möglich nützlich zu machen. Wie nützlich sich die Sportgenossen bei der Agitation der Partei machen können, hat die letzte Reichstagswahl bewiesen. Und doch stehen uns noch Tausende von Genossen fern, welche durch ein festgeschlossenes Ganzes uns gewonnen werden können. Wollen deshalb die sozialdemokratischen Radfahrer Deutschlands in allen Orten zusammentreten, sich über unsere Anregung besprechen und uns bis Ende August wissen lassen, ob sie mit unserem Plan einverstanden sind, ob sie eine größere Konferenz wünschen sowie wann und wo dieselbe stattfinden soll. - Alle Sendungen wolle man richten an **K a r l R e i ß e n l e i t e r**, Optiker, Fürth, Marienstraße 41
Mit sportlichem Gruß „All Heil!“
Das Komitee“

[Hervorhebungen im Original]



Anlage E: Statut Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität 1908 (Auszug)

„Statut

beschlossen auf dem 7. Bundestage zu Berlin Pfingsten 1908. Gültig vom
1. Juli 1908

Name und Zweck des Bundes

§ 1. Die Vereinigung aller Arbeiter-Radfahrerverein, welche nachstehende Paragraphen anerkennen, führt den Namen Arbeiter-Radfahrerbund Solidarität.

§ 2. Der Zweck des Bundes ist die Hebung und Förderung des Radfahrens in Arbeiterkreisen. Dieser Zweck soll erreicht werden durch:

- a) Pflege der Solidarität, der Aufklärung und Bildung sowie des geselligen Verkehrs der Mitglieder in den Bundesvereinen;
- b) Gewährung einer Unterstützung bei Radunfällen und Todesfällen;
- c) Gewährung von Rechtsschutz;
- d) Kostenlose Lieferung von Wege-Karten an die Vereine;
- e) Zollfreie Grenz-Ueberschreitung nach dem Auslande.

Eintritt und Beitrag

§ 3. [...] Jedes Vereinsmitglied muss Bundesmitglied sein.

Nicht aufgenommen wird, wer einem andern Bund angehört und wer gegen die Interessen der gesamten Arbeiterschaft handelt. [...]"



Anlage F: Festrede Genosse Wendel

Abschrift aus: „Der Arbeiter-Radfahrer“ „Organ für die Interessen der Arbeiter-Radfahrer“, Nummer 337, 16. Jg., vom 15.08.1910, Seite 1.

„[...] Es folgte die F e s t r e d e, die für den verhinderten Genossen Dr. Q u a r c k Genosse W e n d e l von der Frankfurter Volksstimme hielt. Die treffliche Rede wurde oft von stürmischem Beifall unterbrochen. Genosse W e n d e l führte aus:

Verehrte Festversammlung! Die Feier, die Sie heute begehen, ist nicht das x-beliebige Fest eines x-beliebigen Bundes von Sportvereinen, sondern es steckt eine tiefe kulturelle und historische Bedeutung darin. Wie das ganze Wirken Ihrer Organisation, des Arbeiterradfahrerbundes, ist es eine Station auf dem Wege zur Befreiung der Menschheit.

Denn in der Tat dient die Tätigkeit, der Sie im Rahmen Ihres Verbandes obliegen, dazu, den Menschen und vor allem den Arbeiter frei zu machen — frei in technischer, in hygienischer, in sozialer und nicht zuletzt auch in politischer Richtung. Frei in technischer Richtung: vor hundert Jahren noch war der Mensch ein elender Erdenwurm, der im wahrsten Sinne des Wortes an seiner Scholle klebte. Keine geebneten sicheren Landstraßen wie heute, sondern Wege mit Höhen und Tiefen, mit Seen und Morasten, Wege auf denen man bei der üblichen Reise mit dem Kutschwagen die Wahl hatte, das Genick zu brechen oder zu ertrinken oder im Dreck stecken zu bleiben und dann vor Längeweile umzukommen. So war durch die geringe Entwicklung der Verkehrsmittel Dorf von Dorf weiter von einander entfernt als heute Großstadt von Großstadt. Wir heute haben das Fliegen gelernt. Wir fliegen über die Erde mit der Eisenbahn, mit dem Automobil und eben mit dem Fahrrad: wir fliegen durch die Luft mit dem Lenkballon, dem Zeppelin oder dem Parseval, und dem Flugapparat; wir fliegen über das Meer mit den Riesenschnelldampfern; wir fliegen unter dem Meer dahin mit dem Unterseeboot, und der Gedanke, das Wort fliegt in dem Draht des Telegraphen im Zeitraum von Sekunden um den ganzen Erdball. All das sind Errungenschaften des neunzehnten Jahrhunderts, das so viel Umwälzungen auf allen Gebieten mit sich gebracht hat. Versetzen Sie sich einmal hundert Jahre zurück und stellen Sie sich da einen Spaziergang vor Frankfurts Toren vor. Da lustwandelten behäbige Spießbürger im Flauschrock mit der langen Pfeife und erzählten von Krieg und Kriegsgeschrei, wenn hinten fern in der Türkei die Völker aufeinanderschlügen, da kam ein Bauer auf Schusters Rappen ans seinem fernen Dorfe daher und hatte ein Huhn oder eine Gans am Halse gepackt, um sie in die Stadt auf den Markt zu bringen, da wanderten Handwerksburschen daher, bestaubt und den Ziegenhainer in der Rechten, der Briefbote zog seines Weges fürbaß, alle Fortbewegung vollzog sich zu Fuß und es war ein großes Ereignis, wenn einmal ein Fortbewegungsmittel auf Rädern, eine Postkutsche, schwerfällig daherhumpelte. Heute hat die technische Fortbewegung die des Fußgängers sehr zurückgedrängt. Fußgänger treffen Sie vor den Toren der Stadt immer weniger, aber die Elektrische rattert daher, mit Fahrghasten [sic!] gefüllt, Automobile sausen die Straße hin und vor allem flitzen Fahrräder hin und her. Alles radelt! Ausflügler, Männlein und Weiblein, die frohgemut am Horizont verschwinden. Arbeiter, von oder zu ihrer Arbeitsstätte eilend, Bäckerjungen, den Korb mit frischen Brötchen vor sich, radelnde Metzgerburschen, radelnde Schornsteinfeger und, da wir in Preußen sind, selbstverständlich auch radelnde Schutzleute.

So dient das Fahrrad dazu, den Menschen unabhängiger zu machen von Raum und Zeit. Zuweilen haben Diözesanverordnungen den geistlichen Herren der katholischen Kirche das Radfahren verboten und mit Recht!, denn das Rad trägt v o r w ä r t s, nicht r ü c k w ä r t s! Aber für Angehörige der modernen Arbeiterklasse, deren Losung auf jedem Felde lautet: ‚Vorwärts und immer vorwärts!‘ ist das Rad des[sic!] geeignete Beförderungsmittel. Seine Schnelligkeit ist geradezu ein Sinnbild für die Schnelligkeit, mit der die Arbeiterklasse vorwärts drängt.

Und damit wären wir bei der sozialen Seite der Befreiung, die das Fahrrad vollbringt. Der größte Frankfurter, Goethe, lebte und webte ganz in der Zeit der Geruhsamkeit, in der Zeit der Postkutsche, die keine Eisenbahn und kein Fahrrad kannte. Wie würde er staunen, wenn er hören könnte, daß es einen Bund gibt, 130 000 Männer und Frauen der unterdrückten, der nichtsbesitzenden Klasse umfassend, von denen jeder eine Maschine sein eigen nennt, die ihn blitzschnell hierhin und dorthin trägt! Früher war die Schnelligkeit der Fortbewegung ein Monopol der Besitzenden. Der Reiter war der Ritter. Und der Besitz eines Pferdes war ein Zeichen, daß man zur herrschenden Klasse gehörte. A b e r d a s F a h r r a d i s t d i e D e m o k r a t i s i e r u n g d e r S c h n e l l i g k e i t! Das Pferd war die Schnelligkeit für Einzelne, das Fahrrad brachte den Massen die Schnelligkeit, und machte sie dadurch freier. Der Unterdrückte des Mittelalters war nicht nur durch die Ketten der Leibeigenschaft an die Scholle gefesselt, sondern er konnte sich auch rein körperlich wegen der Unzulänglichkeit der Verkehrswege und Verkehrsmittel nicht leicht und schnell fortbewegen. Sie aber fliegen über die Erde dahin.

In Ihrer Befreiung von allem Joch und allem Druck leistet Ihnen das Fahrrad in mehr als einer Beziehung wertvolle Dienste. Mit der Zunahme der Wohnungsnot wird der Arbeiter immer mehr in die Vororte hinausgedrängt und ist oft sehr weit von seiner Fabrik entfernt. Das Rad trägt ihn schnell und sicher nach seiner Arbeitsstätte und wieder nach Hause, oft schneller und stets sicherer, als die Elektrische, und vermehrt so die Zeit, die ihm übrig bleibt zu seiner Erholung, Belehrung und Aufklärung.

Auch in gesundheitlicher Richtung macht das Rad den Arbeiter freier. Keine Klasse der Gesellschaft ist in dieser Richtung so in den Nachteil gesetzt, wie die Arbeiterklasse, denn ihre Mitglieder lassen sich die Lungen zerfressen von dem scharfen Eisenstaub und die Nerven zerstören von dem nie rastenden Gestampfe der Maschinen, und die Zeit ihrer Erholung ist gar karg bemessen. Das Fahrrad erweitert diese Erholungszeit, denn in wenigen Minuten trägt es seinen Reiter aus dem Dunst der großen Städte in die reine Lust der freien Natur. Das Fahrrad hat geholfen, dem Arbeiter die Natur zurückzuerobern.

Auch der Arbeiterklasse im ganzen bringt Ihre Tätigkeit Gewinn in ihrem großen Emanzipationskampfe. Die bürgerlichen Radfahrervereine gehen mehr oder minder auf in Vereinsmeierei und Vereinssimpelei mit sehr oft hurrapatriotischem Anstrich. In der bürgerlichen Gesellschaft gilt der Kampf des Einzelnen gegen den Einzelnen als Naturgesetz, und es ist geradezu ein Spiegelbild dieser kapitalistischen Gesellschaft mit ihrer wilden Konkurrenzjagd um den Profit, wenn die bürgerlichen Radfahrervereine ihre Hetzjagden, ihre Rennen veranstalten. Um ein Diplom, eine Medaille, eine Kette geht alles Zusammengehörigkeitsgefühl zum Teufel, jeder sucht jeden rücksichtslos zu schlagen und krankhafter Ehrgeiz, Zank und Streberei sind die Folge. Sie sind frei von diesem Wahnwitz! Sie tragen als Zeichen ein leuchtendes S auf flammenrotem Grunde. S o l i d a r i t ä t — das ist die Zauberformel, die sich als ein unzerreißbarer Reif um die Arbeiterklasse legt: alle für einen — einer für alle! Dieses Gefühl der Brüderlichkeit, der Zusammengehörigkeit pflegen Sie mit Ihrer

Tätigkeit und wecken damit, was als Bestes in der Brust des Arbeiters schlummert: das Klassenbewußtsein!

Das ist die wichtigste Ausgabe, die Sie zu erfüllen haben. Die Klassenbewegung des Bürgertums spielte sich zum großen Teil in den Formen der Sportvereine ab. Als nach 1818 sich die Reaktion mit bleiernem Druck auf Deutschland lagerte, erhoben die Turnvereine das Banner der Einheit und Freiheit. Als 30 Jahre später das Bürgertum auf die Barrikaden stieg, fochten wieder Turner im Vorderkampf, und als in den sechziger Jahren die Sehnsucht nach deutscher Einheit und Freiheit besonders stark war, gründete man wieder Sportvereine, Turnvereine und Schützenvereine zur Vorbereitung auf die bürgerliche Revolution. Diese Flucht der politischen Bewegung in die Sportvereine war damals eine Notwendigkeit, denn ein Vereins- und Versammlungsrecht gab es noch nicht und alle Zusammenkünfte zu politischen Zwecken waren verboten. Heute und mit der Arbeiterklasse ist das anders. Sie hat ihren politischen Kampfplatz und ihre politische Kampforganisation. Mit ihrem Klassenkampf braucht sie sich nicht in die Sportvereine zu flüchten, aber die Arbeitersportvereine haben nur dann eine Existenzberechtigung, wenn sie sich im Rahmen des großen Befreiungskampfes der Arbeiterklasse bewegen. Das hat redlich Ihre Solidarität getan. Wenn Partei und die Gewerkschaften die große geschlossene Armee darstellen, die mit Infanterie und Artillerie vorwärts marschiert, dann sind Sie auf Ihren stählernen Rossen die roten Husaren des Klassenkampfes, die Aufklärungspatrouillen, die um das Heer herumschwärmen. Sie kommen auf ein Gelände, auf das die Hauptmacht nicht immer hingelangt, und Sie arbeiten für die Hauptmacht, indem Sie einmal bei Ihren Mitgliedern Klassenbewußtsein wecken und dann, indem Sie unmittelbar Ihr Stahlroß in den Dienst der guten Sache stellen, indem Sie hinausradeln aufs Land, wo noch Finsternis die Köpfe umhüllt, und Flugblätter in Hütte und Werkstatt tragen, indem Sie bei den Reichstagswahlen die Agitation unterstützen und sich auch wie jüngst bei Straßendemonstrationen dem Meldedienst widmen, um zu signalisieren, wenn der Feind kommt.

Darum dürfen Sie stolz sein ans den wohlverdienten Haß aller Mächte des Rückschritts. Ich brauche Sie nicht erst daran zu erinnern, wie in den neunziger Jahren Ihr Bund aufgelöst wurde und wie seitdem die Schikanen von oben und unten nicht aufgehört haben. Die Gerichte erklären den Arbeiterradfahrerbund für einen politischen Verein, die Landräte und Amtsvorsteher treiben ihm die Lokale ab, die Polizisten und Nachtwächter machen seinen Mitgliedern Protokolle, die Pfaffen verdammen ihn von den Kanzeln herab und sogar die reaktionären Dorfköter kläffen wütend hinterdrein, wenn die freien Radler daherfahren. Sie haben es sich nicht kümmern lassen, Sie sind weiter gefahren und haben die Meute kläffen lassen, und Sie sind flott weiter gefahren! In vierzehn Jahren ein Aufschwung von ein paar Hundert Mitgliedern auf 130 000 — da können Sie es sich vorstellen, mit wie innigen Wünschen und Gefühlen die Gegner an den Türen Ihres Festsaals stehen. Schöner als die Zahlreichen Glückwünsche und Blumensträuße, die Ihnen in diesen Tagen dargebracht werden, ist der Strauß, den Ihnen aus Dornen und Disteln der Haß gewunden hat. Vorgestern nämlich spritzt die ‚Post‘, das berüchtigte Scharfmacherorgan, seinen Geifer auf die Arbeitersportvereine aus und meint: ‚Besonders mögen die Eltern ein wachsames Auge haben, welchen Sportvereinen ihre Söhne sich zuwenden. Wie häufig wännen sie ihre Kinder gut aufgehoben in Vereinen, deren wahre Bestrebungen sie nicht kennen. Möchten sie stets bedenken, daß aus dem Mitgliede eines Arbeitersportvereins in kurzer

Frist ein waschechter Genosse wird. Die Hauptsache in diesen Vereinen ist und bleibt die Pflege der politischen Agitation im Sinne sozialdemokratischer Irrlehren.

Verehrte Anwesende! Nehmen Sie als Lob und Ansporn, was hier der Haß ausspricht. Machen Sie in der Tat alle Ihre Mitglieder zu waschechten Genossen, so waschecht, daß kein Regen und kein Wind mehr die schöne rote Farbe herunterbringt. Sorgen Sie, daß aus freien Radlern freie Menschen werden! Dann treiben Sie nicht nur jeder sein kleines Rad vorwärts, sondern dann helfen Sie auch das große Rad der Entwicklung vorwärts treiben. Frisch auf! [Sperrungen im Original]

Stürmischer anhaltender Beifall belohnte den Redner. [...]"

Die Arbeit = der Arbeiter-Radfahrer

Organ für die Interessen

der Arbeiter-Radfahrer

Verlag und Redaktion: R. Rohlf, Offenbach a. M., Bernstraße 16.

Bundes-Geschäftsstelle: Carl Hübler, Offenbach a. M., Bernstraße 16.

Nummer 337

Offenbach am Main, den 15. August 1910

16. Jahrgang

— Auflage 143 000 —

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.

Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...
Wäster Bundestag in Frankfurt a. M.
Willkommen herzlich in des Wäster Landes, die für den Bundestag heute so reichlich...

Anlage G: Unstimmigkeit Wendel

Festrede Genosse Wendel auf dem Bundestag des Arbeiter-Radfahrerbundes „Solidarität“ im August 1910.

Die Festrede des Genossen Wendel wird in einigen Quellen und von unterschiedlichen Autoren abgedruckt bzw. zitiert. Bei ihrer Prüfung sind Unstimmigkeiten aufgetaucht, die hier dokumentiert werden sollen.

1. Die Festrede des Genossen Wendel ist in der Zeitung „Der Arbeiter-Radfahrer“ dem „Organ für die Interessen der Arbeiter-Radfahrer“, Nummer 337, 16. Jg., vom 15.08.1910 auf Seite 1 in einem umfangreichen Bericht mit dem Titel „**Achter Bundestag** in Frankfurt a.M.“ abgedruckt. (siehe Anlage F)
2. Der **8. Bundestag** des Arbeiter-Radfahrerbundes hat aber nach der von Arthur Frahnert zusammengestellten Übersicht „Die Bundesgeschichte bis zum Jahre 1926“ in „Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität“ im Jahr 1908 in Berlin stattgefunden. **Im August 1910 hat jedoch der 9. Bundestag in Frankfurt a.M. getagt.** Leider führt Frahnert den Auftritt Wendels in seinem Bericht nicht auf, dennoch muss davon ausgegangen werden, dass Wendel auf dem 9. Bundestag in Frankfurt aufgetreten ist.²⁶⁵ Siehe dazu auch Anlage F.
3. Aus der o.a. Rede auf dem „**8. Bundestag**“ zitiert Timmermann 1973 in „Geschichte und Struktur der Arbeitersportbewegung 1893-1933“, bezieht sich aber in seiner dazu gehörigen Endnote (8) auf die „Westdeutsche Arbeiterzeitung“ (siehe 4.), vom 08.07.1911.²⁶⁶
4. Die „Westdeutsche Arbeiter-Zeitung, Organ für die Interessen der arbeitenden Stände“ und „Organ des Verbandes kath. Arbeiter- und Knappenvereine Westdeutschlands“, zitiert in der Nr. 27, 13. Jg., vom 08.07.1911 (ein Jahr nach dem besagten Bundestag) auf Seite 159-160 ebenfalls auszugsweise aus o.a Rede, um zu verdeutlichen, wie politisch der Arbeiter-Radfahrerbund tatsächlich agiert. Als Quellenangabe steht dort: „Auf dem **achten Bundestage** der „Solidarität“ im vorigen Jahre sagte der offiziöse Festredner u.a.: [...]“.

²⁶⁵ Vgl.: Frahnert, Arthur: Werden und Wachsen des Arbeiter-Radfahrer-Bundes Solidarität, S. 41–47.

²⁶⁶ Vgl.: Timmermann, Heinz: Geschichte und Struktur der Arbeitersportbewegung 1893-1933, S. 10.

5. 1981 zitiert Beduhn in der „Chronik des Arbeiterradfahrbundes Solidarität“, ebenfalls aus der Rede Wendels, gibt als Quelle in der Fußnote (3) an: „Der Arbeiterradfahrer; 16. Jg.; Nr. 337 v. 15. August 1910; z.n. Pankow, ebd.; S. 334.“ In der Fußnote (2) weist er mit Bezug auf das Handbuch 1927 auf den Fehler Pankows hin, der **fälschlicherweise den 8. Bundestag** aus dem o.a. Artikel übernommen hätte.²⁶⁷
6. Beduhn zitiert dann 1982 in „Die Roten Radler“ erneut aus dem besagten Artikel, bezieht sich jetzt aber mit weiterem Hinweis auf Timmermann (siehe 3.). Beduhn führt hier wie in der „Chronik des Arbeiterradfahrbundes Solidarität“ einen Satz an „Darum dürfen Sie stolz sein auf den wohlverdienten Haß aller Mächte des Rückschritts.“, der zwar in „Der Arbeiter-Zeitung“ (siehe 1.) abgedruckt ist, sich aber weder bei Timmermann (siehe 3.), noch in der „Westdeutschen Arbeiter-Zeitung“ (siehe 4.), auf die sich wiederum Timmermann bezieht, finden lässt.²⁶⁸
7. 2016 zitiert Beduhn, jetzt **nach** Timmermann, in einem Zeitschriftenbeitrag aus dem Jahr 2016 erneut aus der Rede Wendels und zwar wieder mit dem o.a. Satz (siehe 6.).²⁶⁹
8. Auch Ebert bedient sich in ihrem Buch „Radelnde Nationen“ 2010 der Rede Wendels, die er, wie sie richtig feststellt, beim **9. Bundestag** gehalten hat. Als Quelle nutzt sie die Nr. 337 der Zeitung „Der Arbeiter-Radfahrer“ von 1910, gibt aber in der Fußnote als Überschrift des Artikels „Unsere Aufgaben“ an, die in der Zeitung (siehe 1.) jedoch nicht vorkommt.²⁷⁰

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass Wendel seine Rede im August 1910 auf dem 9. Bundestag des Arbeiter-Radfahrbundes in Frankfurt a.M. gehalten hat. Die ursprüngliche Rede ist in der Zeitung „Der Arbeiter-Radfahrer“ dem „Organ für die Interessen der Arbeiter-Radfahrer“, Nummer 337, 16. Jg., vom 15. August 1910 auf Seite 1 vollständig, jedoch mit falscher Überschrift „Achter Bundestag in Frankfurt a.M.“ abgedruckt. Die darauf folgenden Zitierungen bauen teilweise aufeinander auf, wiederholen Fehler, korrigieren sie oder zitieren falsch.

²⁶⁷ Vgl.: Beduhn, Ralf: Chronik des Arbeiterradfahrbundes "Solidarität," 1896-1977, S. 24.

²⁶⁸ Vgl.: Beduhn, Ralf: Die Roten Radler, S. 45.

²⁶⁹ Vgl.: Beduhn, Ralf: Die "Roten Husaren des Klassenkampfes", S. 8.

²⁷⁰ Vgl.: Ebert, Anne-Katrin: Radelnde Nationen, S. 330–331.

Anlage H: Köchin und Madame

Aus: Rabenstein, Rüdiger: Radsport und Gesellschaft. Ihre sozialgeschichtlichen Zusammenhänge in der Zeit von 1867 bis 1914. 2. Aufl. Hildesheim, München und Zürich: Weidmann 1996. S. 61.

*"Eine moderne Köchin: 'Was, die gnädige Frau fährt auch Rad?
Da sind wir ja Sportskameraden!'"*
In: *Fliegende Blätter*. (ca. 1898) Bd.108, Beilage o.S.

