

„Wir halten mutig fest zusammen“¹

Arbeiterradfahrer: Vergemeinschaftung durch Sporttreiben

Die hier abgebildete Postkarte von 1922 stammt aus der Sammlung des Landesmuseums Württemberg und liegt in der Landesstelle für Volkskunde als Reproduktion vor. Zusammen mit anderen Fotografien zum Thema Arbeiterradfahrervereine ist sie Teil der fotografischen Dokumentation einer Ausstellung aus dem Jahr 1981 des Landesmuseums mit dem Titel „Arbeiterbewegung – Arbeiterkultur Stuttgart 1890 bis 1933“². Die Abbildungen der Arbeiterradfahrervereine sind fast ausschließlich Reproduktionen. Grund dafür ist, dass die Fotos entweder privaten Leihgeber*innen gehörten oder aus Vereinsarchiven stammten und nur zur Reproduktion ausgeliehen worden waren.

Ziel des gemeinsamen Sports der Arbeiterradfahrervereine des frühen 20. Jahrhunderts war die Vergemeinschaftung durch gemeinsame Ausflugfahrten. Zudem diente das Fahrrad als Vehikel der politischen Aufklärung. Der auf der Postkarte abgebildete Radfahrer fährt über den Globus und schwenkt eine Fahne mit dem Bundesgruß „Frisch auf!“ und dem Bundeswappen. Unter dieser Fahne schlos-



Abb. 1: Eine Postkarte aus dem Jahr 1922 vom Arbeiterradfahrer Bund Solidarität.

sen sich die Arbeiter*innen zusammen – es entstand eine Gemeinschaft durch das Radfahren.

Arbeiterfahrradvereine traten erstmals Ende des 19. Jahrhunderts in Erscheinung, als Fahrräder durch Massenproduktion und Importe für die Arbeiterklasse langsam erschwinglich wurden. Sie waren Teil der Arbeiterkulturbewegung in Deutschland, die aus Arbeitersport-, Arbeitergesangs- und Arbeiterwandervereinen bestand und aus Arbeiterbildungsvereinen hervorgegangen war. Innerhalb dieser Bewegung waren die Sportvereine (Radfahr-, Schwimm, Turn-, u.a.) die mitgliedstärksten Einzelorganisationen.³ Die verschiedenen Arbeitervereine wuchsen bis zu ihrer Auflösung durch die Nationalsozialisten im Jahre 1933 zu großen Kulturorganisationen der Arbeiterschaft heran.⁴

Die Zielsetzung des 1896 gegründeten Arbeiter-Radfahrerbundes „Solidarität“ war es, die radfahrende Arbeiterschaft zu vereinen und ihre Interessen zu vertreten.⁵ Anfangs beauftragte die SPD die „Solidarität“-Radfahrer in ihren jeweiligen Ortsvereinen mit verschiedenen Aufgaben – sie sammelten Spenden für streikende Kolleg*innen oder halfen, bei den Reichs- und Landtagswahlen Stimmzettel einzusammeln. Ebenso radelten sie an Wochenenden zusammen durch die Dörfer, um Werbung für die Gewerkschaften und die sozialdemokratische Partei zu machen.⁶ Trotz dieser politischen Aspekte dienten solche Ausflüge vielmehr der eigenen Entspannung und dem Vergnügen der Radfahrer*innen. Dies führte dazu, dass die Clubs in der SPD sehr umstritten waren: Die Partei hatte Sorge, dass die politischen Pflichten in den Hintergrund treten würden.⁷ Nichtsdestotrotz war das Fahrrad auch ein Vehikel sozialer und politischer Programme, wie man an der hier abgebildeten Postkarte des Bundes „Solidarität“ sehen kann.

Die „Soli“-Mitglieder⁸ wurden als ‚rote Kavallerie‘ bezeichnet. Sie sahen sich als Vorhut der sozialdemokratischen Bewegung. Es entstanden Arbeiternetzwerke über weite räumliche Strecken, denn „auf [ihren Rädern] sitzend, zählt keine Entfernung“⁹. Wanderfahrten waren eine Gelegenheit, Arbeiterradler*innen von anderen Ortsgruppen kennenzulernen und förderten eine Vergemeinschaftung über größere Distanzen hinweg. Die Vereine erlebten ihre Blütezeit in den 1920er-Jahren mit 350.000 Mitgliedern und 5.000 Ortsgruppen des Bundes im Jahr 1923.¹⁰ Sie hatten eine Verbandszeitung, den *Arbeiter-Radfahrer*, Exemplare davon sind in der Württembergischen Landesbibliothek archiviert. Die „Solidarität“ wurde größer als die bürgerliche Radfahrerbewegung und avancierte zur bedeutendsten Radfahrerorganisation der Welt.¹¹

Neben dem „hauptsächliche[n] Zweck“¹² der politischen Agitation lag ein weiterer Schwerpunkt im Kampf gegen die Zwänge und die als „schädlich“ empfundenen Auswirkungen des Lebens in einer Industriegesellschaft, wie sich 1895 in der Zeitung *Arbeiter-Radfahrer* nachlesen lässt. Das Ziel der Arbeiterfahrradvereine lautete, die Gesundheit und die physikalische sowie psychi-

sche Stärke der Arbeiterklasse zu fördern. Das Fahrrad wurde zum Sinnbild kollektiver Sehnsüchte nach ländlicher Idylle und gemeinschaftlichen, naturnahen Erfahrungen im Grünen. Das Rad ermöglichte die Flucht aus der Stadt und dem Arbeitsleben. Gemäßigtes und gesundes Sporttreiben war neben dem politischen Zweck ein wichtiges Streben der Arbeiter-Radfahrer; Wettkampfradrennen und den damit verbundenen „Ehrgeiz“ lehnten sie allerdings ab.¹³ Mit dieser Ablehnung grenzten sie sich von den bürgerlichen Radfahrervereinen ab, die das Fahrrad eher als „Luxusgegenstand“ betrachteten.¹⁴ Dennoch fanden oft inoffizielle Radrennen der Arbeitervereine statt.¹⁵

Im Gründungsjahr des Bundes „Solidarität“ wurden mehrere Ortsevereine ins Leben gerufen – so auch 1896 in Zuffenhausen bei Stuttgart. Reproduktionen von Fotografien dieses Arbeiterradfahrerclubs finden sich in der Landesstelle für Volkskunde. Durch Geselligkeitsformen, Reigen und Wanderfahrten strebten sie nach einer politischen „Willensbildung“ und dem Zusammenhalt der Radsporttreibenden.¹⁶

Die Fotografie von 1929 zeigt eine Achter-Gruppe aus Zuffenhausen beim Kunstradfahren, der bevorzugten Disziplin des Bundes. Sie bilden einen sogenannten Steuerrohreigen. Die Beliebtheit des Kunstradfahrens lag darin



Abb. 2: Acht Männer des Arbeiterradfahrervereins Zuffenhausen bilden einen Steuerrohreigen. Von links nach rechts: M. Bass, K. Häfele, S. Rau, P. Endreß, P. Stocker, K. Weigle, E. Kempf und R. Schulze, 1929.

begründet, dass die gelungenen Vorführungen von der Zusammenarbeit der Arbeiter*innen abhingen. Anders als bei Wanderfahrten geht es beim Kunstradsport, sowohl visuell als auch in der Ausführung, um eine gemeinsame Aufgabe.¹⁷ Hier spielt nicht nur die Wirkung des Gruppenerlebnisses auf die Sportler*innen eine Rolle, sondern auch der nach Außen getragene Effekt auf die Zuschauer*innen. Das Foto vermittelt diese starke Botschaft des Zusammenhalts. Dies wurde auch im *Arbeiter-Radfahrer* vermittelt: Dort hieß es, sie „sollen sich unter sich vereinigen und ihren Sport zur Nutzung der Partei betreiben“¹⁸. Das Mantra „seid einig, so werdet Ihr stark sein“ wird beim Kunstradfahren bildhaft dargestellt – so auch in der Performanz des Achter Reigens – einer besonders außergewöhnlichen körperlichen und technischen Herausforderung, bei der die Übungen möglichst synchron durchgeführt werden müssen. Diese benötigte Synchronität, die Uniformen und starken Blicke in die Kamera stehen plakativ für das Ziel, die gemeinsamen Arbeiterwerte anhand des Kunstradfahrens auszudrücken.

Der Verein mündete in den frühen 1930er-Jahren in einen Sportverein und gab sich den Namen „Sport und Kulturvereinigung Solidarität Zuffenhausen e.V.“, in dem sich darüber hinaus auch andere Sportler*innen, Musiker*innen und Schachspieler*innen zusammenschlossen. 1933 wurde der Verein, wie alle anderen Arbeitersportvereine, durch die Nationalsozialisten zerschlagen und seine Sportgeräte beschlagnahmt. 1947 gründete sich dann aus sämtlichen Sportvereinen vor Ort, inklusive dem ehemaligen Arbeiter- Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität“ der Turn- und Sportverein (TSV) Zuffenhausen 1899 e.V.

Arbeiten, Radfahren und Behauptungsstrategien

Den Arbeiterradfahrer*innen des frühen 20. Jahrhunderts diente das Fahrrad als eine Behauptungsstrategie, die den Arbeitenden half, ihre Freiheit außerhalb der Arbeit zurückzuerobern. Dies geschah nicht nur anhand der politischen Botschaft, die sie mittels des Fahrradfahrens vertraten und verteilten, sondern auch durch die Körperlichkeit des Radfahrens. Körperlichkeit war für die Arbeitenden von großer Bedeutung. Das gemeinsame Erlebnis auf dem Fahrrad trug zu Selbstbewusstsein und Stolz bei – sei es durch Wanderfahrten oder die Vorführung kunstvoller Übungen. Das Erleben von hohen Geschwindigkeiten und die Beherrschung des fragilen Balanceaktes mit dem eigenen Körper, wie es auf dem Stuttgarter Marktplatz vorgeführt wird, stellen eine Art Inszenierung von Zugehörigkeit zu einer Gruppe dar.

Die Sportler waren eins und schlossen sich zusammen, um die Vorteile des Fahrrads für ihr Leben zu nutzen. Die Inszenierung kann als Reaktion auf eine anonyme Massengesellschaft verstanden werden, mit der die Arbeiter*innen behaupten, keine gesichtslosen, kleinen Rädchen in der großen Maschinerie



Abb. 3: Der Arbeiterradfahrerverein Zuffenhausen bei einem Auftritt auf dem Stuttgarter Marktplatz.

der Industriegesellschaft zu sein. Ihr Körper war dabei häufig das einzige symbolische Kapital, das sie in den Kampf für ihre Rechte einbringen konnten.

Die jüngste ethnografische Forschung zum Radfahren von Stefan Groth an der Universität Zürich bestätigt den untrennbaren Zusammenhang zwischen sozialen und kulturellen Dimensionen des Sporttreibens. Der Einfluss der Praxis des Radfahrens auf den Lebensstil, soziale Beziehungen zu anderen Menschen und die daraus resultierende eigene Wahrnehmung der Welt – geistig und sinnlich – machen die naheliegende Verbindung zwischen Fahrrad, Radfahren und dem arbeitenden Menschen deutlich. Diese Verknüpfungen erklären, warum die Arbeiterklasse diese Praxis einsetzte, um über ihre soziale Lage zu bestimmen.¹⁹ Die unmittelbare Nähe des Fahrrads zum Körper und der damit verbundene Zutritt in die persönliche Sphäre des Lebens tragen ohne Zweifel zu seiner Rolle als „Vehikel sozialer Veränderung“ bei und erklären die Faszination der Arbeiterschaft an dem Velo.²⁰ Das Radfahren war also nicht nur ein vergemeinschaftendes Handeln zwischen Menschen, sondern auch ein Wechselspiel zwischen Mensch und Maschine. Dies sieht man in den Fotos der Arbeiterradfahrer Zuffenhausens, die fast unzertrennlich von ihren Rädern wirken. Ihr Vertrauen ineinander sowie in ihre Sportgeräte ermöglicht die Vorführung eines solchen Manövers.

„Gegenentwurf zum rationalen und Zweckhandeln des Arbeits- und Erwerbslebens“²¹

Das Fahrradfahren, und im Falle Zuffenhausen das Kunstradfahren, schufen für die Sportler*innen einen Gegenentwurf zu ihrem täglichen Arbeitsleben in der Fabrik, welches zielgerichtetes und anwendungsbezogenes Handeln von ihnen verlangte. Beim Sporttreiben traten sie in eine andere Sphäre ein, in der ihr Handeln nicht als profitgewinnend, produktiv oder zweckgebunden gedacht war. Industriearbeit verlangte Struktur, die teilweise in die Privatsphäre übertragen wurde. In einer Zeit, in der das Privatleben immer mehr von fremden Mächten strukturiert wurde, schlossen sich arbeitende Menschen in Anerkennung der Mobilitätsfreiheit, die ihnen das Fahrrad schenkte, sozial und geographisch zusammen, denn „der Radler [...] fliegt hinaus, wann und wohin es ihm beliebt [...]“. ²²

Arbeiten und Radfahren in der Gegenwart

Das Potenzial und die Faszination des Fahrrads als Symbol für Mobilität und Vernetzung, für das Erweitern von Grenzen und die Überwindung von Distanzen besteht heute noch. Sichtbar wird dies nicht nur anhand neuer Trends wie der Vintage Steel Bikes, die eine Nostalgiewelle hervorrufen, sondern auch an dem noch bestehenden Rad- und Kraftfahrerbund „Solidarität“ Deutschland und an Initiativen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ in Baden-Württemberg.²³ Darüber hinaus gibt es Aktionstage und Open Days, bei denen die Vorteile des Radfahrens für körperliche und geistige Gesundheit zum Thema gemacht werden. Der jährliche Fahrradaktionstag auf dem Stuttgarter Schlossplatz ist ein Beispiel dafür, wie die Stuttgarter Ämter das städtische Leben anhand einer Zunahme des Radverkehrs zu bereichern versuchen.

Sie bemühen sich, Arbeitswege anhand des Radfahrens nachhaltiger zu gestalten. Auf spielerische Weise werden „alle, die in der teilnehmenden Kom-



Abb. 4: Wie viele Kilometer kann Stuttgart radeln? Das Fahrrad als städtisches Umgestaltungsgerät bei dem Stuttgarter Fahrradaktionstag 2018.

mune arbeiten“ dazu aufgefordert, an dem Stadtradeln teilzunehmen und gemeinsam als Stadt die Kilometer zu zählen sowie „die Stadt Stuttgart im Vergleich zu anderen Kommunen nach vorn zu pushen“²⁴. Ein ähnliches Gemeinschaftsgefühl wie auf den Bildern des Zuffenhausener „Solidarität“-Clubs wird unter Arbeitskolleg*innen implementiert, um die Ziele der Stadtämter zu verwirklichen.

Das Radfahren wird hier auch eingesetzt, um Stadtbewohner*innen und Arbeitskolleg*innen zur Zusammenarbeit anzuspornen. Welche Stadtbewohner*innen radeln die längste Strecke? Solche Initiativen werden von Arbeitgeber*innen auch als Form des Gesundheitsmanagements eingesetzt. Es soll vor allem dazu dienen, die Arbeitnehmer*innen durch die Bewegung an der frischen Luft produktiver zu machen. Das Radfahren wandelt sich dadurch in den Augen der Arbeitgeber*innen vom Gerät der Vergemeinschaftung unter Arbeitenden zum Werkzeug der Produktivitätssteigerung.

Nichtsdestotrotz bleibt das Fahrrad immer noch ein Mittel des Protests, wie man beispielsweise bei den Aktionen der Protestbewegung „Critical Mass“ gut beobachten kann. Hier sammeln sich Radfahrer*innen en masse und fahren zusammen durch die Straßen, um Platz für den Radverkehr zurückzugewinnen und ein Zeichen gegen umweltschädliche Autos zu setzen. Critical Mass Stuttgart bezeichnet sich als die „Gegenbewegung zur alltäglichen Blechlawine auf Stuttgarts Straßen“ und versucht anhand der Praxis des gemeinsamen Radfahrens eine Diskussion über die Zukunft der städtischen Fortbewegung auszulösen und Kritik gegenüber umweltfeindlichen Verkehrsmittel zu äußern.²⁵

Anmerkungen

- 1 Bundeslied. In: Liederbuch für Arbeiterradfahrer Vereine. Bundesvorstand des Arbeiterradfahrerbundes Solidarität, Stuttgart 1897, S. 1-2, hier S. 1.
- 2 Brune, Thomas/Götttsch, Silke/Haspel, Jörg/Weitz, Ulrich: Arbeiterbewegung – Arbeiterkultur. Stuttgart 1890-1933. Begleitheft zur Ausstellung. Stuttgart, 1981.
- 3 Teichler, Hans Joachim/Hauk, Gerhard: Einleitung. In: Dies. (Hg.): Illustrierte Geschichte des Arbeitersports. Berlin 1987, 7-8, hier S. 7.
- 4 Ebd.
- 5 Bäumer, Mario: Wer fuhr Fahrrad von 1860-1910? Elitäres Spielzeug, Sportgerät, Gebrauchsgut. In: Eva Maria Gramlich/Yvonne Maier/Thomas Kosche (Hg.): 2 Räder – 200 Jahre. Freiherr von Drais und die Geschichte des Fahrrades. Katalog zur Großen Landesausstellung 2016 Baden-Württemberg. Darmstadt 2016, S. 132-143, hier S. 136.
- 6 Ebd., S. 135.
- 7 Ebd., S. 136.
- 8 Beduhn, Ralf: Solidarität auf zwei Rädern. Der Arbeiter-Radfahrerbund. In: Teichler/Hauk (Hg.) 1987, S. 119-131, hier S. 119.
- 9 O.A.: Was sollen und was wollen die Arbeiter-Radfahrer? In: Der Arbeiter-Radfahrer 1 (1895), S. 1-2, hier S. 1.
- 10 Beduhn 1987, S. 119.
- 11 Ebd.
- 12 O.A. 1895, S. 1.
- 13 Rengert, G.: Die Arbeiter-Radfahrer Deutschlands und ihr Programm. In: Der Arbeiter-Radfahrer 3 (1895), S. 1.
- 14 O.A. 1895, S. 1.
- 15 Schönberger, Klaus: „Dann kann man doch am Abend nicht mit denen zusammen turnen.“ Arbeitersport in der schwäbischen Provinz. In: Teichler/Hauk (Hg.) 1987, 75-82, hier S. 81.
- 16 Jubiläumsfestschrift. 100 Jahre Radsport in Zuffenhausen. 1904-2014. TSV-Zuffenhausen e.V. 2004, S. 21.
- 17 Beduhn 1987, S. 127.
- 18 O.A. 1895, S. 1.
- 19 Groth, Stefan/Krahn, Yonca: Sensing Athletes. Sensory Dimensions of Recreational Endurance Sports. In: Journal of Ethnology and Folkloristics 11 (2017), S. 3-23.
- 20 Krahn, Yonca/Tschofen, Bernhard: Zürcher Velokulturen. Das Fahrrad als Vehikel des Städtischen. In: Dies. (Hg.): Velo. Erkundungen zu Zürcher Fahrradkulturen. Zürich 2016, S. 7-26, hier S. 9.
- 21 Pötzsch, Matthias: „Oh Fahrrad, Kamel des Abendlandes“. Fahrrad und Moderne. Zur Erfolgsgeschichte eines Massenverkehrsmittels. In: Josef Spiegel (Hg.): Gegenwind. Zur Geschichte des Radfahrens. Bielefeld 1995, S. 10-33, hier S. 25.

- 22 Rengert 1895, S. 2.
- 23 Mit dem Rad zur Arbeit URL: <https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/baden-wuerttemberg> (07.01.2019).
- 24 Stadtradeln. URL: <https://www.stadtradeln.de/stuttgart> (07.01.2019).
- 25 Critical Mass Stuttgart: Warum? URL: <https://criticalmassstuttgart.wordpress.com/about> (07.01.2019).