Johannes Gutenberg-Universität Mainz
Institut für Film-, Theater- und empirische Kulturwissenschaft
Fach Kulturanthropologie/Volkskunde

„Aufs Rad – Genossen alle!“

Der Radfahrerbund „Solidarität“ und die Arbeitersportbewegung in Ludwigshafen

von
Pia Franziskus

In: Roth, Jonathan (Hg.) (2013). Sozialdemokratie in Rheinland-Pfalz – Dokumente aus drei Jahrhunderten.
www.sozialdemokratie-rlp.de

[piafranziskus@yahoo.de]

2013

Inhalt

1 „Arbeiter-Sportler! Fahnen heraus!“
Das Arbeiter-Rad- und Sportfest 1929 in Ludwigshafen 1

2 Von der Arbeiterfreizeit zur Arbeitersportbewegung 3

3 Frisch auf! Der Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“.....7

4 Sportgenossen in Ludwigshafen 12

Literatur 14

Quellen 14

Bildnachweis 15

Abstract

An Pfingsten 1929 stand der Ebertpark in Ludwigshafen ganz im Zeichen des Sports. Das „Südwestdeutsche Arbeiter-Rad- und Sportfest“ lockte 25 000 Besucher an, die den Festzügen, Reden und sportlichen Darbietungen folgten. Dieses Fest ist beispielhaft für die Arbeitersportbewegung. Insbesondere in der Weimarer Republik gestalteten Arbeiter ihre Freizeit durch Sport und waren in eigenen Vereinen organisiert. Der Sport bot einen Ausgleich zu den Belastungen der Fabrikarbeit und sorgte gleichzeitig für ein ausgeprägtes Zusammengehörigkeitsgefühl unter den Arbeitern. Die Vereine verbanden so Sport, Freizeit und Politik. Auch in Ludwigshafen waren namhafte Vereine, wie etwa der Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität” vertreten, dem als weltweit größter Radfahrerverband eine besondere Rolle in der Arbeiterkulturbewegung zukam.

1 „Arbeiter-Sportler! Fahnen heraus!“ Das Arbeiter-Rad- und Sportfest 1929 in Ludwigshafen

An Pfingsten 1929, vom 19. bis 21. Mai, stand der Ebertpark in Ludwigshafen ganz im Zeichen des Sports (Abb. 1). Das „Südwestdeutsche Arbeiter-Rad-und Sportfest“ wurde am Samstagabend, wie bei solchen Veranstaltungen üblich, mit einem großen Festbankett eröffnet. Die Reichsbannerkapelle leitete den Festauftakt ein, die Eröffnungsrede hielt der Vorsitzende des Kartells der Arbeitervereine, Genosse Sauer. Anschließend folgte ein Aufmarsch der teilnehmenden Sportler und Vereine.

Abb. 1: Titelseite der Festschrift zum „Südwestdeutschen Arbeiter-Rad- und Sportfest“ 1929

Über den Aufmarschierenden schwebte die rote Fahne des Kartells, die das Ziel des Festes, des Arbeitersports sowie der Arbeiterbewegung insgesamt symbolisierte. Die „Pfälzische Post“ berichtete über einen glänzenden Verlauf des Sportlerfestes (Abb. 2).[1]

Südwestdeutsches

Arbeiter-Rad- und Sportfest

Reichsarbeitersporttag des Kartells der Arbeiter-Vereine (Sportkartell) Ludwigshafen a. Rh. unter Mitwirkung sämtlicher angeschlossener Verbände / Naturfreude-Ausstellung

portfest-Sonderbeilage der Pfälzischen Post

Geistige Probleme im Arbeitersport

Arbeiter-Sportler! Fahnen heraus!

Abb. 2: Sonderbeilage der Pfälzischen Post zum „Arbeiter-Rad- und Sportfest“ 1929

Trotz der schlechten Witterungsbedingungen folgten bereits am Samstagabend etwa 2500 Besucher dem Auftakt des Festes. Die Wetterlage verbesserte sich zum Sonntag hin, so dass sich um 15 Uhr, nachdem die Festzüge im Ebertpark angekommen waren, schon viele tausend Menschen in der großen Festhalle tummelten. Höhepunkt der Veranstaltung waren die Auftritte des Arbeiter-Radfahrerbundes „Solidarität“, die Kunstreigen und Radballspiel zeigten, aber auch Fußball galt als großer Publikumsmagnet.

Organisiert wurde das Sportfest von Arbeitersportvereinen wie dem Radfahrerbund „Solidarität“ und dem Kartell der Arbeitervereine Ludwigshafen am Rhein. Das Sportfest in der „Stadt der Arbeit“ war jedoch nicht nur regional von großer Bedeutung. Auch auf nationaler Ebene sorgte die Veranstaltung für Aufsehen. Die Veranstalter legten Wert darauf, die organisierte Arbeiter- und Gewerkschaftsbewegung einer Stadt hervorzuheben, „die Angenehmes und Schönes in Fülle nicht zu bieten hat“.[2]

1 STALU, Zeitungsbestand, PP, Jg. 29, Nr. 111 (Sportfest-Sonderbeilage).

2 STALU, Zeitungsbestand, PP, Jg. 29, Nr. 111 (Sportfest-Sonderbeilage).

Es wurde besonders betont, dass das Fest nicht nur stattfand, um den vielen Arbeiterfesten noch ein weiteres anzufügen. Das Südwestdeutsche Arbeitersportfest wurde ausgerichtet, um zu verdeutlichen, dass es den Arbeitern um die Sportaktivität selbst ging, womit man sich klar von bürgerlichen Sportfesten abgrenzte. Die große Teilnehmerzahl und der Besucherandrang von über 25 000 Menschen bestätigten einmal mehr die Stärke und Bedeutung der Arbeitersportbewegung in der Region.

Wirft man einen Blick hinter die sportlichen Kulissen, so wird schnell deutlich, dass man dem Fest im Ebertpark eine symbolische Bedeutung für den Arbeitersport in der Weimarer Republik zusprechen kann. Die überlieferten historischen Dokumente zum „Süddeutschen Arbeiter-Rad-und Sportfest“ 1929 bieten Einblicke in die Entwicklung und die Bedeutung der Arbeitersportbewegung. Sie entstand in Folge der Herausbildung einer klassenspezifischen Arbeiterkultur auf dem Höhepunkt der Industrialisierung. Mit der allmählichen Reglementierung der Arbeitszeit entstanden dabei auch eigenständige Formen der Freizeitgestaltung. Diese Bewegung lässt sich am Beispiel des Arbeiter-Radfahrerbundes „Solidarität“, der weltweit größten Radfahrervereinigung, die auch in Ludwigshafen mit einem Ortsverein vertreten war, veranschaulichen.

2 Von der Arbeiterfreizeit zur Arbeitersportbewegung

Feierabend und Freizeit

In den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts entwickelten sich die Arbeitervereine und die Arbeitersportbewegung zunehmend zu selbstständigen Organisationen. Neben den sozialdemokratischen Arbeiterparteien und den Gewerkschaften etablierte sich die Arbeitersport- und Kulturbewegung als weitere Säule der sozialistischen Arbeiterbewegung. Voraussetzung für deren dynamische Entwicklung war das Ende des „Sozialistengesetzes“ im Jahre 1890 und die allmähliche Verbesserung der sozialen und wirtschaftlichen Lage der Arbeiterklasse (vgl. Herre 1980, 187). Die Entstehung und Bedeutung der Arbeitervereinskultur kann somit nur im Kontext der allgemeinen Lebensbedingungen des Proletariats verstanden werden.

Neben der Arbeitszeitverkürzung – der Vierzehn- bis Sechzehn-Stundentag gehörte im ausgehenden 19. Jahrhundert zwar noch nicht überall der Vergangenheit an, hatte jedoch weitgehend einem Zehn- bis Zwölf-Stundentag Platz gemacht – und der räumlichen Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte, bewirkte der Industrialisierungsprozess auch eine strikte Unterscheidung von Arbeitszeit und Nicht-Arbeitszeit (vgl. Herre 1980, 187). Im vorindustriellen Heimgewerbe wurden Handwerk und Landwirtschaft zu Hause verrichtet und waren damit eng verbunden mit dem Familienleben. Die „Frei-Zeit“, im Sinne individuell und persönlich gestaltbarer Zeit als fester Tagesbestandteil, entwickelte sich hingegen erst in der modernen Industriegesellschaft (vgl. Rothaus 2007, 18).

Ab der Jahrhundertwende kam zu der definierten arbeitsfreien Zeit unter der Woche noch der freie Sonntag und schließlich auch der freie Samstagnachmittag. Im späten 19. Jahrhundert wuchs in den Städten die Gruppe der Industriearbeiter, der nach der Arbeit noch zwei bis drei Stunden freie Zeit zur Verfügung stand. Diese Freizeit wurde jedoch kaum im privaten, familiären Umfeld verbracht, sondern verlagerte sich zunehmend in den öffentlichen Raum, in die entstehenden Kneipen, Feste und Vereine des Industrieproletariats.

Die Gründe hierfür sind vielfältig. Durch den Umzug in die Stadt wurden viele junge Arbeiter aus ihren ursprünglichen Familienbindungen herausgelöst. Daneben war die Wohnsituation häufig so beengt, dass sie keine Möglichkeit zur Erholung vom anstrengenden und monotonen Arbeitstag zuließ. In diesem Zusammenhang entwickelten sich die Arbeitervereine mit ihrem umfangreichen Freizeitangebot zu wichtigen Kristallisationspunkten. Die Vereine boten Erholung oder zumindest Ablenkung (vgl. Herre 1980, 187). In der Beilage „Bei uns daheim“[3] in der „Pfälzischen Post“ schreibt Fritz Ederle in einem Gedicht über den Feierabend der Arbeiter:

„Nachzitternd rauscht in meinem wachen Blut
der Rhythmus noch der arbeitsvollen Woche:
Maschinenbrausen und der Eisenhämmer
zyklopenhaftes Stampfen, Menschengeistes
gebärend Spiel, der in die tote Waffe
das Leben wirft, den Funken sie zu zünden,
in Qual der Müh‘ und doch in Schaffens Wollust.
So zittert noch das harte Werk der Woche
fort in des Geistes Feiern, und der Hände,
dröhnenden Schwungs.
Der Tag verlangsamt sich, mit leisem Stöhnen,
steht die Maschine still: Nun ist es Abend,
nun ward ich müd! […]
Horch, klingt auf einmal nicht durch müdes Schweigen
Ein neuer Ton, so wie in junger Frühe
Der Lerche Sang? […]
Es schwillt der Klang und stößt mit starken Wellen
aufs neue an, daß jeder Sinn mitschwinget […]
als sängen alle Kräfte der Natur
des ew’gen Schöpfergeistes hohes Lied:
Feiern, Werkfreuen, Ruhe, Einkehr,…Schönheit!“

3 STALU, Zeitungsbestand PP, Jg. 26, Nr. 106/2 („Bei uns daheim“).

Die Arbeitervereinskultur…

Nach der Aufhebung des Sozialistengesetzes 1890, das seit 1878 die Überwachung und Auflösung von sozialdemokratischen Vereinigungen zur Folge hatte, bildete sich neben den Unterstützungskassen und Konsumgenossenschaften ein umfangreiches Netz soziokultureller Clubs heraus, die verschiedenste Zwecke verfolgten und fast ausnahmslos aus den klassischen Arbeiterbildungsvereinen hervorgegangen waren (vgl. Rothaus 2007, 19). Aus diesen Vereinen entwickelte sich eine Vielzahl von Gruppen und Verbänden. Diese reichten vom Mutterschutzverein über die Arbeiter-Sänger-Vereinigung bis zum Arbeiter-Abstinenten-Bund. Das Industrieproletariat wurde in seinem Milieu sprichwörtlich von der „Wiege bis zur Bahre“ durch unterschiedliche Vereinsformen begleitet und unterstützt.

…und die Arbeitersportbewegung

Eine zentrale Rolle hat dabei stets die Arbeitersportbewegung eingenommen. Ihr Angebot deckte das Bedürfnis nach körperlicher und geistiger Regeneration ab. Ein weiterer attraktiver Aspekt des Sports war das solidarische Gemeinschaftsgefühl, das er bot. Sport konnte die Langeweile, die mit dem Leben in der zersplitterten städtisch-industriellen Gesellschaft einherging, ausgleichen (vgl. Wheeler 1979, 59).

Auch der Arbeiter-Radfahrer-Bund „Solidarität“ (ARBS) bot mit seinen Wanderfahrten eine attraktive Möglichkeit, dem schmutzigen, eintönigen und kraftraubenden Industriealltag zu entkommen. So schreibt ein Arzt in der Verbandszeitschrift „Arbeiter-Radfahrer“ in Anbetracht der ungesunden Lebensumstände des Proletariats vom

Abb. 3: Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“. Kolorierte Postkarte (1910)

> „‘Stadtsiechtum‘ und Lufthunger als schleichende Krankheiten […] die die große Menge hinaustreibt aus der Mauern bedrückender Enge, […] um sich Arznei zu holen aus der herrlichen Natur“ („Der Arbeiter-Radfahrer“ Nr. 5, 1896, zit. n. Rothaus 2007, 20).

Abgrenzung zu bürgerlichen Vereinen

Die Gründung eigener Arbeitersportgesellschaften zielte auch darauf ab, die Arbeiter aus den bürgerlichen Sport- und Turnvereinen herauszulösen. Da innerhalb der deutschen Turnerschaft die vaterländisch-monarchische Gesinnung dominierte, gerieten Anhänger der Sozialdemokratie vielfach in Konflikt mit den übrigen Mitgliedern. Nicht selten kam es vor, dass Arbeiter, die sich für die sozialdemokratische Partei und die Gewerkschaften einsetzten, aus bürgerlichen Vereinen ausgeschlossen wurden.

Soziale Hierarchien, die von der bürgerlichen Turnerschaft vorgelebt wurden, lehnten die Arbeiterverbände ab. In ihren Reihen wurden Gleichberechtigung und Solidarität als Leitwerte betont. Das Gefühl der Minderwertigkeit, das viele Arbeiter kannten, die bürgerlichen Vereinen angehörten, sollte in den Arbeitersportgemeinschaften nicht aufkommen. Dies geht besonders eindrücklich aus einem Beitrag in der „Pfälzischen Post“ zum Arbeiter-Rad- und Sportfest in Ludwigshafen hervor. Hier heißt es:

> „Die Arbeitersportbewegung schöpft ihre stärksten Kräfte aus dem Gemeinschaftsgedanken ihrer Mitglieder um die sich das gemeinsame feste Band der gleichen Weltanschauung des Sozialismus schlingt, und diese weltanschauliche, geistige Verbundenheit unterscheidet die Arbeitersportbewegung am stärksten von der bürgerlichen Sportwelt.“[4]

Auch in einer frühen Ausgabe der Verbandszeitung wird die Abgrenzung deutlich. Ein zentrales Anliegen des ARBS bestand demzufolge darin, die „Arbeiterradfahrer […] von den sogenannten bürgerlichen Radfahrerverbänden fernzuhalten“. Weiterhin wird betont, dass der Bund nicht zuletzt auch deshalb gegründet wurde, „um eine gewisse Demonstration gegenüber den bestehenden gegnerischen radsportlichen Verbänden zu erhalten“ (vgl. „Der Arbeiter-Radfahrer“ Nr. 90, 1890, zit. n. Rothaus 2007, 20).

Um sich gegen das bürgerliche Lager behaupten zu können, war ein enger Anschluss an die organisierte Arbeiterbewegung erforderlich. Die Arbeitersportler achteten deshalb stets auf gute Beziehungen zur SPD und zu den freien Gewerkschaften.

Massensport statt Kampfrekord

Die Arbeitersportbewegung lehnte die Jagd nach Rekorden ab, ihr ging es um die sportliche Betätigung möglichst vieler arbeitender Menschen zur Förderung der Gesundheit. Sport wurde in erster Linie in die Kulturbestrebungen und in den Klassenkampf eingegliedert. Auch in der pfälzischen Parteipresse wird dieser Anspruch hervorgehoben:

> „Die Arbeitersportbewegung […] sieht den Sport nicht als Selbstzweck an, sondern trachtet danach, die körperliche Ertüchtigung des Arbeitersportlers für den Kampf und den Sozialismus zu erstreben. […] Sie muss versuchen, die körperlichen Schäden des Berufslebens auszugleichen. Das tut sie, indem sie planmäßig jedes

4 STALU, Zeitungsbestand, PP, Jg. 29, Nr. 111 (Sportfest-Sonderbeilage).

Sporttum ausmergt, das auf Rekordsucht [...] hinauszulaufen droht. Arbeitersport bedeutet [...] behutsames Walten mit der Körperkraft des Arbeiters, hygienischer Dienst an der Volksgesundheit.“[5]

3 Frisch auf! Der Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“

„Aufs Rad! Aufs Rad – Genossen alle!
Frisch auf! Zum letzten heißen Streit!
Zertrümmern helft, was schon im Falle,
es gilt dem neuen Geist der Zeit!
[…] Ein neuer Bund ist uns erstanden,
Wir stehen treu zu seiner Fahn‘
Er pflanzt sich fort in deutschen Landen,
bricht dem gesteckten Ziele Bahn.
Drum schüttelt ab von Euch das Joch,
die Freiheit lebe hoch!“

Diese Zeilen wurden anlässlich der Gründung des Arbeiterradfahrerbundes „Solidarität“ im Jahre 1896 verfasst. Als erster proletarischer Radsportverein entwickelte sich der ARBS innerhalb weniger Jahre zu einer „Ikone“ der Arbeiterbewegung (vgl. Rothaus 2007, 1). Die Gründung und der Aufbau des ARBS waren von politischen Hindernissen gekennzeichnet und vollzogen sich in mehreren Etappen. Der endgültigen Gründung des Bundes in Offenbach an Pfingsten 1896 gingen zwei gescheiterte Konstituierungsversuche voraus (vgl. Klocksin 1996, 8).

Wie die „Solidarität“ zu ihrem Namen kam

Der Arbeiterradfahrerbund gab sich den Beinamen „Solidarität“, der eine Zuordnung zur Arbeiterbewegung verdeutlichte (vgl. Rothaus 2007, 31). Die Arbeiterradfahrer machten von Beginn an deutlich, dass der Name ein programmatischer Kernbegriff war, von dem sie ihr Selbstverständnis ableiteten: „‘Solidarität‘ heißt Interessengemeinschaft, Zusammengehörigkeit resp. Bewußtsein von der Nothwendigkeit des gemeinsamen Handelns“ (vgl. „Der Arbeiter-Radfahrer“ Nr. 109, 1901, zit. n. Rothaus 2007, 21).

Auch die Grußform der Arbeiterradfahrer grenzte sich von den bürgerlichen Radfahrern ab. Wurde anfänglich der Radfahrergruß „All Heil“ auch im ARBS verwendet, entwickelte sich die Begrüßung später zu „Frisch auf“. Das Handbuch des ARBS forderte die Mitglieder explizit dazu auf, bei Ausfahrten alle Entgegenkommenden mit einem deutlichen und lauten „Frisch auf“ zu grüßen (vgl. Rothaus 2007, 32). Auf diese Weise wurde die Verbundenheit zu anderen Arbeiterradfahrern zum Ausdruck gebracht

[5] STALU, Zeitungsbestand, PP, Jg. 29, Nr. 111 (Sportfest-Sonderbeilage).

und man demonstrierte zudem gegenüber den Mitgliedern bürgerlicher Vereine Selbstbewusstsein und Gemeinschaft.

Der Gruß entwickelte sich über die Verwendung im Liedgut des ARBS zu einem politischen Code. Das Lied der „Solidarität“ von 1897 beginnt mit dem Vers „Wenn’s Losungswort ‚Frisch auf‘ erschallt, frisch auf in aller Welt“ (vgl. Rothaus 2007, 32).

Auch das Emblem der ARBS bildete ein kollektives Symbol (Abb. 4). Es zeigt ein rotes „S“ vor einem mit Eichenlaub umkränzten Rad. Die Verbindung zur sozialistischen Ikonographie wird vor allem durch die rote Farbe deutlich. Das „S“, welches für die Arbeiterradfahrer eigentlich als „pars pro toto für ‚Solidarität‘, also für ‚Namen und Devise‘„ stand, wurde von bürgerlicher Seite auch mit „Sozialdemokratie“ übersetzt (Rothaus 2007, 34).[6]

Die Erinnerung eines „Solidaritäts“-Mitgliedes veranschaulicht die Bedeutung der mitgliederstärksten Radfahrer-Vereinigung in der Zeit der Weimarer Republik:

> “Wenn einer oder mehrere von uns [mit dem Fahrrad] auf Wanderfahrt gingen, bis nach Leipzig und Dresden, dann wurde vorher die andere Ortsgruppe angeschrieben – die Solidarität war ja überall! Für uns gab es dann Freiquartiere bei ‚Soli‘-Mitgliedern, das war gang und gäbe!“ (zit. n. Beduhn 1987, 119).

Abb. 4: Anstecker mit Emblem des ARBS

6 Auch Baumunk bestätigt diese Übersetzung: „Das Turnerzeichen in Form eines Kreuzes trage ein in dasselbe verschlungenes S. Dieses S bedeute nur zum Schein den Anfangsbuchstaben des Wortes ‚stark‘, in Wirklichkeit solle es ‚sozialdemokratisch‘ heißen“ (vgl. Baumunk, 1986, 328).

Die „Solidarität“ war in den 1920er Jahren mit über 5 000 Ortsgruppen und etwa 350 000 Mitgliedern der größte Arbeiterverein der Weimarer Republik. Innerhalb des deutschen Reichsgebiets war der Bund in jeder größeren Stadt und auch in vielen Ortschaften aktiv. Die Arbeiterradler hoben mit Stolz in den verbandseigenen Publikationen hervor, dass sie damit nicht nur die gesamte bürgerliche Radsportbewegung in Deutschland überflügelt, sondern auch die bedeutendste Radfahrer-Organisation weltweit aufgebaut hatten (vgl. Beduhn 1987, 19).

Der ARBS – ein Magnet für die Arbeitersportbewegung?

Die Gründe für den Erfolg des ARBS sind vielfältig. Vor allem die Touren- und Wanderfahrten, womit man den Freizeitbedürfnissen und alltagskulturellen Interessen breiter Arbeiterkreise entgegenkam, waren sehr beliebt.

> „Je mehr sich die enggebaute, luft- und lichtlose Stadt ausdehnt, je mehr der arbeitende Mensch, im engen Häusermeer eingeschlossen, seiner nerven-, kraft- und lebensluftraubenden Erwerbsarbeit […] nachgeht, je mehr die Maschinen zu schnellem Zugreifen mehr als zum Denken zwingen, je mehr andererseits Wiesen, Weiden und Wald von den Giftherden der Industriestädte zurückweichen müssen, […] um so mehr muß das Fahrrad und sein Sport sich ausdehnen können, damit es jedem ermöglicht wird, sich aus eigener Kraft an Orte zu begeben, wo man den Tages- und Arbeitsstaub in gesunder Luft, unter kräftiger Sportbewegung wieder loswerden kann“ („Der Arbeiter-Radfahrer“ 1928, zit. n. Beduhn 1987, 119).

Aus dem Handbuch für die Mitglieder des Arbeiter-Radfahrer-Bundes „Solidarität“ aus dem Jahr 1927 geht hervor, dass an jedem Sonntag von Anfang April bis Ende Oktober von den örtlichen Gruppen Ausfahrten mit dem Fahrrad organisiert und durch Abendtouren an den Wochentagen ergänzt wurden. Entsprechend der Parole der Arbeitersportbewegung „Massensport statt Kampfrekord“ ging es primär um die bewusste Einbeziehung der Leistungsschwächeren:

> „[E]ine Geschwindigkeit von 15 Kilometer in der Stunde soll im allgemeinen nicht überschritten werden. Wird ein schnelleres Tempo angeschlagen, so überanstrengen sich die schwachen Fahrer wie auch die älteren und verlieren die Lust zur Teilnahme an späteren Touren. […] Der Fahrwart muß sich immer sagen, daß es nicht darauf ankommt, recht große Strecken zurückzulegen, sondern wir wollen auf unseren Touren auch Einblick in die Natur gewinnen, wir wollen die Welt kennenlernen und Eindrücke sammeln. Die Ausfahrten sollen Erholung sein. Dies kann aber nicht der Fall sein, wenn die Fahrer ihr ganzes Augenmerk darauf richten müssen, nur mitzukommen“ (zit. n. Beduhn, 1987).

Es sind also zahlreiche Aspekte – Naturerlebnis, aktive körperliche Entspannung, Erweiterung des Erfahrungs- und Bildungshorizontes, Gruppenerlebnis –, die den hohen Grad der Attraktivität dieser Ausfahrten ausmachten.

Politische Dimension

Diese Form der Freizeitgestaltung bedeutete jedoch keine Flucht in eine romantisierte Idylle, sondern war eng verbunden mit dem politischen Emanzipationsbestreben der Arbeiterbewegung. Schon die Tatsache, dass durch die Aktivitäten der Arbeiterradler daran mitgearbeitet wurde, eine vom bürgerlichen Milieu unterschiedene proletarische Freizeitkultur zu schaffen, die außerhalb der Arbeit ein engmaschiges soziales Beziehungsgeflecht untereinander ermöglichte, war „eminent politisch" (Beduhn, 1987, 120).

Auch das Wanderfahren über mehrere Tage verdient nicht nur unter sportlichen, sondern gerade auch unter kulturellen und politischen Aspekten Beachtung. Durch gezielte Werbefahrten, sogenannten Agitationsfahrten, versuchte man in den Regionen, in denen noch keine Ortsgruppen des Bundes existierten, Aufmerksamkeit zu erregen und „interessierten Arbeitern eine ‚Starthilfe' bei der Gründung des Vereins zu geben" (Beduhn 1987, 125). Aufgrund ihrer Mobilität konnten die Arbeiterradler die Agitation der SPD dynamisieren und flächendeckend ausbauen: „[B]esondere Bedeutung für die Partei hatten die Arbeiterradfahrervereine, die den Ehrennamen „Rote Kavallerie" trugen und in den Zeiten der Wahlagitation Flugblätter in die entlegenen Dörfer schafften."[7]

Soziale Netzwerke

1930 stellten fast 1200 Ortsgruppen des Bundes Unterkunftsplätze für Radfahrer kostenlos oder gegen eine geringe Bezahlung zur Verfügung (vgl. Beduhn 1987, 120). Darüber hinaus wurde eine Vielzahl an Bundeseinkehrstellen eingerichtet. Dabei handelte es sich um Gaststätten, deren Wirte sich vertraglich verpflichteten, die einkehrenden Radfahrer gut zu bewirten und ihnen einen möglichst angenehmen Aufenthalt zu ermöglichen (Abb. 5). Für die Radler sollten neben diversen Straßenkarten die örtliche – sozialdemokratische – Parteizeitung sowie der „Arbeiter-Radfahrer" ausgelegt sein. Auch Reparaturwerkzeug und Wartungsmaterial für die Fahrräder sollten in den Einkehrstellen zur Verfügung stehen (vgl. Beduhn 1987, 125).

Das so entstandene Netz an Übernachtungs- und Verpflegungsstellen stellte eine bedeutende Infrastruktur zur Förderung eines kostengünstigen und attraktiven Arbeitertourismus dar. Die organisierten Wanderfahrten stärkten die Vernetzung der Ortsgruppen und die persönlichen Verbindungen der einzelnen Mitglieder und förderten damit das Zusammengehörigkeitsgefühl der Arbeiterradler. Nicht zuletzt auch im Engagement vieler Bundesmitglieder für einen stärkeren Auf- und Ausbau ihrer Organisation spiegelte sich ein hoher Grad an persönlicher Verbundenheit mit den Zielen und Aktivitäten der „Solidarität". Das Fernziel des Bundes lautete, möglichst alle Rad fahrenden Arbeiter in Deutschland in der „Solidarität" zu vereinen.

Zwar bestand in der Zeit der Weimarer Republik insgesamt eine stärkere Konzentration auf die sportliche und organisatorische Dimension des Radlerbundes. Ein direktes Eingreifen in politische Kampagnen und Konflikte, das den „Solidarität"-Mitgliedern

7 Vgl. STALU, Festschrift zum Süddeutschen Arbeiter-Rad- und Sportfest 1929, 92.

im Kaiserreich den Titel „Rote Husaren des Klassenkampfes“ einbrachte, war damit jedoch nicht ausgeschlossen. Der ARBS förderte mit Unterstützungsleistungen wie Haftpflichtversicherung, Rechtsschutz, Sterbe- und Notfallunterstützung, sowie diversen weiteren Vergünstigungen, von denen man als „Solidarität“-Mitglied profitierte, die Attraktivität für einen Beitritt zu ihrem Bund.

Abb. 5: Schild einer Bundeseinkehrstätte des ARBS

Kunstradsport und Saalsport

Nicht nur die radtouristischen Ausflüge stießen auf großes Interesse bei der Arbeiterschaft. Neben den vielen Radball- und Radpolo-Mannschaften waren es vor allem auch die artistischen Darbietungen der Kunstradsportler, die auf ein breites Publikumsinteresse stießen. Die Werbewirksamkeit dieser Vorführungen wurde von den Arbeiterradlern bereits frühzeitig erkannt. Schon 1898 hieß es in ihrem Verbandsorgan: „Ein Verein, welcher genügend geschulte Kräfte besitzt, wird stets zu seinen Vergnügungen ein volles Haus haben und dabei gut abschneiden, sein Ansehen wird wachsen und seine Mitgliederzahl sich vermehren“ (zit. n. Beduhn 1987, 126).

Eine weitere Disziplin, die von den Arbeiterradlern gerne praktiziert wurde, war das ‚Langsamfahren‘. Hierbei kam es darauf an, eine bestimmte Strecke auf einer Bahn von einem Meter möglichst langsam zu durchfahren. Absteigen vom Rad oder der Stillstand der Räder führte zur Disqualifikation. Diese Form des Radfahrens verlangte eine gute Beherrschung des Fahrrads und des eignen Körpers. Das Langsamfahren war jedoch

viel weniger unter sportlichen, als unter verkehrserzieherischen Gesichtspunkten bedeutsam (vgl. Beduhn 1987, 129).

Diese Tatsache verweist einmal mehr darauf, dass sich die „Solidarität“ nicht nur als Arbeiterorganisation, sondern in umfassenderem Maße als Gewerkschaft aller Radfahrer in Deutschland verstand. So hatten Verkehrserziehung, Forderung zum Radwegebau, Widerstand gegen bürokratische Kontrollen und finanzielle Belastungen der Radler (etwa durch Fahrradkarte und -steuer) sowie gegen Benachteiligungen durch Sperrungen innerstädtischer Straßen für Radfahrer, einen großen Stellenwert im Aktivitätsspektrum der „Solidarität“ (vgl. Beduhn 1897, 129).

4 Sportgenossen in Ludwigshafen

Mit der Ansiedlung der Badischen Anilin- und Sodafabrik (BASF) 1865 entwickelte sich Ludwigshafen zu einer exemplarischen „Arbeiterstadt“. Landwirtschaftlich geprägte Vororte wie Friesenheim, Oppau oder Oggersheim wurden Arbeitersiedlungen (vgl. Becker 2011). Nach einem Streik in der Oggersheimer Samtfabrik am 31. Oktober 1871 wuchsen die Sozialdemokraten in Ludwigshafen bis zur Verabschiedung des Sozialistengesetzes 1878 zur zweitstärksten Partei. Während der Zeit des Sozialistengesetzes konnten die Arbeiter zwar offiziell keine politischen Vereine gründen, jedoch hinderte sie nichts an der Betätigung in Sportvereinen. So konstituierte sich etwa noch unter dem Sozialistengesetz 1890 der 1. Athletenklub Oggersheim (vgl. Becker 2011).

Nach der Aufhebung des Sozialistengesetzes entwickelte sich das Turnen zum beliebtesten Arbeitersport. Als Gegenpart zur bürgerlichen Deutschen Turnerschaft schlossen sich 1893 die Arbeiterturnorganisationen zum Arbeiter-Turnerbund (ATB) zusammen. Der Turnergruß „Jahn Heil“ wurde zum Bundesgruß „Frei Heil“. Namenszusätze kennzeichneten deutlich die Arbeitersportvereine. Auch die Naturfreunde, der Arbeiter-Samariter-Bund und der Arbeiter-Radfahrer-Bund waren in Ludwigshafen vertreten (vgl. Becker 2011).

Der Erste Weltkrieg unterbrach die organisatorische Aufwärtsentwicklung, ein geregeltes Vereinsleben konnte nicht aufrechterhalten werden. Nach dem Ende des Krieges hatte der deutsche Arbeitersport zwei Drittel seiner Vereine verloren. Die Sportbewegung erholte sich jedoch schnell, nicht zuletzt bedingt durch die Etablierung des Acht-Stundentages. Der ATB – umbenannt in Arbeiter-Turn- und Sportbund – entwickelte sich zu der stärksten Mitgliederorganisationen innerhalb der Zentralkommission (ZK). Die ZK wurde als gleichberechtigte Spitzenorganisation neben dem bürgerlichen Deutschen Reichsausschuss für Leibesübungen durch die staatlichen und kommunalen Behörden anerkannt (vgl. Becker 2011).

Die Gründung einer Ortsgruppe der „Solidarität“ Ende des 19. Jahrhunderts in Ludwigshafen bildete den Auftakt für die Entstehung weiterer Radfahrervereine, wie etwa „Frischauf“, „Amor“ und „Edelweiß“. 1904 beschloss ein Bundestag der Arbeiterradfahrer eine Zentralisierung der Vereine; an jedem Ort durfte fortan nur ein Verein

bestehen. Dies setzte nicht nur den Neugründungen ein Ende, sondern zwang auch die bereits vorhandenen Vereinigungen zum Zusammenschluss. Die Ludwigshafener Radsportgemeinschaften gingen folglich im örtlichen ARBS auf (vgl. Breunig 1982, 526).

Die beständig gestiegene Bedeutung des Arbeitersports in der Chemiestadt spiegelt sich auch in den großangelegten Sportfesten wieder, die in Ludwigshafen abgehalten wurden. So trafen sich hier am 11. und 12. August 1928 Arbeiter-Athleten aus ganz Deutschland zu einem sechsten Bundesfest.

Auch das beschriebene „Südwestdeutsche Arbeiter-Rad- und Sportfest" 1929 macht die Popularität des Arbeitersports in Ludwigshafen deutlich. Die Geschichte dieses Festes ist zugleich eine Geschichte der Bedingungen und Ziele der Arbeitersportbewegung. Sowohl die Veranstalter, der Radfahrerbund „Solidarität" und das Kartell der Arbeitervereine Ludwigshafen, als auch das Sportfest selbst standen in der Tradition einer etablierten Bewegung. Der Arbeitersport hatte sich seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert zu einer festen Größe in der entstehenden Arbeiterfreizeitkultur entwickelt. Mit ihrem Selbstverständnis als politische und soziale Organisationen trugen die Sportvereine wesentlich dazu bei, dass das städtischen Industrieproletariat sich in zunehmendem Maße als eine eigene Klasse verstand, die selbstständig für die Verbesserung ihrer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lage einzutreten wusste. Das Vereinssymbol „Solidarität" ist Ausdruck und Losung dieser Entwicklung.

Von dem Selbstbewusstsein und Gestaltungswillen der Arbeitervereine zeugt auch ein Gruß an die „Sportgenossen", gedichtet zum Arbeiter-Rad- und Sportfest 1929:

„Willkommen in der Stadt am Rhein,
die sich im harten Wettbewerb der Zeit
mit zähem Willen ihren Platz erstritten!
Die Stadt der Arbeit grüßt die Sportgenossen,
die sie von gleichen Geiste weiß beseelt!
Wer in der Gegenwart sich Achtung will erringen,
darf müßig nicht auf einem Faulbett ruh'n!
Er muß den Geist, er muß die Glieder regen,
die Muskeln stählen und im frühen Spiel
vereint mit allen Kräften darnach streben,
daß er den Preis: Vollkommenheit erringt.
Mit Mut und Kraft, das ferne Ziel im Auge,
stellt jeder Kämpfer tapfer seinen Mann;
vereinter Wille aber soll der Welt beweisen,
daß Schicksal man und Zukunft meistern kann!
Ein jeder weiß: wir brauchen nur zu wollen!
Nur aus dem Willen wächst die kühne Tat!"[8]

8 Vgl. STALU, Festschrift zum „Südwestdeutschen Arbeiter-Rad- und Sportfest" 1929, 3.

Literatur

Baumunk, Bodo-Michael (1986). „Grätsche seit- und Rolle rückwärts“. Arbeitersport. In: Ruppert, Wolfgang (Hg.). *Die Arbeiter. Lebensformen, Alltag und Kultur von der Frühindustrialisierung bis zum „Wirtschaftswunder“* (325–334). München.

Becker, Klaus-Jürgen (2011). *Kampf um die Klasse. Arbeitersport in Ludwigshafen am Rhein.* http://www.klaus-j-becker.de/docs/Texte2011/Artikel_Arbeitsport.pdf [19. 04. 2013].

Beduhn, Ralf (1982). *Die Roten Radler. Illustrierte Geschichte des Arbeiterradfahrerbundes „Solidarität“.* Münster.

Beduhn, Ralf (1987). Solidarität auf zwei Rädern. Der Arbeiter-Radfahrerbund. In: Teichler, Hans J. & Hauk, Gerhard (Hg.). *Illustrierte Geschichte des Arbeitersports* (119–131). Bonn. ´

Breunig, Willi (1976). *Soziale Verhältnisse der Arbeiterschaft und sozialistische Arbeiterbewegung in Ludwigshafen am Rhein 1869–1919.* Ludwigshafen.

Herre, Günther (1980). Arbeitersport, Arbeiterjugend und Obrigkeitsstaat 1893 bis 1914. In: Huck, Gerhard (Hg.). *Sozialgeschichte der Freizeit. Untersuchungen zum Wandel der Alltagskultur in Deutschland* (187–206). Wuppertal.

Klocksin, Jens (1996). Einleitung. In: Historisches Forschungszentrum der Friedrich-Ebert-Stiftung (Hg.). *Der (Arbeiter-)Rad- und Kraftfahrerbund Solidarität von 1891. Ein Verzeichnis seiner Bestände im Archiv der sozialen Demokratie und in der Bibliothek der Friedrich-Ebert-Stiftung* (7–20). Bonn.

Rothaus, Carsten (2007). *„Die roten Husaren des Klassenkampfes…“ Symbolische Kommunikation des Arbeiterradfahrerbundes Solidarität (1986-1933).* Münster.

Wheeler, Robert F. (1979). *Organisierter Sport und organisierte Arbeit: Die Arbeitersportbewegung.* In: Ritter, Gerhard (Hg.). Arbeiterkultur (58–73). Königstein/Ts.

Quellen

Stadtarchiv Ludwigshafen (STALU), Zeitungsbestand „Pfälzische Post“, Jg.29 (Nr. 111, Nr. 119).

Stadtarchiv Ludwigshafen (STALU), Zeitungsbestand „Pfälzische Post“, Beilage „Bei uns daheim“, Jg.26 (Nr. 106/2).

Stadtarchiv Ludwigshafen (STALU), Festschrift zum Südwestdeutschen Arbeiter-Rad- und Sportfest, 1929.

Bildnachweis

Abb. 1: Titelseite der Festschrift zum Südwestdeutschen Arbeiter-Rad- und Sportfest 1929. Stadtarchiv Ludwigshafen (STALU).

Abb. 2: Sonderbeilage der Pfälzischen Post zum Südwestdeutschen Arbeiter-Rad- und Sportfest 1929. Stadtarchiv Ludwigshafen (STALU), Zeitungsbestand Pfälzische Post, Jg.29, Nr.111 („Sonderbeilage“).

Abb. 3: Arbeiter-Radfahrerbund „Solidarität“. Kolorierte Postkarte, 1910. Stadtarchiv Ludwigshafen (STALU).

Abb. 4: Anstecker mit Emblem des ARBS. Archiv der sozialen Demokratie an der Friedrich-Ebert-Stiftung (AdsD).

Abb. 5: Schild einer Bundeseinkehrstelle des ARBS. Archiv der sozialen Demokratie an der Friedrich-Ebert-Stiftung (AdsD).