

# Als das Fahrrad noch Bicycle oder Velociped hieß

Die Anfänge des Fahrradfahrens in Ludwigsburg 1888–1918

von Günther Bergan

Im Jahr 2010 feiert die Fahrrad-Welt den 225. Geburtstag von Karl Drais, dem badischen Forstbeamten und Tüftler aus Karlsruhe, der zwar nicht das Fahrrad erfunden hat, von dem aber die Idee stammte, sich zur individuellen Fortbewegung zweier hintereinander laufender Räder zu bedienen (Bicycle) und diese durch Abdrücken der Beine auf dem Boden schnell voranzutreiben (Velociped). Drais hatte nicht nur die Idee, er setzte sie auch in die Tat um, konstruierte und baute sich ein hölzernes, eisenbeschlagenes Laufrad und fuhr oder besser: lief mit ihm im Sommer 1817 von Mannheim nach Schwetzingen. Mit seiner Erfindung wurde Drais zum Begründer des individuellen, von Dritten unabhängigen Verkehrs, dessen Erfolgsgeschichte bis heute unvermindert anhält.

Bereits 1829 fand in München ein erstes Laufradrennen statt. Die Verwendung als Sportgerät war dem Fahrrad also bereits vor der Geburt in die Wiege gelegt. 1861 ersetzte der Franzose Pierre Michaux den Laufantrieb durch einen Tretkurbelantrieb am Vorderrad und erlebte mit seiner »Michauline« bei der Weltausstellung 1867 in Paris den großen Durchbruch, was zahlreiche Nachahmer zu eigenen Lösungen inspirierte. Ab 1869 wurde das Laufrad auch in England unter dem sinnigen Namen »Boneshaker« oder Knochenschüttler in verbesserter Version mit Stahlrohrrahmen, Drahtspeichen und Vollgummibereifung gebaut.

Sportlicher Ehrgeiz trieb die Entwicklung und Verbreitung des Bicycles voran. Am 19. April 1869 wurde der erste Radsport-Verein, der Bicycle-Club Altona, gegründet. Im selben Jahr folgten noch der Münchner und der Magdeburger Velociped-Club. Der Wunsch nach höherer Geschwindigkeit ließ das Vorderrad immer größer, die ganze Maschine folglich zum Hochrad und damit zwar immer schneller, aber auch immer gefährlicher werden. Der Marktführer bei den Hochrädern war ab 1881 das so genannte Ordinary Bicycle »Ariel« des Engländers James Starley.

Nachdem bereits 1865 die Gliederkette erfunden worden war, tüftelten französische und englische Ingenieure fieberhaft an einem Sicherheitsrad. Die Grundidee dieses Rades war es, bei der als notwendig erachteten Verkleinerung des großen Antriebsrades den damit verbundenen Geschwindigkeitsverlust durch eine über eine Kette angetriebene Übersetzung auszugleichen. 1877 wurde in Frankreich ein solches Rad unter dem Sicherheit suggerierenden Namen »Sûr« vorgestellt, das sich allerdings gegen das ein Jahr später in England unter dem Namen »Kangaroo« produzierte Rad nicht behaupten konnte.

1880 startete in München das erste deutsche Bahnrennen (4 km in 11:21 Minuten). Weiter ging es jetzt Schlag auf Schlag. Am 1. August 1881 erschien die erste Nummer der deutschen Fachzeitschrift »Das Velociped«, und am 29. Mai 1882 wurde in München als Dachorganisation von Fahrradvereinen der »Deutsche Velocipedisten-Bund«

gegründet, aus dem dann am 17. August 1884 in Leipzig der »Deutsche Radfahrer-Bund« hervorging. Keine zwei Jahre später, am 31. Januar 1886, gründeten vor allem süddeutsche Vereine die »Allgemeine Radfahrer-Union«, quasi als Konkurrenz zum Radfahrer-Bund. Erst 1919 schlossen sich beide Verbände zum »Bund Deutscher Radfahrer« zusammen. Die dritte große deutsche Dachorganisation konstituierte sich im Mai 1896 in Offenbach: der Arbeiter-Radfahrer-Bund »Solidarität«, hervorgegangen aus der Arbeiter- bzw. Arbeitersportbewegung.

England blieb führend in der Fahrrad-Industrie. Schon 1881 stellte die Firma John Kemp Starley einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung des Fahrrads vor, das so genannte »Rover I«, ein Niederrad mit zwei gleich großen Rädern, Trapezrahmen und Antrieb über eine Kette auf das Hinterrad. Eine in der Lenkung verbesserte Version »Rover II« folgte 1885 und 1887/88 war mit dem »Rover III« unser heutiges Fahrrad geboren und der Untergang des Hochrades besiegelt.

1889 konnte auf der ersten Fahrradausstellung in Dresden bereits die Erfindung des irischen Tierarztes John Dunlop bewundert werden: die Luftbereifung mittels eines aufgeklebten Pneus. Ein Jahr später verbesserte der Franzose Edouard Michelin das System dank der Entwicklung des demontierbaren Pneus. Mit der Einführung der Torpedo-Freilaufnabe mit Rücktritt von Ernst Sachs um 1900 war die Entwicklung des Fahrrads im Wesentlichen abgeschlossen.

Vor diesem zeitlichen Hintergrund soll in den folgenden Kapiteln möglichst umfassend von radbegeisterten Ludwigsburgern, insbesondere aber von ihren umtriebigen Vereinen berichtet werden. Ein Vorhaben, das sich nicht ganz einfach gestaltete und das zur Zeit auch keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann, da bedauerlicherweise außer Zeitungsartikeln und einigen wenigen Fotos keinerlei weitere Unterlagen wie z. B. Protokollbücher für die Recherche zur Verfügung standen.

Alle für den Aufsatz verwendeten Unterlagen sind im Stadtarchiv Ludwigsburg in einer Materialsammlung unter der Signatur S 3/I Nr. 43 zusammengefasst.



*»Sein ganzer Stolz, das neue englische Hochrad«, um 1885.*

### *Radfahrer-Vereine in Ludwigsburg*

In den Jahren zwischen 1880 und dem Ersten Weltkrieg wurden in Ludwigsburg insgesamt vier Radfahrer-Vereine gegründet:

- 1888: Radfahrer-Verein Ludwigsburg;
- 1892: Radfahrer-Club Ludwigsburg 1892;
- 1900: Radfahrer-Club »Vorwärts« 1900;
- 1906: Arbeiter-Radfahrer-Verein »Frisch Auf«.

Von diesen vier Vereinen war der Radfahrer-Verein Ludwigsburg nicht nur der älteste, sondern auch der größte und aktivste, und folglich ist er auch der am besten dokumentierte. Da alle Vereine ähnlich strukturiert waren, sollen im Folgenden die Aktivitäten dieser Vereine exemplarisch am Beispiel des Radfahrer-Vereins dargestellt werden. Auf individuelle Besonderheiten der drei anderen Vereine wird gesondert eingegangen.

Der Vollständigkeit halber seien hier – ohne nähere Einzelheiten auszuführen – auch die vor 1918 gegründeten Radfahrer-Vereine der damals noch selbständigen Ludwigsburger Stadtteile erwähnt:

- Radfahrer-Verein 1904 Oßweil e.V.: gegründet am 8. Februar 1904 unter dem Namen »Radfahrerklub Pfeil«;
- Rad- und Kraftfahrerverein Neckarweihingen 1906: gegründet am 4. August 1906 unter dem Namen »Arbeiter-Radfahrer-Verein Neckarweihingen«;
- Rad- und Kraftfahrerverein »Solidarität« Poppenweiler: gegründet 1909 unter dem Namen Arbeiter-Radfahrer-Verein »Edelweiß«;
- Radfahrerverein »Wanderlust« Oßweil: gegründet 1910.

### *Radfahrer-Verein Ludwigsburg*

#### *Eckdaten zur Vereinsgeschichte*

Am 26. Mai 1888 erschien in der Ludwigsburger Zeitung (im Folgenden: LZ) ein unscheinbarer Aufruf: »Radfahrer. Diejenigen Herren, welche sich für den Sport interessieren, werden hiemit höflichst eingeladen, morgen Samstag abend 8 ½ Uhr im Stuttgarter Hof (Nebenzimmer) erscheinen zu wollen. Mehrere Radfahrer.« Der Samstag, 27. Mai 1888, kann also als Gründungsdatum des Vereins angesehen werden.

Kein Verein ohne Banner! Bei öffentlichen Auftritten oder offiziellen Feiern präsentierte das Banner den Verein. Der künstlerische Entwurf stammte vom Ludwigsburger Zeichenlehrer Gustav Gnant. Auf der Vorderseite war das Vereinselement, ein sportlich gekleideter Hochradfahrer in einem Lorbeerkranz und darunter der deutsche Radfahrergruß »All Heil«, aufgestickt, auf der Rückseite das Ludwigsburger Stadtwappen. Das Banner, eine Stiftung der Vereinsdamen, wurde von Schülerinnen der Ludwigsburger Frauenarbeitsschule angefertigt und am 5. Oktober 1889 im Rahmen einer feierlichen Bannerweihe dem Verein übergeben. Das Vereinselement diente künftig auch als Blickfang bei Zeitungsanzeigen und zierte die Vorderseite der Vereinsmedaillen.

Im September 1892 wurde der Verein in den Deutschen Radfahrer-Bund aufgenommen. 1902 gründeten musikbegeisterte Mitglieder ein eigenes Vereinsorchester. 1909 zählte der Verein 79 aktive, 68 passive sowie drei Ehrenmitglieder. Die Feier des 25. Stiftungsfestes im November war der Höhepunkt des Jahres 1913. Die Einrichtung einer Jugendabteilung war für 1914 geplant, konnte aber wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs nicht mehr realisiert werden.

#### *Vereinsleitung*

Die Geschicke des Vereins lagen, wie damals und auch heute noch üblich, in den Händen des 1. und 2. Vorstands, des beratenden Ausschusses sowie des Schriftführers und des Kassiers. Ein Fahrwart war für die Organisation der Ausfahrten und der

Wettfahrten sowie für die Wartung und sachgemäße Ausrüstung der Räder verantwortlich.

Der Ludwigsburger Radfahrer-Verein war ein Verein des besser gestellten, finanzkräftigen Bürgertums, was sich in den Berufen der Vorstände widerspiegelt: Friedrich Jundt, Heinrich Eichmann, Otto Liebendörfer, Emil Thumm, Max Heydt waren Kaufleute, August Dobler Werkmeister, Friedrich Siller Schreinermeister und Hermann Stähle Prokurist. Die Gesinnung der bürgerlichen Vereine dieser Zeit war meist wertkonservativ und deutschnational. Arbeitern blieb der Zugang zu diesen Vereinen deshalb so gut wie verwehrt, meist hatten sie jedoch unter diesen Umständen auch keine Lust, in diese Vereine einzutreten.



*Abzeichen mit dem Emblem des Radfahrer-Vereins Ludwigsburg.*

#### *Vereinsversammlungen*

Die jährlich stattfindenden ordentlichen und die bei Bedarf notwendig gewordenen außerordentlichen Generalversammlungen sowie die Ausschusssitzungen wurden jeweils durch Anzeigen in der Ludwigsburger Zeitung angekündigt. Weitere wichtige vereinsinterne Mitteilungen erhielten die Mitglieder in »Zirkularen« oder Bekanntmachungen zugestellt. Gelegentlich erschienen im redaktionellen Teil der Zeitung auch knappe Berichte über den Verlauf der Sitzungen oder über die Ergebnisse der Vorstandswahlen. Mögen die Sitzungen auch anstrengend oder schwierig gewesen sein, der Ausklang war auf jeden Fall entspannend: »Nach Schluss der Wahlen wurde zum zweiten, gemütlichen Teile des Abends übergegangen, wobei die heiterste Stimmung recht lange herrschte.« (LZ 14.2.1900) »Nach Erledigung des geschäftlichen Teils gings zum gemütlichen über, der durch mehrere Vorträge der Musikkapelle

und öfteres Circulieren des Königspokals sich recht feuchtfröhlich gestaltete.« (LZ 2.2.1904) Die regelmäßigen Vereinsabende oder Monatsversammlungen im Vereinslokal, meist mit musikalischer Unterhaltung verbunden, dienten ausschließlich der Pflege der Kameradschaft und Geselligkeit.

#### *Vereinslokale*

Das Vereinslokal war die Heimat des Vereins. Im »Lokal«, wie es meistens nur hieß, stand die Vitrine mit den errungenen Preisen und Pokalen, hier wurden alle Versammlungen, die Vereinsabende, die Siegesfeiern und die Vereinsfeste abgehalten. Der Radfahrer-Verein Ludwigsburg belegte bis zu seinem 25. Stiftungsfest im Jahr 1913 insgesamt acht Lokale:

1888: »Englischer Garten«, Asperger Straße.

1898: »Museum«, Wilhelmstraße.

1891: »Zur Kanne«, Körnerstraße.

1896: »Brauerei Körner«, Schützenstraße.

1900: »Zum Mohren«, Seestraße.

1904: »Zum Rebstock«, Seestraße.

1909: »Café Bohn«, Arsenalstraße.

1912: »Herzog Eberhard«, Solitudestraße.

#### *Vereinsleben*

Beim Ludwigsburger Radfahrer-Verein, der bekanntlich von sportlich interessierten Herren gegründet worden war, mussten bei der Gestaltung des Vereinslebens logischerweise vor allem sportliche Gesichtspunkte wie die Teilnahme an Wettkämpfen oder das Tourenfahren im Vordergrund stehen. Daneben entwickelte sich der Verein im Laufe der Jahre immer mehr auch zu einem Gesellschafts- und Geselligkeitsverein. Zunächst lieferten die sportlichen Erfolge den unmittelbaren Anlass zum gemeinsamen Feiern, später wurde dann auch ohne direkten sportlichen Anlass, aber immer mit sportlicher Note, im großen Rahmen mit eigenem Orchester und eigenen Künstlern gefeiert. Sport und Unterhaltung bestimmten das Vereinsleben.

Die aktiven Sportler hatten die unterschiedlichsten Möglichkeiten, sich im Wettkampf mit den Konkurrenten anderer Vereine zu messen: im Freien oder in der Halle, bei Straßenrennen, bei Touren- oder Distanzfahrten, beim Korso- oder Kunstradfahren – auf jeden Fall aber immer als Amateurfahrer, nie als Profis, als so genannte Preisgeld-Fahrer.

#### *Straßenwettfahrten*

Als Mitgliedsverein des Deutschen Radfahrer-Bundes im Gau 8 Württemberg war der Radfahrer-Verein Ludwigsburg berechtigt, Wettfahrten für den Gau selbst auszurichten bzw. an Wettfahrten des Gaus teilzunehmen. Eine Teilnahme an Bahnrennen kam für den Verein nicht in Frage, da sich der Vorstand entschieden für die so genannten Herrenfahrer, die heutigen Amateure, einsetzte.

Die Straßenwettfahrten wurden in verschiedenen Kategorien durchgeführt: Ermunterungsfahrten für Anfänger zum Auftakt, Erstfahrten für Fahrer, die bisher noch keinen Preis gewonnen hatten, Seniorenfahrten und schließlich die Hauptfahrten. Daneben gab es die abwechslungsreichen Tourenwettfahrten als Antwort auf die eintönigen Bahnrennen und die anspruchsvollen Distanzfahrten über mehrere hundert Kilometer. Nicht zu vergessen: die unterhaltsame akrobatische Disziplin Langsamfahren über eine Distanz von 50 oder 100 Meter.

Am 12. Mai 1890 führte der Radfahrer-Verein eine Tourenwettfahrt über 62 Kilometer von Ludwigsburg über Cannstatt, Waiblingen nach Backnang und zurück durch. Zwanzig Radler nahmen teil, Sieger wurde ein Herr Beyer aus Ludwigsburg als Erstfahrer in 3:15 Stunden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 19 km/h entsprach. Eine Sprint-Wettfahrt fand am 27. Juli 1890 auf der Straße nach Eglosheim statt. Im Hauptrennen über 3300 Meter wurde der Ludwigsburger Heinrich Eichmann 12 Sekunden hinter dem Sieger in 7:42 Minuten Dritter.

Neben dem Sieger und der Siegerzeit ist aber auch der typische Ablauf eines Renn-tages interessant. Er begann mit einem Korso aller beteiligten Fahrer durch die Straßen der Stadt. Ein Frühkonzert zur Unterhaltung aller aktiven und passiven Renn-fahrer in einem der Biergärten der Stadt, vorgetragen von einer Militärkapelle, durfte nicht fehlen. Gestärkt nach einem gemeinsamen Mittagessen, gingen die Rennfahrer am Nachmittag an den Start. Am Abend schließlich die Siegerehrung, wieder in einem Biergarten. Mit Musik und Tanz klang der Renntag heiter aus.

# Radfahrerverein Ludwigsburg.

Sonntag den 9. Juni 1895

## Distanz-Wettfahrt

104 Kilometer.

Strecke: Ludwigsburg—Lauffen—Heil-bronn—Wimpfen—Heilbronn—Beilstein  
Marbach—Ludwigsburg.

### Programm.

Samstag abend von 8 Uhr an gemütliche  
Kecipe im Vereinslokal,

Morgens 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr Besprechung des Wett-  
fahrt-Ausschusses am Start,

Morgens 7 Uhr Ablassen der Distanzfahrer: hierauf: Besichtigung der  
Stadt, anschließend Frühstücken im Gasthaus z. Mohren,

Morgens 11 Uhr Empfang der zurückkommenden Distanzfahrer,

Mittags 2 Uhr Sommer-Gautag im Lokal (Brauerei Körner),

" 3 " **Concert** im Garten der Brauerei Körner,

" 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> " Preisverteilung.

Wir erlauben uns hiezu die verehrliche Einwohnerschaft, unsere  
Mitglieder und Freunde unseres Sports ergebenst einzuladen.

### Der Ausschuss.

Eintritt zum Konzert: 30 J. Für Mitglieder unseres Vereins  
und Radfahrer im Sportanzug **frei.**



*Ludwigsburger Zeitung, 7. Juni 1895.*

Im Mai 1892 organisierte der Radfahrer-Verein als Frühjahrsrennen eine Tourenwettfahrt zwischen Ludwigsburg und Beilstein über 26 Kilometer und im August 1894 ein Gauverbandsfahren von Ludwigsburg nach Heilbronn und zurück über 78 Kilometer, das Carl Schied vom Radfahrer-Verein Ludwigsburg aus einem Teilnehmerfeld von neun Fahrern in 3:06 Stunden gewann. Alles in allem sicher eine tolle Leistung, wenn man an die Räder ohne Schaltung und den Zustand der damaligen Straßen denkt. Den Höhepunkt ein Jahr später bildete sicher eine Distanzfahrt des Gaus Württemberg über 104 Kilometer von Ludwigsburg nach Wimpfen und zurück, die wieder Carl Schied gewann, in 4:12:25 Stunden. Besonders erwähnenswert ist auch die Leistung von zwei fanatischen Fahrern des Vereins, die im September 1891, vielleicht im Rahmen einer Wette, zu einer Tour von Ludwigsburg nach Darmstadt und zurück antraten und die 330 Kilometer in knapp 24 Stunden »ziemlich ermattet, doch wohlbehalten« bewältigten.

Mitte der 1890er Jahre reagierte der Radfahrer-Verein auf die, wie er es nannte, »Auswüchse des Radrennwesens«. Er zog sich von den Wettfahrten weitgehend zurück und verstärkte stattdessen die Pflege des Korso-, Kunst- und Reigenfahrens.

### *Korsofahren*

Das Korsofahren war eine sehr beliebte und bis in die 1950er Jahre ausgeübte, heute allerdings vergessene und nur noch bei historischen Umzügen vorgeführte Sportart. Der Korso war eine Art Schaufahren mit dem Rad. Bis zu dreißig Fahrer umfassende Mannschaften fuhren in einheitlicher Kleidung auf phantasievoll mit Bändern oder frischen Blumen geschmückten Rädern in einer ausgeklügelten Ordnung vor einem begeisterten Publikum durch die Straßen. Das Korsofahren diente zunächst der Unterhaltung des Publikums und war meist im Rahmen größerer Feierlichkeiten in einen Festzug integriert, während beim Preiskorso ein Preisgericht den Gesamteindruck der Gruppe, die so genannte Auffahrt, die Dekoration der Räder sowie die Kostüme der Fahrer nach Punkten beurteilte und prämierte.

Korsofahren und Preiskorso waren die unbestrittenen Stärken des Radfahrer-Vereins Ludwigsburg. Die Mannschaft präsentierte sich bei Preiskorsofahrten u.a. in Stuttgart, Karlsruhe, Frankfurt, München, Darmstadt, Mannheim und setzte sich erfolgreich gegen starke Gegner durch. 1897 errang die Mannschaft beim Preiskorso in Heilbronn den 1. Ehrenpreis des Gaus Württemberg, 1898 beim Preiskorso in München überlegen den 1. Preis, »ein Prachtstück des Kunstgewerbes«. Ein Höhepunkt war sicher der Huldigungskorso für König Wilhelm II. in Stuttgart im Jahr 1900, bei dem die Ludwigsburger den 1. Preis im Korsofahren und den 2. Preis im Blumenkorso gewannen. Die Aufzählung der Auszeichnungen könnte beliebig fortgesetzt werden bis hin zum Gewinn des Bundes-Ehrenpokals des Deutschen Radfahrer-Bundes im Jahr 1911 in Donaueschingen. Die Korsofahrer des Vereins waren für damalige Verhältnisse ähnlich erfolgreich wie der 1. Tanzclub Ludwigsburg hundert Jahre später.

Für den Erfolg musste allerdings auch schon damals hart trainiert werden. Zahlreiche Anzeigen in der Ludwigsburger Zeitung riefen jeweils zu den notwendigen Probefahrten auf. Vor den Wettkämpfen wurden die Räder beim Fahrwart abgeliefert und von kundiger Hand ideenreich und effektiv geschmückt. Die gewonnenen, repräsentativen Preise konnten öffentlich in den Schaufenstern befreundeter Ludwigsburger Geschäftsleute bestaunt werden, bevor sie nach einer feuchtfröhlichen »Einweihung« in die Verwahrung des Vereins übergingen.

Die Teilnahme an den Preiskorsofahrten avancierte zur Herzenssache des Vereins. Die Ludwigsburger Korsosfahrer waren erfolgreich und genossen über die Grenzen des Landes hinaus einen guten Ruf, den es zu bewahren und auch zu verteidigen galt. Entsprechend ungehalten und energisch reagierte die Vereinsspitze auf ihrer Meinung nach ungerechte Wertungsergebnisse der Schiedsrichter. 1903 wurde der Bundes-



*Radfahrer-Verein Ludwigsburg beim Huldigungskorso für König Wilhelm II., 1900.*

sportausschuss des Deutschen Radfahrer-Bundes erfolgreich angerufen, um ein Fehlurteil beim Preiskorso in Cannstatt zu revidieren. Ähnlich verhielt es sich 1904 in Lahr, als dem Verein erst nach einem Protest gegen das Schiedsrichter-Urteil der Wanderpokal endgültig zuerkannt wurde.





*Radfahrer-Verein Ludwigsburg, Aufstellung zum Korso, vorne Max und Otto Heydt.*

### *Reigenfahren*

Im Gegensatz zum Korsofahren war das Reigenfahren eine Saalsportart auf speziellen Saalmaschinen. Das damalige Reigenfahren lebt im heutigen Kunstradfahren weiter. Der Reigen wurde in kleineren Gruppen von sechs oder acht Fahrern gefahren.

Seit Mitte der 1890er Jahre nahmen Aktive des Radfahrer-Vereins Ludwigsburg am Konkurrenz-Reigenfahren teil. Ganz so erfolgreich oder dominierend wie die Korsofahrer waren die Ludwigsburger Reigenfahrer allerdings nicht. So errang ein Sechser-Reigen des Vereins nach intensiven mehrwöchigen Proben 1900 in Stuttgart beim Gaufest des Deutschen Radfahrer-Bundes einen ehrenvollen 2. Preis. Darüber hinaus waren die optisch beeindruckenden Auftritte der Reigenfahrer vor allem unverzichtbarer Bestandteil und sportlicher Höhepunkt vieler Vereinsfeste.

### *Radball*

Radball spielten die Aktiven des Vereins ebenfalls, allerdings mehr für den Hausgebrauch und ohne größere Bedeutung bei Wettkämpfen. Nur ein Mal, im Jahr 1902, wurde der Gewinn eines 2. Preises in der Ludwigsburger Zeitung erwähnt.

### *Vereinsfeste*

Am 12. November 1895 wurde in der Ludwigsburger Zeitung berichtet, dass es seit Jahren das Bestreben des Radfahrer-Vereins sei, in Ludwigsburg »durch Veranstaltungen von Festlichkeiten sportlichen Gepräges Interesse für seine Sache zu wecken und diesem nützlichen und gesundheitsförderlichem Sport neue Anhänger zu ge-



*Radfahrer-Verein Ludwigsburg, Gruppenbild um 1900.*

winnen«. Ein Blick auf das umfang- und abwechslungsreiche Angebot an »Festlichkeiten« bestätigt die oben zitierte Intention des Vereins mehr als deutlich. Etwas befremdlich wirkt es allerdings, wenn derselbe Verein ab 1905 entgegen seinen bisherigen Gepflogenheiten bei Familienunterhaltungen oder Weihnachtsfeiern Nichtmitgliedern den Zutritt gar nicht oder bestenfalls nach vorheriger Einladung gestattete.

Neben den üblichen Sieges- und Weihnachtsfeiern, Stiftungsfesten und Faschingsbällen veranstaltete der Verein regelmäßig Familien- bzw. Vereinsabende mit Tanzunterhaltung, Herren- und Kneipabende, Kaffeekränzchen für die Damen, je nach Jahreszeit Metzelsuppe und Gansessen, Garten- und Sommernachtsfeste, Konzert-, Theater- und Operettenabende, Krüglesfeste und als Besonderheit, wenn es besonders hoch hergegangen ist, Katerausflüge am Tag danach. Die kleineren Veranstaltungen wie die Familienabende fanden im Vereinslokal, die größeren wie Stiftungsfeste oder Bälle im Festsaal des Bahnhotels statt.

Es fällt auf, dass sich die Programmgestaltung der Festlichkeiten im Lauf der Jahre deutlich geändert hatte. Bis etwa 1903 dominierten Reigen- und Kunstradfahren, Radballspiele und lebende Bilder aus dem Radlerleben den sportlichen Teil des Programms, während im Unterhaltungsteil meist »Sportlieder« gesungen und humoristische Vorträge zum Besten gegeben wurden. Ab 1903, nach der Gründung des Vereinsorchesters, verloren die sportlichen Beiträge zugunsten eines musisch-künstlerisch anspruchsvolleren Unterhaltungsprogramms an Bedeutung. Gestalteten bis zur Gründung des Vereinsorchesters unterschiedliche Militärkapellen die musikalische Umrahmung der Festlichkeiten, so hielt mit den Auftritten des Vereinsorchesters vor

allem gängige klassische Musik erfolgreich Einzug in das Vereinsleben der Radfahrer. Neben heiteren Lustspielen und Couplet-Vorträgen waren bei den Feiern jetzt Konzerte von Mozart, Ouvertüren von Rossini, Quartette von Haydn, Arien von Weber oder Lieder von Brahms zu hören, vorgetragen, ob heiter oder ernst, ausschließlich von engagierten Vereinsmitgliedern. Dora Thumm, die Frau des Vorstandes, und Robert Kübler übernahmen die Gesangspartien, Felix und Otto Haußer spielten Cello bzw. Violine. Max Freymann, der ab 1909 die Leitung des Orchesters übernommen hatte, inspirierte Orchester und Solisten zu diesen für Laien erstaunlichen Leistungen und beglückte die Radsportfreunde gelegentlich mit eigenen, dem Verein gewidmeten Marschkompositionen. Sport und gehobene Unterhaltung waren zum Markenzeichen des Radfahrer-Vereins geworden.

### *Ausfahrten*

Gemeinsame Ausfahrten mit dem Rad zur »Ertüchtigung des Körpers und zur Erfrischung des Geistes« waren die Klammer, die Aktive und Passive, Sportler und Freunde des Sports zusammenhielt. Ob Früh-, Vormittags-, Nachmittags-, Abendtouren in die nähere Umgebung, Familienausflüge oder Tagestouren, für jeden war etwas dabei. Die Ausfahrten wurden regelmäßig in der Ludwigsburger Zeitung an-

# Radfahrer-Verein Ludwigsburg.

Samstag den 2 Januar 1909  
abends 8 Uhr im **Bahnhotel**



## Weihnachtsfeier mit Gabenverlosung.

Zur Aufführung gelangt die Operette  
**„Eine reiche Erbin“**, ausgeführt von  
Damen und Herren des Vereins und der  
Vereinskapelle.

Ferner haben Frau **Dora Thumm**  
(Vedervorträge) und Herr **Otto Haußer** (Violine) ihre gütige Mit-  
wirkung zugesagt und ist außerdem noch der Gesangs-  
humorist Herr **W. Simon** in Stuttgart für humoristische Vorträge gewonnen worden,  
so daß ein in jeder Beziehung reichhaltiges und schönes Programm  
in Aussicht steht.

Recht zahlreichem Besuch sieht entgegen  
**der Ausschuß.**

Hiesige Nichtmitglieder haben nur gegen Vorweisung der an sie  
ergangenen Einladung Zutritt.

*Ludwigsburger Zeitung, 30. Dezember 1908.*

gekündigt. Man fuhr nie allzu weit, u.a. nach Bietigheim, Marbach, Freudental, Schwieberdingen, Stammheim oder Kornwestheim, wobei der Eindruck sicher nicht ganz falsch ist, dass oftmals weniger die Fahrt als vielmehr die Gastwirtschaft zum Abschluss das Ziel der Fahrten war. Wie anders kann eine Abendausfahrt nach Hoheneck ins Bad-Hotel sonst interpretiert werden? Familienausfahrten endeten ebenfalls in einer Gastwirtschaft, aber mit Konzert und Tanzunterhaltung. Bei größeren Tagestouren dagegen, z. B. nach Wildbad, wurde ausnahmsweise der Zug als unterstützendes Beförderungsmittel benutzt.

### *Damen auf dem Rad*

Am 10. September 1896 konnten die Ludwigsburger in ihrer Zeitung lesen, der englische Arzt Dr. Turner sei aufgrund eigener Wahrnehmungen der Überzeugung, dass »der Gesundheitszustand von Frauen, die sich dem Radfahren ergeben, sich regelmäßig bedeutend verbessert«. In dem Bericht heißt es weiter: »Viele Damen haben

## Otto Hoffmeister

Fahrrad-Unterricht.

**Concordia-  
Damen-  
Fahrräder**

sind die besten  
und  
bequemsten  
mit  
gesetzlich  
geschütztem  
Rahmenbau.



Fahrrad-Schule.

Extrabreiter  
Raum  
zum Auf-  
und  
Absteigen.  
Solid,  
elegant und  
sehr  
preiswert.

### Fahrradhandlung Ludwigsburg.

*Ludwigsburger Zeitung, 11. Juni 1898.*

nicht nur kleine Leiden verloren, sondern bei organischen Fehlern große Erleichterung empfunden, seitdem sie dem Sport zu huldigen anfangen. Das Radfahren ist diejenige Übung, die wirksamer als alle anderen den Stoffwechsel befördere, die Hauttätigkeit anrege, auf die Atmungsorgane wirke, jeden Muskel kräftige.« Allerdings forderte Dr. Turner von den Rad fahrenden Damen »die Benutzung eigener Kleidung für das Fahren, wollenes Unterzeug, sowie ganz lose sitzende Kleidung«. Die Beteiligung von Damen an Wettfahrten hielt er übrigens »für sehr schädlich«. Unterstützt

wurde die Idee des Damen-Radfahrens schon frühzeitig auch durch eine Fachzeitschrift. Bereits in den 1890er Jahren erschien als Organ der Rad fahrenden Damen die Zeitschrift »Draisena«, herausgegeben von einer Radfahrerin.

Inwieweit sich die Mitglieder der Damen-Abteilung des Ludwigsburger Radfahrer-Vereins an die Empfehlung, wollene Unterwäsche zu tragen, gehalten haben, ist nicht bekannt. Auf jeden Fall aber ist sicher, dass sie an keinen Rennen teilgenommen haben. Bei Korso- bzw. Preiskorsofahrten dagegen bildeten sie mit ihren weiten Gewändern und großen Hüten die Lichtpunkte und Hingucker innerhalb der zahlenmäßig überlegenen Männerriege. Beim Münchner Preiskorso 1898 trugen neben 29 Herren auch drei Damen zum umjubelten Gewinn des 1. Preises bei. Die Teilnahme des eigenen Sechser-Damenreigens am 10. Stiftungsfest 1898 ließ den Berichterstatter der Ludwigsburger Zeitung ins Schwärmen geraten: »Den Glanzpunkt des Festes bildete ein Damen- und ein Herrenreigen. Es war ein anmutiges Bild, als die 6 Damen in ihren kleidsamen Kostümen (grauer Rock, weiße Bluse und Mütze mit grünem Stern) in den Saal fuhren und nun in einer Reihe kunstvoller Figuren und mit bewundernswerter Sicherheit, welche die vorausgegangene gründliche Schulung verriet, den Beweis für die eminente Beweglichkeit und leichte Regierbarkeit des Rades erbrachten. Nichts kann geeigneter erscheinen, die Feinde des Damenfahrens zu bekehren, als eine derartige Darstellung.« (LZ 3.10.1898)

Sportliche Auftritte von Frauen waren um die Jahrhundertwende ungewohnt und riefen Kritiker wie Spötter auf den Plan. Unbestritten dagegen war die Rolle der Frau im gesellschaftlichen Teil des Vereinslebens. Die Ludwigsburger Radfahrer-Damen trafen sich zu Kaffeekränzchen, stifteten für den Familienabend Gebäck, beim Rennen einen Ehrenpreis und anlässlich der Vereinsgründung sogar das Banner. Sie verschönten nicht nur mit ihren musikalischen Beiträgen, sondern auch mit ihren geschmackvollen Toiletten so manches Fest und waren vor allem die anmutigen Partnerinnen der sich beim Tanz nach Wettkämpfen oder Ausfahrten vergnügenden Herren. Dass sie sich nebenbei in Zeitungsanzeigen für Fahrräder hervorragend als Blickfang eigneten, soll abschließend auch noch erwähnt werden.

### *Das Ende*

Die zweitägige Feier des 25. Stiftungsfestes am 22./23. November 1913 stellte für den Radfahrer-Verein den letzten Höhepunkt der Vereinsgeschichte dar. Als Beweis sportlicher Leistungen präsentierte man stolz im Festsaal des Bahnhofs den »Vereinschatz«, nämlich die wertvolle Sammlung der errungenen Siegestrophäen. Die Zahl der Ehrengäste und der Rang der Festredner unterstrichen die gesellschaftliche Stellung des Vereins.

Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs bedeutete das jähe Aus für das Vereinsleben. In der Ludwigsburger Zeitung erschienen keine Anzeigen mehr und die wenigen, die nach dem Krieg noch erschienen sind, lassen keinerlei Rückschlüsse mehr auf die sportlichen Aktivitäten des Vereins zu. Die letzte Anzeige, ein Aufruf zu einer Orchesterprobe, datiert vom 21. November 1930. 1933 wurde der Radfahrer-Verein Ludwigsburg im Zuge der Gleichschaltung aufgelöst.

Eine Neugründung nach dem Krieg erfolgte nicht mehr. Von dem einst bedeutenden Verein scheint sich nichts erhalten zu haben, keine Protokollbücher, keine Siegestrophäen, auch nicht das Banner. So sind die Zeitungsartikel und zwei durch Zufall aufgetauchte Medaillen mit dem Vereinselement die einzigen, heute bekannten Zeugen des Radfahrer-Vereins Ludwigsburg.

## Radfahrer-Club Ludwigsburg 1892

Der Radfahrer-Club Ludwigsburg wurde 1892 gegründet. Ein genaues Datum ist nicht bekannt. Die Berichterstattung über das Vereinsleben setzt in der Ludwigsburger Zeitung erst im Oktober 1893 ein. Der Falkenwirt Johann Pfänder war bis 1898 der 1. Vorstand, das Vereinslokal war verständlicherweise die Wirtschaft »Zum Falken« in der Lindenstraße. Nachfolger von Pfänder war bis 1900 der Fabrikant Christian Eichert, der vom Schreiner Gotthilf Kaufmann abgelöst wurde. Der Club schloss sich der Allgemeinen Radfahrer-Union als Dachverband an. Er bildete damit als Unionsverein das Konsulat Ludwigsburg des Hauptkonsulats Württemberg.

Die Organisation des Vereins war vergleichbar mit der des Radfahrer-Vereins. Bis Ende 1897 bildete ein Wappenschild mit der Inschrift »Radfahrer Club Ludwigsburg 1892« und einem darüberliegenden Schriftband »All Heil!« das Vereinseblem. Ab Mitte 1898 wurde es von einer gekrönten Kartusche mit dem Stadtwappen und der Inschrift »Radfahrer Club Ludwigsburg 1892« abgelöst.



*Ansichtskarte mit Gasthaus »Zum Falken«, dem Vereinslokal des Radfahrer-Clubs, um 1900.*

Sportlich konzentrierte sich der Club auf die Teilnahme bzw. Ausrichtung von Straßenrennen des Hauptkonsulats sowie auf die beliebten Korso- und Preiskorsofahrten. Im Juni 1898 hatte der Club die ehrenvolle Aufgabe, zusammen mit seinem 6. Stiftungsfest in Ludwigsburg auch die Generalversammlung und das Meisterschaftsrennen des Hauptkonsulats Württemberg sowie einen Preiskorso auszurichten. Die »verehrlichen Einwohner der Stadt« wurden aus diesem Grund um reiche Beflagung ihrer Häuser gebeten. Die Teilnahme am Preis- und Huldigungskorso für König Wilhelm II. im Mai 1896 in Stuttgart mit einem clubeigenen Musikkorps auf Fahrrädern war Ehre und vaterländische Pflicht zugleich.




Radfahrer-Club Ludwigsburg


Sonntag den 5. Juni  
**VI. Stiftungsfest**  
 verbunden mit der **Hauptversammlung** und Ausfahrten der  
**Meisterschaft des Hauptkonsulats Württemberg**  
 der **Allgem. Radfahrer-Union (D. T.-Cl.)**

**PROGRAMM.**

**Morgens 6 Uhr:** Abfahrt der Rennfahrer an der Gasfabrik (Strecke 76 Kilometer: Ludwigsburg-Besigheim-Heilbronn-Beilstein-Marbach-Ludwigsburg).  
 Der 1. Sieger erhält von Sr. Majestät König Wilhelm II. gestifteten Ehrenpreis nebst der massiv goldenen Unions-Medaille und den Titel Meisterschaftsfahrer für Württemberg pro 1898/99.

**Nachmittags 2 Uhr:** Preisfahrt durch die Straßen der Stadt.  
 Hieran anschließend: Crütfahren sowie Internationales Straßenrennen.

**Abends 6 Uhr:** Ausfahrten in den Sälen des Bahnhofs, ausgeführt von einer Dame und fünf Herren.  
 Hieran anschließend: Preisverteilung und Festball.

Zu den Festlichkeiten im Bahnhof sind alle Fremde und Gönner des Radfahrersport's höflichst eingeladen.  
**Entree für Nichtmitglieder à Person M. 1** — (eine Dame frei).  
 Mit Festschrift und Programm M. 1,50.

**Der Ausschuss.**

*Ludwigsburger Volkszeitung, 2. Juni 1898.*

Die Festlichkeiten beschränkten sich auf die üblichen Weihnachtsfeiern, Familienabende, Stiftungs- und Gartenfeste sowie die Ausfahrten in die nähere Umgebung. Am 4. Mai 1895 feierte der Verein zusammen mit seinem 3. Stiftungsfest die Bannerweihe im Festsaal des Bahnhofs. »Nach Übergabe des Banners an den Banner-Junker mit den Worten ›Laß uns das Banner wehen zur Freude des Sports, zur Ehre der Stadt Ludwigsburg‹ stimmte die ganze Versammlung in das vom Redner ausgebrachte dreifache ›All-Heil dem edlen Radfahrersport und unserer guten Stadt Ludwigsburg mit feuriger Begeisterung ein.« (LZ 6.5.1895) Die feurige Begeisterung war auch spürbar, als die Bürger und Vereine Ludwigsburgs im Oktober 1898 ihre Prinzessin Pauline u.a. mit einem Festzug verabschiedeten. Der Radfahrer-Club gestaltete einen »sehr geschmackvoll aufgebauten Wagen, dessen Mittelpunkt eine Gruppe auf dem Rade sitzender Sportmen bildete« (LZ 21.10.1898).

Im Juli 1902 erschien die letzte Anzeige des Clubs in der Ludwigsburger Zeitung, ein Aufruf zu einer Früh tour zum Rotenberg bei Obertürkheim. Da auch vom Radfahrer-Club 1892 nur Zeitungsberichte erhalten sind, liegt die weitere Geschichte des Clubs im Dunkeln.

### *Radfahrer-Club Ludwigsburg »Vorwärts« 1900*

Der Radfahrer-Club Ludwigsburg »Vorwärts« wurde 1900 gegründet. Ein genaues Gründungsdatum ist wie beim Radfahrer-Club Ludwigsburg 1892 nicht bekannt. 1. Vorstand war bis zu seinem Tod 1901 der Hasenwirt Louis Daub, das Vereinslokal

deshalb bis 1901 die Wirtschaft »Zum Hasen« in der Leonberger Straße. Ein Wapenschild mit schräggestelltem »Vorwärts« in einer Kartusche mit der Inschrift »Radfahrer Club Ludwigsburg 1900 All Heil« stellte das Vereinseblem dar.

Ab 1902 wechselte der Club in den »Falken«, also in das Lokal des Radfahrer-Clubs 1892. Die wenigen Anzeigen des Clubs in der Ludwigsburger Zeitung bezogen sich nur auf Versammlungen, nicht aber auf Ausfahrten oder Wettkämpfe. Im März 1903 erschien die letzte Anzeige. Dass sich die beiden Radfahrer-Clubs, die ab 1902 beide im »Falken« tagten, zusammengeschlossen haben, ist durchaus möglich, zur Zeit aber nicht nachweisbar.

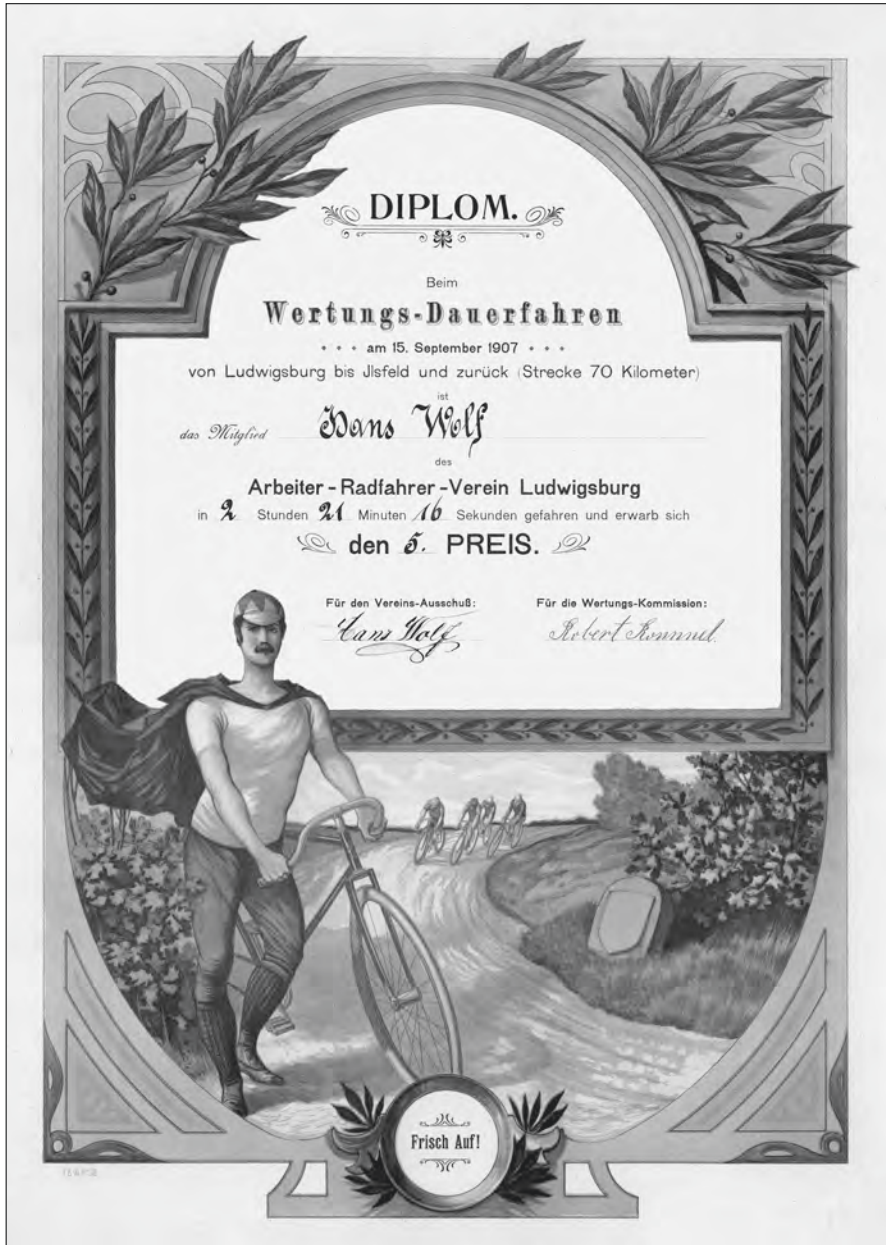
### *Arbeiter-Radfahrer-Bund »Solidarität«*

Nach der Aufhebung der Bismarckschen Sozialistengesetze im Jahr 1890 schlossen sich Sportler der Arbeiterbewegung zu Arbeitersportvereinen zusammen. Radsportbegeisterte Arbeiter aus Ludwigsburg, die in den bürgerlichen Radfahrer-Vereinen der Stadt bisher keine Aufnahme gefunden hatten oder in diese nicht eintreten wollten, trafen sich am 24. Februar 1906 im »Englischen Garten« des Wirtes Ockert in der Asperger Straße, um die Gründung eines Arbeiter-Radfahrer-Vereins vorzubereiten. Die Gründung erfolgte wenig später im März. Der neu gegründete Verein war ein Zweigverein des Arbeiter-Radfahrer-Bundes »Solidarität« im I. Bezirk des Gaus 21 Württemberg, er war damit ein so genannter »Solidaritätsverein«. Die »Solidarität« besaß eine eigene Fahrradfabrik und eigene Läden, so dass sich auch Arbeiter Räder zu günstigen Preisen leisten konnten.



*Arbeiter-Radfahrer-Verein »Frisch Auf«, um 1910.*





*Arbeiter-Radfahrer-Verein Ludwigsburg, Urkunde für Hans Wolf, 1907.*



*Arbeiter-Radfahrer-Bund »Solidarität«, um 1914.*

Die Solidaritätsvereine hatten alle ein einheitliches Vereinselement, ein »S« in einem von Eichenlaub umkränzten Speichenrad, darunter die Abkürzung »A.R.B.« für Arbeiter-Radfahrer-Bund. Erster Vorstand war der Bierbrauer Hans Wolf, der später von Johann Wolf, ebenfalls Bierbrauer, abgelöst wurde. Das Lokal befand sich im »Englischen Garten«.

Im Juli 1909 wurde im Salonwald die Bannerweihe gefeiert. Zu Anfang seines Bestehens änderte der Verein zweimal seinen Namen: bis 1909 Arbeiter-Radfahrer-Verein, 1910 bis 1912 Arbeiter-Radfahrer-Verein »Frisch Auf«, ab 1913 Arbeiter-Radfahrer-Bund »Solidarität«.

Für die »Solidaritätsfahrer« stand die Körperertüchtigung und Körperbeherrschung im Vordergrund und nicht die Jagd nach Bestzeiten. Statt Radrennen stand deshalb auch der Geschicklichkeitswettbewerb Langsamfahren auf dem Übungs- und Wettkampfprogramm. Die Saalsportart Reigen- bzw. Kunstradfahren auf besonderen Saalmaschinen war die große Stärke des Vereins. Die Reigengruppe des Radfahrerbundes trat bei Wettbewerben an und erzielte zum Beispiel 1909 beim Gaufest in Cannstatt einen 1. Preis. Die verschiedenen Vereinsfeste wurden sportlich von den Reigenfahrern und musikalisch vom Arbeitergesangsverein »Vorwärts« gestaltet.

Der Arbeiter-Radfahrer-Bund »Solidarität« wurde 1933 im Zuge der Gleichschaltung aufgelöst.

### *Das Fahrrad im Ludwigsburger Alltag*

In den bisherigen Abschnitten wurde das Fahrrad ausschließlich als Sportgerät betrachtet. Das Fahrrad war aber weit mehr als nur ein Sportgerät, es war vor allem ein praktisches, da handliches und individuelles Verkehrsmittel, das den Menschen des

ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts ein bisher nie gekanntes Maß an Bewegungsfreiheit verschaffte. Der Erfolg und der Siegeszug des Fahrrads waren deshalb nicht zu stoppen.

Die Fahrradindustrie und alles, was mit ihr direkt oder indirekt zusammenhing, wurde zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor. Mit dem Fahrrad und der Begeisterung für das Fahrrad konnte Geld verdient werden. Neue Berufszweige entstanden, Interessenverbände wurden gegründet. Die Vermarktung des Fahrrads lief um die Jahrhundertwende auf Hochtouren. Die zur gleichen Zeit einsetzende Automobilisierung war für das Fahrrad keine Konkurrenz.

Mit der Massenverbreitung des Fahrrads entstanden aber auch bisher nicht bekannte Probleme. Die Staatsgewalt in Person der Polizei kam zwangsläufig ins Spiel. Verordnungen und Vorschriften für den Fahrradverkehr mussten erstellt und in kurzen Abständen aktualisiert werden. Berichte über Fahrradunfälle und Fahrraddiebstahle bereicherten seit 1888 die Rubrik »Hiesiges« in der Ludwigsburger Zeitung.

Ein neues Herrenrad kostete um 1900 etwa 130 Mark, ein Damenrad etwa 160 Mark. Zum Vergleich: Auf dem Wochenmarkt war um diese Zeit ein Pfund Butter um 80 Pfennige oder ein Raummeter Buchenholz für 11 Mark zu haben. Der durchschnittliche Tageslohn eines Fabrikarbeiters lag bei etwa zwei Mark.

#### *Ludwigsburger Fahrradhändler*

Die »Visitenkarten« der Ludwigsburger Händler waren ihre Werbe-Anzeigen in der Ludwigsburger Zeitung. Sie warben teilweise sehr intensiv um ihre Kundschaft, oft-

mals mehrere Firmen gleichzeitig auf einer Seite. Reine Textanzeigen, die sachlich informierten, wechselten sich dabei mit Anzeigen ab, die vor allem über die Optik auf sich aufmerksam machten. Wer Geld sparen wollte oder sich aus Geldmangel kein neues Rad leisten konnte, hatte immer die Möglichkeit, preisgünstige gebrauchte Räder, die über Kleinanzeigen in der Zeitung angeboten wurden, privat zu erwerben. Als Fahrradhändler betätigten sich:

Otto Hoffmeister (Am Kaffeeberg): Mechaniker, Reparatur und Fahrradschule. Die Werkstatt des Ludwigsburger Gemeinderats und Ehrenbürgers inserierte seit April 1888. Wie viele seiner Kollegen hatte Otto Hoffmeister zu seinem bisher bestehenden Handel mit Nähmaschinen die Fahrräder dazugenommen.

Gottlob Klein (Am Feuersee, Leonberger Straße, Stuttgarter Straße): Mechaniker und Waffenmeister. Gegründet 1887, Werbung seit Juni 1889.



*Fahrradhandlung Gottlob Klein, Stuttgarter Straße 16, um 1910. Man beachte die beiden Hochräder als Blickfang auf dem Dach!*

Neben Handel und Reparatur auch Vermietung und Fahrradschule. Gottlob Klein betrieb als Waffenmeister im Kgl. Württ. Artillerieregiment auch noch seine eigene Werkstatt. Nach Umzug in die Leonberger bzw. Stuttgarter Straße auch Vertrieb von Motorfahrzeugen, Näh- und Waschmaschinen, Stich- und Schusswaffen.

Heinrich Eichmann (Hospitalstraße): Eisenwaren-, Ofen- und Herdehandlung. Verkauf und Reparatur von Fahrrädern, Vermietung und Fahrradschule. Werbung seit Februar 1897. Vorstand und aktiver Rennfahrer des Radfahrer-Vereins Ludwigsburg. Ab 1902 auch Handel mit Motorfahrzeugen. Geschäftsübergabe an Otto Heydt im März 1904.

Otto Heydt (Hospitalstraße, Schlossstraße): Mechaniker. Geschäftsübernahme von Heinrich Eichmann im März 1904. Aktiver im Radfahrer-Verein Ludwigsburg. Vertrieb von Motor-Zweirädern.

Weitere Händler: Ludwig Baumeister (Heilbronner Straße), Heinrich Speidel (Alleenstraße), Hermann Geiger (Am Kaffeeberg), G. Merkle (Am Kaffeeberg), Wilhelm Baumeister (Körnerstraße), Rudolf Möbus (Leonberger Straße), Friedrich Hartmann (Stuttgarter Straße).



*Ludwigsburger Zeitung, 27. Januar 1909.*

### *Fahrradkleidung*

Mit Fahrrad-Werkstätten und -Handlungen, die auch technisches Zubehör wie Lampen, Glocken oder Schläuche verkauften, waren die Ludwigsburger Radfahrer gut versorgt. Aber ein sportlich ambitionierter Fahrer benötigte mehr als nur ein gut ausgerüstetes Rad, er benötigte auch noch die passende Kleidung. Und die war in reicher Auswahl, allerdings offensichtlich nur für den Herren, im Bekleidungsgeschäft von Carl Mayer in der Asperger Straße 3 zu kaufen. Das Angebot an »Velociped-Kleidung« war umfassend: vom kompletten Radfahrer-Anzug über Unter- und Oberjacken, Sweaters, karierte Strümpfe, Mützen bis hin zu Gürteln. Bei L. Emig in der Schlossstraße konnten Regen-Pelerinen aus Loden erworben werden. Besonders interessant: die Patent-Radfahr-Hose, die durch Herablassen der Beine von einer Kniehose in eine »Besucherhose« verwandelt werden konnte.

### *Radfahrerschulen*

Aller Anfang ist bekanntlich schwer, besonders beim Fahrradfahren. Die Ludwigsburger Fahrradhändler und die Fabrikanten von Fahrrädern begriffen recht schnell, dass sich Fahrräder nur dann erfolgreich verkaufen ließen, wenn die Kunden später auch mit ihnen fahren konnten. Das Erlernen des Radfahrens unter sachkundiger Anleitung in einer Radfahrerschule mit speziellen Lehrkursen war also das Gebot der Stunde, allein schon deswegen, weil die ortspolizeilichen Vorschriften ein Üben auf öffentlichen Straßen verboten hatten.



# Radfahr-Schule Heinrich Eichmann

im städt. Quartierhaus neben d. Schlachthof, über 400 □ groß, täglich  
geöffnet von 1—2 Uhr, Donnerstags Abend von 8 Uhr ab, Sonn-  
tags von 11—3 Uhr; auf Wunsch auch zu jeder andern Zeit bei vor-  
heriger Anmeldung in meinem Geschäfte

**Hospitalstrasse 20. Telephon 109.**

Schönste Gelegenheit zum Erlernen des Radfahrens, sowie zum

## Reigen- u. Kunstfahren.

Jahres-Abonnement Mk. 3.—.

Ludwigsburger Zeitung, 23. Februar 1898.

Bereits im April 1888 bot Otto Hoffmeister beim Kauf eines Fahrrads seinen Kunden unentgeltlichen Unterricht an. Zur gleichen Zeit führte der geprüfte Velociped-Lehrer Paul Hildebrand, seines Zeichens auch Vertreter der Fahrradfirma Schad, für interessierte Herren einen Velociped-Lehrkurs auf besonderen Schulmaschinen im »Englischen Garten« durch. Das Geschäft muss gut gelaufen sein, denn er bot zusätzliche Separatstunden bzw. für Damen und ältere Herren auch das Fahren auf Dreirädern an. Auch die »Erste Stuttgarter Velocipedfahrschule« des

Kunstradfahrers Gustav Braunbeck bemühte sich, die Ludwigsburger in die Kunst des Balance-Haltens auf zwei Rädern einzuweisen, wobei sich Braunbeck besonders den Herren Offizieren empfahl.

Mitglieder des neu gegründeten Radfahrer-Vereins Ludwigsburg konnten bereits Ende 1888 im Saal des Vereinslokals »Englischer Garten« kostenfrei Unterrichtsstunden nehmen. Gottlob Klein bot ab 1894 eigenen Unterricht an. Ab 1898 hatte er als Übungsraum sogar das 2000 qm große Exerzierhaus von der Kgl. Militärverwaltung angemietet. Die Konkurrenz war groß und Heinrich Eichmann, Fahrradhändler und Aktiver des Radfahrer-Vereins, nicht untätig. Anfang 1897 begann er mit seinen Kursen für Damen und Herren im allerdings recht kleinen Saal des »Museums«, bevor er ein Jahr später einen 400 qm großen Saal im städtischen Quartierhaus neben dem Schlachthof anmietete und dort unter Zusicherung prompter, reeller und billigster Bedienung seine Kurse durchführte. Zusätzlich besaß er einen »Lern- und Trainir-Apparat mit Kilometersmesser«, auf dem »das Radfahren von Kindern, Damen und Herren jeden Alters und Körpergewichts spielend leicht zu erlernen ist« (LZ 30.7.1898).

#### *Unterhaltung mit dem Fahrrad*

Auf einem Fahrrad konnte man nicht nur fahren, um vorwärts zu kommen, oder sich sportlich betätigen, man konnte sich auch auf ihm amüsieren, z. B. auf Jahrmärkten in den Buden fahrender Schausteller. Im Juli 1886 gastierte in Ludwigsburg ein Zirkus, der u. a. als besondere, noch von keinem anderen Zirkus gezeigte Spezialität einen Velociped fahrenden Elefanten ankündigte. Im Herbst 1893 und 1895 machte ein amerikanischer Velociped-Zirkus mit Panorama auf dem Reithausplatz Station. In einer geschlossenen Bretterbude fuhren dabei die Besucher auf einer Art Fahrrad-Karussell an einem Panoramabild vorbei. Der Velociped-Zirkus wollte »dem Radfahrsport freundlich gesinnten, aber sonst nicht obliegenden Publikum Gelegenheit geben, sich die Radlergenüsse ohne Terrainschwierigkeiten verschaffen und nebenbei noch Städte und Landschafts-Panorama's besichtigen zu können« (LZ 29.10.1893).

Radlergenüsse anderer Art versprach ein Theaterbesuch. Ende Januar 1897 ging im Bahnhof im Rahmen einer Aufführung des Stadt-Theaters Ludwigsburg die Posse mit Gesang »Die Radfahrer von Purzelshausen« mit einer Reihe amüsanten Szenen aus dem Radfahrerleben über die Bühne, allerdings vor nur schwach besetztem Haus. Die Radfahrer von Ludwigsburg erlebten die amüsanten Szenen wohl lieber selber als auf der Bühne. 1908 machte der Weltumradler Willy Schwiegershausen in Ludwigsburg Station und berichtete in einem Lichtbildervortrag über seine fünfjährige Weltumradelung, die ihn u. a. auch durch Ludwigsburg geführt hatte. Ob der Vortrag auf größeres Interesse als die Theateraufführung stieß, ist nicht bekannt.

#### *Militärisches*

Ludwigsburg, das »Schwäbische Potsdam«, war eine Soldatenstadt. Die Ludwigsburger Soldaten ritten jedoch als Kavalleristen auf echten Pferden und nicht auf Stahlrössern. Nur ein Mal stand Ludwigsburg auch im Mittelpunkt militärisch geprägten Fahrradfahrens, als im Mai und Juni 1899 Radfahrerabteilungen sämtlicher Infanterieregimenter des Armeekorps sich in Ludwigsburg zu einer einmonatigen Übung trafen. Die Soldaten wurden in den Straßen um Eglosheim und auf dem Eglosheimer Exerzierplatz als Einzelfahrer, im Streckenfahren, im Melde- und Nachrichten-

wesen, im Erkundungsdienst und im Gefecht ausgebildet. Zum Abschluss der Übung stand eine viertägige Streckenfahrt in voller Felddienstausrüstung über 400 Kilometer auf dem Dienstplan.

### *Polizeiliche Vorschriften*

Die schnelle Verbreitung der Fahrräder Anfang der 1880er Jahre stellte die ortspolizeilichen Behörden vor einige Probleme. Am Straßenverkehr beteiligt waren bislang nur Fuhrwerke und Reiter, das vorhandene Regelwerk bezog sich deshalb nur auf diese beiden Verkehrsteilnehmer. Die neu dazu gekommenen Fahrradfahrer nahmen also zunächst regellos am Verkehr teil. In Stuttgart wurden 1883 die Regeln für Fuhrwerke vorläufig auch für Fahrräder angewandt. In Ludwigsburg veröffentlichte das Stadtschultheißenamt am 1. Juni 1888 eine straßenpolizeiliche Bekanntmachung, in der einige allgemeine Grundregeln für das Radfahren aufgeführt worden waren.

Das Ministerium des Inneren beendete diesen regel- und rechtlosen Zustand, als es am 16. September 1888 eine Verfügung erließ, in der die Regeln für den Radfahr- (Velociped-) Verkehr präzisiert wurden und die den Gemeinden darüber hinaus die Möglichkeit einräumte, das Velocipedfahren in einzelnen Straßen aus Sicherheitsgründen ganz zu verbieten. In Ludwigsburg wurde von dem Verbot reger Gebrauch gemacht. In einer am 5. August 1889 erlassenen ersten ortspolizeilichen

Ludwigsburg.

## Ortspolizeiliche Vorschriften, betreffend den Radfahr-(Velociped)-Verkehr.

Auf Grund von § 6 der Verfügung des Ministeriums des Inneren vom 16. September 1888, betreffend den Radfahr-(Velociped)-Verkehr ist unterm 19. Juli 1889 mit Zustimmung des Gemeinderats nachstehendes ortspolizeiliche Statut erlassen worden, welches von Königl. Oberamt für vollziehbar erklärt worden ist und mit dem Tag der Verkündung in Kraft tritt.

§ 1.

In folgenden Straßen ist das Radfahren ganz verboten:

- in der Aspergerstraße: von der Kreuzung der Hospitalstraße bis zur Gartenstraße, und vom Aspergerthor bis zur Markungsgrenze (Alleenberg);
- in der Bauhofstraße;
- in der Bietigheimerstraße: von der Marstallstraße bis zur Einmündung der Thal- und unteren Kasernenstraße;
- in der Kassebergstraße;
- in der Poststraße: vom Spital bis zur Kreuzung mit der Gartenstraße;
- am Reithausplatz: vom Reithaus bis zur Bauhofstraße;
- in der Seitenstraße der vorderen Schlossstraße: von der Charlottenstraße bis zur unteren Kasernenstraße (Nesengäßle).

§ 2.

In folgenden Straßen, welche ein stärkeres Gefäll haben, nämlich in der unteren Bahnhofstraße, Charlottenstraße, Holzmarktstraße, Kepplerstraße, Myliusstraße, Marstallstraße, vorderen und hinteren Schlossstraße und der Stuttgarterstraße **und nach eingetretener Dunkelheit in sämtlichen, dem Radfahrerverkehr freigegebenen Straßen darf nur so langsam und in solcher Weise gefahren werden, daß das Fahrzeug jederzeit auf der Stelle zum Anhalten gebracht werden kann.**

§ 3.

Die Straßen innerhalb der Stadt dürfen von Unkundigen zum Erlernen des Radfahrens nicht benutzt werden, Kindern und Ungeübten, welche die nötige Sicherheit im Fahren nicht besitzen, kann das Fahren innerhalb der Stadt unterlagt werden.

§ 4.

Zu widerhandlungen gegen diese Vorschriften werden auf Grund des § 366 Ziff. 2, 3 und 10 des Reichsstrafgesetzbuchs bis zu 60 M. oder Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

Ludwigsburg, den 5. August 1889.

Stadtschultheißenamt.  
Oberbürgermeister Abel.

*Die ersten polizeilichen Vorschriften, Ludwigsburger Zeitung, 7. August 1889.*

Vorschrift – bis 1915 folgten noch fünf weitere aktualisierte Fassungen – war das Radfahren auf acht Straßen oder Straßenabschnitten mit starkem Gefälle verboten, u. a. in der Bauhofstraße, der Bietigheimer Straße, am Kaffeeberg oder auf den steilen Strecken der Asperger Straße und der Wilhelmstraße. Auf neun Straßen war nur langsames Fahren erlaubt, u. a. in der Bahnhofstraße, Stuttgarter Straße und Schlossstraße.

Grund für diese Verbote bzw. Einschränkungen waren die schlechten Bremsen der Räder. Die verbotenen Straßen wurden mit Warntafeln gekennzeichnet. Außerdem durften des Fahrens Unkundige die Straßen nicht zu ihren Übungszwecken benutzen, eine Regelung, der die Fahrradschulen ihre Existenz verdankten. Zuwiderhandlungen konnten mit Geldstrafen bis zu 60 Mark oder Haft bis zu 14 Tagen bestraft werden. Proteste blieben da nicht aus. Der Arzt Dr. Förg, der bei Hausbesuchen zu seinen Patienten mit dem Rad fuhr, beschwerte sich 1894, dass er öfters Gefahr laufe, mit dem Gesetz in Konflikt zu kommen, wenn er, um in Notfällen schneller voranzukommen, an den verbotenen Straßen nicht absteige. Auch der Ludwigsburger Radfahrer-Verein meldete sich 1898 zu Wort und bat unter Hinweis auf die Fortschritte der Bremsen-Technik um Aufhebung einiger Fahrverbote.

Seit Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches 1900 war jedermann, also auch der Fahrradfahrer, verpflichtet, für selbst verschuldete Personen- oder Sachschäden aufzukommen. Die drei Dachverbände, der Deutscher Radfahrer-Bund, die Allgemeine Radfahrer-Union und die »Solidarität«, versicherten deshalb ihre Mitglieder automatisch gegen Haftpflicht, ein Grund mehr also, einem Radsportverein beizutreten, denn »infolge seiner raschen Fortbewegung ist der Radfahrer einer solchen Eventualität besonders leicht ausgesetzt« (LZ 12.5.1903). Zur gleichen Zeit entschied das Reichsversicherungsamt, dass das Fahrrad nicht mehr als Sportgerät, sondern als Verkehrsmittel anzusehen ist. Die Einführung einer persönlichen Radfahrerkarte als Ausweis des Radfahrers erfolgte in Württemberg 1908.

*Konflikte mit dem Gesetz*

Lebensgefährlicher Leichtsinn oder rücksichtsloses und rüpelhaftes Verhalten von Fahrradfahrern gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, vor allem Fußgängern, wer-

Königreich Württemberg.	N <sup>o</sup> 
<b>Radfahrkarte</b>	
für	
..... (Name, Stand)	
wohnhaft zu .....	
....., den ..... <sup>ten</sup> ..... 19..... (Ort)	
<b>Die Ortspolizeibehörde.</b>	
(Stempel.)	





*Radkorso in der Stuttgarter Straße, um 1900.*

den oft als unschöne Zeichen unserer Zeit angesehen. Wer aber die Polizeiberichte der Ludwigsburger Zeitung vor rund 100 Jahren gelesen hat, muss sich schnell eines Besseren belehren lassen. Einige Kostproben:

Ein junger Bursche warf einem Radfahrer einen Stock zwischen die Speichen, der daraufhin zu Fall kam und mit seinem beschädigten Rad nicht mehr weiterfahren konnte. Unbekannte sabotierten ein Radrennen, indem sie Nägel auf der Fahrbahn austreuten. Tätlicher Widerstand gegen die Staatsgewalt in Tateinheit mit Beamtenbeleidigung nach der Aufforderung, nicht mehr auf dem Trottoir zu fahren, wurde mit einer hohen Geldstrafe geahndet. Schädelbruch nach einem Sturz war die Folge einer Fahrt unter Alkoholeinfluss. In Oßweil fuhr ein Radler zwei Frauen von hinten an und stürzte mit ihnen, worauf er die Aufforderung, künftig doch etwas rücksichtsvoller zu fahren, dreist als »blödsinniges Geschwätz« bezeichnete. Ein schlimmer Unfall ereignete sich Ende Juni 1915 an der Kreuzung Asperger Straße/Abelstraße, als ein jugendlicher Radfahrer von der Osterholzallee heruntersauste, die Herrschaft über das Rad verlor und laut klirrend und blutüberströmt im Schaufenster eines Geschäftes landete. Das Stadtschultheißenamt reagierte prompt und verbot im Juli in einem Nachtrag zu den ortspolizeilichen Vorschriften das Befahren der Asperger Straße auch in diesem Abschnitt. Im Jahr 1900 nahm das Stadtschultheißenamt übrigens während eines halben Jahres 50 Fahrer wegen zu schnellen Fahrens in Strafe.

Neben Fahrradunfällen musste sich die Ortpolizei auch mit immer frecher werdenden Fahrraddiebstählen beschäftigen. Die Amtsanwaltschaft schaltete sogar Suchanzeigen in der Ludwigsburger Zeitung und versäumte dabei nicht, zu mehr Vorsicht

zu mahnen: »In Anbetracht der in der letzten Zeit sich mehrenden Anzeigen wegen Fahrraddiebstählen wird vor dem unbewachten Stehenlassen von Fahrrädern hiemit öffentlich gewarnt.« (LZ 13.8.1909) Die Ratschläge scheinen nicht viel genützt und die Diebe auch nicht abgeschreckt zu haben, wie ein Bericht vom 18. Mai 1911 in der Ludwigsburger Zeitung beweist: »Er [der Dieb] »fand« ein Fahrrad vor einem Haus und suchte damit das Weite. Der Besitzer bemerkte aber bald das Verschwinden des Rades; auf einem Motorrad wurde die Verfolgung sofort aufgenommen, mit dem Ergebnis, daß der Dieb auf der Enzbrücke in Bietigheim eingeholt wurde. Eine tüchtige Tracht Prügel war das erste, was dem Flüchtling verabreicht wurde. Er wurde dann der Polizei übergeben.«

Über die Gründe der Diebstähle kann heute nur spekuliert werden. Übermut oder Not? Bei zwei Mark Tageslohn war selbst ein gebrauchtes Rad für 30 Mark ein Luxusartikel.

Mit einer Strophe eines Radfahrerliedes aus dem »Lieder-Buch für Rad-Fahrer« des Bicycle-Clubs Ellwangen, zu singen auf die Melodie »Wohlauf Kameraden«, soll das Thema Fahrradfahren in Ludwigsburg abgeschlossen werden.

»Drum frisch, Kameraden, hinauf aufs Rad!  
Zum Trotz jedem neidischen Hetzen,  
wer niemals ein Fahrrad bestiegen hat,  
weiß uns'ren Sport nicht zu schätzen;  
laut schalle der Ruf von Ort zu Ort:  
All Heil, du hochherrlicher Radfahrersport!«

